

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ – UFPI
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – CCHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA – PPGS

TIAGO FERREIRA DE SOUSA NETO

**#CONTRAOAUMENTO: uma análise das articulações dos protestos
contra o aumento da tarifa do transporte coletivo em Teresina – PI.**

Teresina-PI
2016

TIAGO FERREIRA DE SOUSA NETO

**#CONTRAOAUMENTO: uma análise das articulações dos protestos
contra o aumento da tarifa do transporte coletivo em Teresina – PI.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Piauí, como requisito para obtenção do grau de mestre em sociologia.
Orientador: Prof. Dr. Francisco Mesquita de Oliveira.

Teresina-PI
2016

FICHA CATALOGRÁFICA
Universidade Federal do Piauí
Biblioteca Comunitária Jornalista Carlos Castello Branco
Serviço de Processamento Técnico

S725c Sousa Neto, Tiago Ferreira de.
 #Contraoamento: uma análise das articulações dos
 protestos contra o aumento da tarifa do transporte coletivo
 em Teresina – PI / Tiago Ferreira de Sousa Neto. – 2016.
 191 f. : il.

 Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade
 Federal do Piauí, 2016.
 Orientação: Prof. Dr. Francisco Mesquita de Oliveira.

 1. Movimentos Sociais. 2. Ciberativismo. 3. Transporte
 Público - Tarifas. 4. Mobilidade Urbana. I. Título.

CDD 388.4

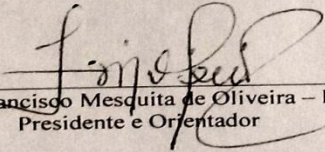
TIAGO FERREIRA DE SOUSA NETO

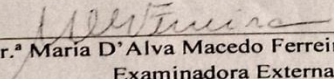
#CONTRAOAUMENTO: UMA ANÁLISE DAS ARTICULAÇÕES DOS
PROTESTOS CONTRA O AUMENTO DA TARIFA DO TRANSPORTE COLETIVO
EM TERESINA – PI.

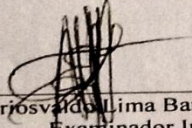
Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-graduação em Sociologia da
Universidade Federal do Piauí como
requisito parcial para a obtenção do título
de Mestre em Sociologia

Aprovada em: 30/08/2016.

BANCA EXAMINADORA:


Prof. Dr. Francisco Mesquita de Oliveira – PPGS/UFPI
Presidente e Orientador


Prof.ª Dr.ª Maria D'Alva Macedo Ferreira – PPGPP/UFPI
Examinadora Externa


Prof. Dr. Erivaldo Lima Barbosa – PPGS/UFPI
Examinador Interno

Dedico esse trabalho aos meus pais,
irmãos e sobrinhos que são a base de
toda a minha trajetória acadêmica e vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família por todo o apoio dado durante o meu percurso realizado na academia e na minha vida pessoal. À minha mãe Luzia (Nusa) que não mediu esforços para o meu crescimento profissional. Ao meu pai Miguel que mesmo enfrentando juntos problemas que envolvem a sua saúde, me deu todo o apoio com o seu amor. Aos meus irmãos José Walter, Hebert (Betinho) e Walbert que sempre me apoiaram na construção de uma carreira acadêmica. Às minhas cunhadas Áurea e Kelly pelos incentivos e aos meus sobrinhos Katarina e Renan que são as alegrias de minha vida e com isso me deram força e gás para dar continuidade às construção do trabalho acadêmico.

Aos meus amigos de turma Barroso, Edgar, Ione, Jesus, Naira, Rachel, Thayana, Alencar, e em especial a Bruna pela amizade e palavras de apoio.

Aos professores da época da minha graduação que me incentivaram e deram apoio a adentrar no campo da pesquisa e aos do PPGS que compartilharam todo seu conhecimento que foi fundamental na minha pesquisa, em especial Lidia Noronha, May Waddington, Ana Beatriz, Ranieri, Claudia Fontinele, Dione Carvalho, Raimundo Junior, Francisco Junior, Eriosvaldo, Samuel.

Ao meu orientador Francisco Mesquita pelo apoio e paciência durante o percurso de construção do trabalho.

Aos funcionários do PPGS, Anderson e Érico por auxiliarem nas questões burocráticas e terem “quebrado alguns galhos”.

Às pessoas que encontrei no caminho da coleta de informações e documentos e que foram muito solícitas em me ajudar na pesquisa, como a Simone, do Jornal o Dia; a Claudete, funcionária da Câmara Municipal de Teresina e o Vinícius, diretor da Strans.

Aos entrevistados da pesquisa que toparam em participar da pesquisa voluntariamente e estiveram à disposição para contribuir com informações que ajudaram na construção da pesquisa.

Aos amigos(as) queridos(as) que estiveram comigo nos momentos difíceis e nas alegrias, Ianara, Nayra, Anna Kariny, Joaquim, Denise.

À FAPEPI junto com a CAPES, pela bolsa concedida durante a pesquisa.

“Os movimentos sociais são a fonte da mudança social, e portanto da constituição da sociedade”

Manuel Castells

RESUMO

A presente pesquisa analisa as manifestações sociais no espaço virtual e nas ruas, contra o aumento da passagem do transporte público de Teresina – PI, nos anos de 2011 e 2012, que contribuíram na implantação de integração ônibus-ônibus no sistema de transporte da cidade. As manifestações tiveram início tímido com a presença de pessoas ligadas a entidades estudantis, sindicais e populares, mas foi ganhando volume em decorrência da ação violenta da força militar em repreender os manifestantes e a facilidade de interação que as redes sociais virtuais *facebook* e *twitter* proporcionaram aos líderes na divulgação e convocação de pessoas às ruas e na ação de denúncia de repressão as manifestações. A teoria que fundamenta a pesquisa relaciona-se aos movimentos sociais e ação coletiva (CHAZEL, 1996; GOHN, 1997-2008-2014; MELUCCI, 2001 SCHERER-WARREN, 1987-2014), globalização (BAUMAN, 1999; HELD, 2001; MCGREW, 2001; IANNI, 1994-1998), redes, ciberespaço, ciberativismo (CASTELLS, 1999-2004-2013; BATALHA, 2011; KAUFMAN, 2012; LÉVY, 1993-1996-1999; MALINI, 2013;), transporte e mobilidade urbana (MELLO, 1981; NUNES, 2013; LEITÃO, 2013; VASCONCELLOS, 2001-2011); que possibilita melhor compreensão sobre as manifestações como fenômenos sociais coletivos. A pesquisa tem base metodológica qualitativa, utiliza a análise documental, entrevista e imagens. Mas também se apoia em dados quantitativos que facilita maior apreensão do objeto estudado. Os resultados alcançados indicam que as manifestações contra o aumento do transporte em Teresina não tiveram como base apenas a questão econômica (reajuste da tarifa), elas pautaram um sistema de transporte público de melhor qualidade e acessibilidade aos teresinenses; não trouxeram resultados tão significativos na mobilidade urbana e; as redes sociais contribuíram na organização das manifestações, mas foram estruturadas sob bases ideológicas dos movimentos estudantis, sindical e entidades populares.

Palavras-Chave: Movimentos sociais. Ciberativismo. Transporte Público. Mobilidade Urbana. Contra o Aumento.

ABSTRACT

This present research analyzes the social manifestations in the virtual spaces and in the streets, against the increase of bus fares in the public transport in Teresina – PI, in the years of 2011 and 2012, that contributed to implantation of bus transfer in the transport system of the city. The manifestations had a quiet start with the presence of people related to student organizations, union trade and populars, but it gained volume due to the violent acts of the military power in rebuking the demonstrators and the facility of interaction that social media facebook and twitter had caused to the leaders in disclosure and convocation of people to the streets and in the reporting act of repression of the manifestations. The theory that grounds the research is related to the social movements and collective action (CHAZEL, 1996; GOHN, 1997-2008-2014; MELUCCI, 2001 SCHERER-WARREN, 1987-2014), globalization (BAUMAN, 1999; HELD, 2001; MCGREW, 2001; IANNI, 1994-1998), net, cyberspace, cyberactivism (CASTELLS, 1999-2004-2013; BATALHA, 2011; KAUFMAN, 2012; LÉVY, 1993-1996-1999; MALINI, 2013;), transport and urban mobility (MELLO, 1981; NUNES, 2013; LEITÃO, 2013; VASCONCELLOS, 2001-2011); that enables better comprehension about the manifestations as social collective phenomena. The research is based on a qualitative methodology, uses the documental analysis, interview and images. But it is also based on quantitative data that facilitate larger apprehension of the studied object. The results achieved indicate that the manifestations against the fare increase of transport in Teresina were not based only on economic issue (readjustment of fares), they related a system of public transport of better quality and accessibility to the teresinenses, they didn't bring such significant results in the urban mobility and, the social media contributed in the organization of manifestations, but they were structured on ideological basis of student movements, trade union and popular organizations.

KEY WORDS: *Social Movements. Cyberactivism. Public Transport. Urban Mobility, Against the Increase.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 01:	Trabalhos acadêmicos (monografias, dissertações e teses) encontrados na biblioteca comunitária da UFPI	50
Figura 01:	Eventos organizados no <i>facebook</i> “Campanha quem tem boca vaia o Elmano”, “Ato contra aumento de passagem de ônibus”, “Semana dos indignados – Contra o aumento da passagem em Teresina”, “Retorno dos indignados – Teresina”	84
Gráfico 01:	Frota de Veículos, Segundo as Grandes Regiões e Unidades da Federação em abril de 2016	93
Figura 02:	Fórmula de como é feito o cálculo da tarifa	95
Figura 03:	Comparação de ocupação de um espaço urbano por diferentes modos	99
Gráfico 02:	Modos de transporte em Teresina	101
Gráfico 03:	Utilização dos modos de transporte em Teresina	101
Figura 04:	Cartão e vale-transporte eletrônico nos ônibus de Teresina	103
Figura 05:	Planos Gestores de Transporte e Mobilidade Urbana de Teresina	104
Gráfico 04:	Mobilidade Segundo Gênero	106
Gráfico 05:	Mobilidade Segundo Escolaridade	107
Figura 06:	Polos que geram tráfegos em Teresina	107
Quadro 02:	Terminais de integração em Teresina	109
Figura 07:	Ato organizado pelo congelamento da passagem	115
Gráfico 06:	Insumo que pesaram no aumento da passagem de ônibus de Teresina ...	117
Figura 08:	Confronto físico entre manifestantes e policiais na primeira manifestação	119
Figura 09:	Quarto dia de manifestação: manifestantes na ponte Juscelino Kubistchek	123
Figura 10:	Ônibus incendiado e árvore de Natal derrubada	132
Figura 11:	Ação da força militar	134

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Distribuição dos domicílios particulares permanentes com acesso à internet, por grandes regiões, segundo o equipamento utilizado para acessar a internet no domicílio no ano de 2013	72
Tabela 02: Domicílios particulares permanentes com utilização da Internet, por grandes regiões, segundo o tipo de conexão à internet no domicílio no ano de 2013	74
Tabela 03: Domicílios particulares permanentes, por existência de utilização da Internet no domicílio, segundo a situação do domicílio e as grandes regiões no ano 2013	75

LISTA DE SIGLAS

ADCESP – Associação de Docentes da Universidade Estadual do Piauí
ANEL – Assembleia Nacional dos Estudantes Livres
ANPOCS – Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências Sociais
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDS – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
CCEP – Centro Colegial Piauiense
CEPAC – Centro Piauiense de Ação Cultural
CEUT – Centro de Ensino Unificado de Teresina
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
ENECOS – Coletivo Piauiense da Executiva Nacional dos Estudantes de Comunicação Social
CAs – Centros Acadêmicos
CF – Constituição Federal
CSP-Conlutas – Central Sindical e Popular
CTB – Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil
DCEs – Diretórios Centrais de Estudantes
DIALOGU – Centro de Desenvolvimento Humano e Social
FENED – Federação Nacional de Estudantes de Direito
FSA – Faculdade Santo Agostinho
GT – Grupo de Trabalho
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados
LVJ – Legião das Vanguardas da Juventude
MPL – Movimento Passe Livre
NTICs – Novas Tecnologias de Informação e Comunicação
OAB – Ordem dos Advogados do Brasil
OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
ONGs – Organizações Não Governamentais
PAC – Programa de Aceleração ao Crescimento
PCB – Partido Comunista Brasileiro
PDTMT – Plano Diretor de Transportes e Mobilidade de Teresina
PIB – Produto Interno Bruto

PMT – Prefeitura Municipal de Teresina
PP – Partido Progressista
PSB – Partido Socialista Brasileiro
PSOL – Partido Socialismo e Liberdade
PSTU – Partido Socialista dos Trabalhadores Unificado
PT – Partido dos Trabalhadores
PTB – Partido Trabalhista Brasileiro
PV – Partido Verde
RODOVIAS BRs – Rodovias Brasil
RONE – Ronda Ostensiva de Natureza Especial
SEMPLAN – Secretaria de Planejamento
SETUT – Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros de Teresina
SINDICEFET – Sindicato dos Docentes do Centro Federal de Educação Tecnológica do Piauí
(atual Instituto Federal do Piauí)
SINDSERM – Sindicato dos Servidores Municipais de Teresina
SINTECT-PI – Sindicato dos Trabalhadores da Empresa de Correios Telégrafos e Similares
do Piauí
STRANS – Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito
TCIs – Tecnologias de Comunicação e Informação
UBES – União Brasileira dos Estudantes Secundaristas
UESPI – Universidade Estadual do Piauí
UFPI – Universidade Federal do Piauí
UJS – União da Juventude Socialista
UMES – União Municipal dos Estudantes Secundaristas
UMEST – União Metropolitana dos Estudantes de Teresina
UNE – União Nacional dos Estudantes

SÚMARIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	DOS MOVIMENTOS SOCIAIS CLÁSSICOS ÀS MANIFESTAÇÕES DE RUA: UMA ANÁLISE DAS ABORDAGENS TEÓRICO-METODOLÓGICAS	22
2.1	Abordagem Teórico-Metodológica: Movimentos Sociais e Ações Coletivas	22
2.2	Os Movimentos Sociais e Ações Coletivas na Contemporaneidade	52
3	EMPODERAMENTO DAS TECNOLOGIAS: UMA ANÁLISE SOBRE A GLOBALIZAÇÃO, O CIBERESPAÇO E O CIBERATIVISMO	58
3.1	Os novos espaços da sociedade: o ciberespaço e suas construções	69
3.2	O Ciberativismo	80
4	NÃO SÓ POR R\$ 2,10: UMA ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA E DAS MANIFESTAÇÕES CONTRA O AUMENTO DA PASSAGEM DE ÔNIBUS EM TERESINA	88
4.1	Mobilidade Urbana: Uma Análise Sobre o Processo de Deslocamento e Circulação das Pessoas	89
4.1.1	O sistema de transportes e a mobilidade urbana no Brasil	91
4.1.2	A mobilidade urbana em Teresina	101
4.1.3	“Se a passagem não baixa, a catraca eu vou pular”	112
4.2	“#ContraoAumento”: parte I	112
4.3	“#ContraoAumento”: Parte II	129
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	138
	REFERÊNCIAS	144
	APÊNDICES	168
	ANEXOS	171

1 INTRODUÇÃO

A sociologia é uma ciência que analisa as ações e a realidade social dos indivíduos na sociedade. Atualmente, uma das problemáticas de grande visibilidade no campo das ciências sociais continua sendo a temática de movimento social e manifestações públicas, debatida enquanto mudanças e construções da sociedade, a exemplo da luta, ao longo dos tempos, pela conquista dos direitos civis, políticos e sociais. Outro exemplo de organização de movimentos sociais são as lutas de atores coletivos que reivindicam melhoria na infraestrutura local, na área de saneamento básico, energia, saúde, educação e transporte coletivo.

Os movimentos sociais são *ações coletivas*, nas quais diversos indivíduos com objetivos comuns se juntam para reivindicar *demandas* sociais (GOHN, 2008a). Os movimentos se estruturam e se reinventam no decorrer do tempo e das relações sociais, no surgimento de novas demandas e lutas. Tomamos como exemplo, o movimento feminista, este se apresenta com diferenças ao longo dos anos, tanto em sua causa como nas estratégias de ação. No fim da década de 20 e começo dos anos 30, por exemplo, a principal reivindicação e conquista das mulheres, no Brasil, era a participação política com direito ao voto, hoje, uma das principais reivindicações e conquista das mulheres é contra o abuso moral, sexual, a violência e o estupro, através de discussões, debates e criação de políticas públicas.

A sociedade capitalista da atualidade é regida pela “mercantilização tecnológica” globalizada, cujas informações ligam os países em um sistema interdependente tanto no âmbito econômico como político (HELD; MCGREW, 2001), ou seja, os países são independentes quando se trata a nível local/regional, mas são dependentes quando se trata em âmbito mundial, principalmente em questões relacionadas à política e à economia. Essa relação de interdependência adentrou nos movimentos sociais, principalmente pelo meio tecnológico, que ajuda na promoção de ações coletivas ligadas às demandas sociais e políticas. O exemplo disso, a ser considerado, seria o movimento em defesa do meio ambiente e pelo desenvolvimento sustentável; em cada região apresenta-se algum tipo de problema ambiental que deve ser encarado pelo poder do Estado local, mas alguns problemas são de proporção mundial, como é o caso do aumento da emissão de gases poluentes e carbônico na atmosfera, em que há a necessidade de uma relação de dependência e articulação entre os países para enfrentar esse problema; sendo estabelecidos, neste caso, acordos e protocolos entre países.

As novas aparelhagens tecnológicas como computadores e celulares de última geração, e a difusão das informações e comunicação em tempo real têm integrado cada vez mais as pessoas, criando um novo espaço de vivência e sociabilidade, caracterizado como virtual. As mídias sociais virtuais do tipo *Facebook*, *Twitter*, *e-mail* e outras, com seu grande número de usuários têm se mostrado espaços de grande evidência na sociedade contemporânea, utilizados para o trabalho, lazer e contatos pessoais. O *ciberespaço* é um termo que aborda, na contemporaneidade, os novos espaços construídos na sociedade com base no uso de aparelhos de tecnologia de comunicação conectados à *internet*, tendo como principais elementos os indivíduos e as tecnologias digitais.

Dito isso, este trabalho analisa as manifestações contra o aumento da passagem de ônibus em Teresina nos anos de 2011 e 2012. Seu objetivo principal é analisar as manifestações e mobilizações de ruas e na *internet*, contra o aumento, com base na relação conflituosa estabelecida entre manifestantes e gestores públicos. Outros objetivos: verificação de características das mobilizações enquanto movimento social e\ou ações conjunturais de rua; a identificação e caracterização dos sujeitos envolvidos nos atos de protestos de Teresina, bem como as causas e consequências dos mesmos e o estudo das estratégias de articulação e organização das mobilizações, como o “boca a boca”, as reuniões e a utilização da *internet* por meio do *ciberespaço*.

A pesquisa proporcionou um olhar científico às manifestações contra o aumento, já que tiveram grande proporção e repercussão na sociedade teresinense. O que justifica este trabalho é a amplitude das manifestações contra o aumento da tarifa do transporte coletivo em todo o Brasil¹. Em Teresina, no ano de 2011, houve grande quantidade de pessoas nas ruas, mobilizadas através das redes sociais, mostrando sua insatisfação com a gestão do transporte coletivo. Essa mesma conjuntura de mobilização foi vista em outras capitais e cidades do Brasil no ano de 2013, sendo incorporadas às manifestações, questões sociais como melhorias na educação, saúde, reforma política e fim da corrupção, o que deixou ainda mais em evidência as discussões em torno da temática relacionada a movimento social e ação coletiva.

Nos anos de 2011 e 2012 foi registrado um aumento no custo da passagem do transporte público em seis capitais brasileiras: Belo Horizonte (8%), Cuiabá (8%), Vitória (6,8%), João Pessoa (4,7%), Teresina (10,5%) e Rio de Janeiro (10%) (BUARQUE;

¹ “Revolta do Buzu”, mobilização contra o aumento das passagens em Salvador em 2003; “Revolta da Catraca” em 2004 em Florianópolis; “Revolta de Vitória” em 2006, “Revolta de Teresina” em 2011/2012, “Revolta de Aracaju” em 2012, “Revolta de Natal” em 2012, “Revolta de Porto Alegre” em 2013, “Revolta de Goiânia” em 2013 e Jornadas de Junho em 2013 (TATAGIBA, 2014, p. 47-48).

ARAÚJO, 2012). De todas essas capitais brasileiras, a que teve um movimento expressivo, não só contra o aumento da passagem, mas também por melhorias na mobilidade urbana foi Teresina. Também foram percebidos os mesmos ideais das manifestações de Teresina, no ano de 2013, em outras capitais do Brasil como São Paulo, Rio de Janeiro, Goiânia, Curitiba, Natal, Brasília, Aracaju e outras cidades que se manifestaram não só contra o aumento da tarifa do transporte coletivo, mas, sobretudo questionavam o modelo de gestão do transporte coletivo implantado (BUARQUE; ARAÚJO, 2012).

As mobilizações em Teresina foram caracterizadas por um grande número de pessoas nas principais ruas da cidade com cartazes, faixas, frases e músicas reivindicatórias, além do bloqueio humano de algumas ruas do centro da cidade, na tentativa de chamar atenção das autoridades políticas responsáveis pela gestão municipal nesse período e questionar o aumento do preço da passagem. A amplitude e visibilidade dos protestos tiveram como principal meio o *ciberespaço*. As manifestações e as mobilizações virtuais eram compostas em sua maioria por jovens e estudantes.

A pesquisa mostra-se relevante por fazer uma abordagem dos estudos sobre movimentos sociais em Teresina. Mas, para se entender as manifestações fez-se necessária uma discussão teórica sobre a literatura de movimentos sociais e análise da conjuntura das manifestações contra o aumento da tarifa do transporte coletivo, pois, no nosso conhecimento, ainda não havia sido realizada qualquer produção científica sobre a gestão do transporte público em Teresina. Assim, a pesquisa quer contribuir para a construção de dados e conhecimento científico sobre as manifestações e movimentos sociais na cidade de Teresina.

Nosso interesse em realizar este trabalho sobre a referida temática e com esse sujeito deve-se a dois motivos: o primeiro, a aproximação e vivência do pesquisador com o sujeito escolhido e a participação do mesmo, como cidadão, na reivindicação por melhorias no transporte público nessas manifestações; além de ter iniciado um trabalho acadêmico sobre essa temática, para finalização da graduação, que possibilitou dá-lo continuidade nesta pesquisa; o segundo é a contribuição que a pesquisa oferece no campo teórico e empírico na temática sobre movimentos sociais e mobilizações em Teresina – PI. A este respeito, a pesquisa permite endossar a produção de conhecimento científico sobre os movimentos sociais no Piauí, ou seja, a produção acadêmica ganha com uma análise mais profunda sobre os movimentos sociais no estado, além de contribuir também para melhor compreensão da conjuntura social e política teresinense.

Para concretizar a pesquisa, optou-se por um percurso metodológico qualitativo. Nesse sentido, uma questão importante da ciência é verificar a veracidade do “fato social” que

constitui base para produção do conhecimento científico. O que define o conhecimento científico são suas operações mentais e técnicas que permitem a verificação dos fatos, ou seja, o método que permitiu produzir o conhecimento. De modo simples, um método é o caminho para se chegar a determinado fim. O método científico é o conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos utilizados para se chegar ao conhecimento (GIL, 1999). O método científico permite ao pesquisador uma visão mais profunda do sujeito, deixando de lado o senso comum e a superficialidade em volta dele. Foi através da metodologia qualitativa e de algumas técnicas de pesquisa que possibilitou uma visão e análise com mais profundidade das manifestações contra o reajuste da tarifa como um fenômeno social.

O desenvolvimento, tanto sistemático quanto formal, do método científico é responsável pela definição da pesquisa social. Ela é um processo que possibilita a obtenção de novos conhecimentos relacionados à realidade social. Essa realidade é analisada e compreendida a partir da relação dos indivíduos com outros seres humanos e instituições sociais (GIL, 1999). A forma como o pesquisador socializa e mantém contato com o seu sujeito de pesquisa permite aproximação e construção de uma relação entre pesquisador-sujeito para uma melhor coleta das informações. Alguns contatos com os sujeitos foram positivos o que resultou numa coleta rica de informações e outros, no entanto, foram negativos, como no caso de algumas recusas em ceder informações que iriam contribuir para a construção da pesquisa. Para a coleta e análise dos dados, também foi levada em consideração a relação que os sujeitos tinham dentro das manifestações com outros atores, entidades e movimentos sociais.

As análises das informações e construção dos dados não concedem verdades absolutas, e sim compreensão dos fenômenos sociais (GIL, 1999). As questões teóricas e metodológicas são utilizadas de acordo com a percepção do pesquisador. É ele quem vai elencar métodos e técnicas que permitem coleta de informações mais ampla, maior poder de explicação sobre os fenômenos sociais e formação de conhecimento da realidade social analisada.

As teorias devem ser avaliadas em termos de seu poder explicativo sobre alguns aspectos da realidade. Dizemos “alguns aspectos” porque não nos parece existir na sociologia uma teoria suficientemente abrangente para comportar todos os fenômenos sociais e muito menos fornecer todas as respostas passíveis de serem levantadas, mesmo que esta teoria existisse, nada asseguraria que suas explicações fossem as “verdadeiras”, isto porque não há forma de comprovar a veracidade absoluta de um enunciado. As técnicas, na verdade, são secundárias no sentido de que poderão ser sempre justificadas dentro do método científico (HAGUETE, 1997, pp. 18-19).

Há quem defenda o uso da metodologia quantitativa que permite a elaboração de dados estáticos e compensação no curto espaço de tempo e rapidez da pesquisa, têm, por seus turnos, os que defendem o uso da metodologia qualitativa que permite análise mais profunda dos fenômenos sociais e da produção de subjetividades, e ainda os defensores do uso de técnicas qualitativas e quantitativas (qualiquanti) em uma mesma pesquisa. Os métodos quantitativos supõem uma população (objetos) de observação comparável entre si e os métodos qualitativos enfatizam as especificidades de um fenômeno em termos de suas origens e de sua razão de ser (HAGUETE, 1997). O pesquisador é quem define qual é a metodologia e as técnicas adotadas para dar suporte à sua pesquisa. Como já foi expresso, a metodologia que deu direcionamento a esta pesquisa foi qualitativa, pois a subjetividade do sujeito apontava para esse tipo de metodologia, além de possibilitar um trabalho com maior densidade no processamento das informações.

A base teórica da metodologia qualitativa leva em consideração a realidade social como uma construção e atribuição social de significados, ênfase nos aspectos processual e de reflexão; a objetividade da pesquisa é pautada pelos significados subjetivos das informações e o caráter comunicativo da realidade social permite que o refazer do processo de construção das realidades sociais torne-se ponto de partida da pesquisa (GUNTHER, 2006). A subjetividade dos atores é a “matéria-prima” no processo de coleta das informações e construção dos dados na metodologia qualitativa. Um dos primeiros procedimentos realizados na pesquisa é o levantamento de informações e a revisão bibliográfica acerca da temática, foi realizado num *continuum*, já que as leituras e as informações forneceram a base da teoria e dados para compreensão teórica do sujeito pesquisado.

A pesquisa firmou de suas bases, na coleta e processamento de dados empíricos, na técnica de análise documental, por meio do levantamento e análise de sítios eletrônicos, *blogs*, portais de *internet*, redes sociais virtuais, jornais e outros meios, que constituíram fontes para coleta de informações e permitindo uma coleta de dados que eliminasse a eventualidade de qualquer influência do conjunto das interações, acontecimentos ou comportamentos do pesquisador (CELLARD, 2008). A análise documental de jornais, *sites*, portais, *blogs* e redes sociais permitiu a construção da ordem cronológica das manifestações, além de permitir reconstituir a situação social, econômica e política da sociedade teresinense na época, tomando-se sempre o cuidado no processo de análise para não se ficar preso ao senso comum reportado por estas fontes documentais.

Os documentos de comunicação de massa, tais como jornais, revistas, fitas de cinema, programas de rádio e televisão, constituem importante fonte de dados para

a pesquisa social. Possibilitam ao pesquisador conhecer os mais variados aspectos da sociedade atual e também lidar com o passado histórico. Os documentos de comunicação de massa são muito valiosos. Entretanto, por terem sido elaborados com objetivos outros que não a pesquisa científica, devem ser tratados com muito cuidado pelo pesquisador (GIL, 1999, p. 164).

As vantagens que a análise documental proporciona à pesquisa social é a possibilidade de se conhecer o passado, já que os dados documentais produzidos no período do recorte temporal oferecem um conhecimento mais objetivo da realidade; possibilita captar e detectar os processos de mudança social e cultural nas suas relações e estruturas. Como o recorte da pesquisa é os anos de 2011 e 2012, as fontes e análise documental são técnicas importantes para se compreender a conjuntura social de Teresina nesse período estudado.

A coleta dos dados documentais foi direcionada às mídias locais de Teresina como os jornais e portais: “Meio Norte”, “O Dia”, “Portal da Clube”, “180 Graus”, “Cidade Verde”; redes sociais como o *facebook* que disponibiliza uma ferramenta para organização de eventos e debates virtuais e documentos formais, como decretos e planilha de custos da STRANS da época, por exemplo.

Outra técnica utilizada na coleta de informações foi a realização de entrevistas abertas gravadas com respostas auxiliadas por tópico guia. A entrevista pode coletar muitas informações, é uma técnica que exige maior paciência e motivação dos sujeitos, permite maior flexibilidade no ato das respostas, pode-se observar o que diz o participante e como diz, permite uma maior profundidade e estabelece uma relação mais forte entre pesquisador-pesquisado e é uma técnica acessível a informações sobre assuntos complexos (GOLDENBERG, 2001). A entrevista possibilitou aproximação e interação com os sujeitos, o que permitiu uma situação confortável aos mesmos, para falarem todas as informações que se lembrassem da época das manifestações, além de favorecer que tais sujeitos se sentissem à vontade para colaborarem de maneira solícita para qualquer dúvida ou complexidade em alguma informação que aparecesse durante o processo de construção da pesquisa. É importante ressaltar que as entrevistas foram gravadas com a autorização dos entrevistados.

A entrevista é uma técnica em que o investigador se apresenta frente ao investigado e lhe formula perguntas, com o objetivo de obtenção dos dados que interessam à investigação. A entrevista é, portanto, uma forma de interação social, mais especificamente, é uma forma de diálogo assimétrico, em que uma das partes busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação. A entrevista é uma das técnicas de coleta de dados mais utilizada no âmbito das ciências sociais (GIL, 1999, p. 117).

As vantagens de usar a entrevista como uma técnica na pesquisa social é a possibilidade de obter dados referentes aos mais diversos aspectos da vida social do entrevistado, além de ser uma técnica que permite profundidade na coleta das informações, construção, classificação e quantificação dos dados na pesquisa social (GIL, 1999). Portanto, a escolha da entrevista como uma das técnicas utilizadas nessa pesquisa foi o que permitiu a análise mais profunda dos dados dos sujeitos entrevistados.

As pessoas escolhidas para as entrevistas foram: dez pessoas que na época das manifestações eram estudantes a frente de entidades estudantis, como DCEs, UNE, UBES, UMES, UMEST, LVJ, CCEP e UJS, e tiveram participação na audiência a que chegou ao acordo com os gestores municipais em torno do aumento da tarifa; também foi realizada entrevista com um estudante que participou da organização das manifestações e era envolvido com um DCE de uma instituição privada; foram entrevistados cinco vereadores que exerciam mandato no legislativo municipal na época e uma que trabalhava como um dos gestores na STRANS na época. No total, foram realizadas dezessete entrevistas, com informantes do sexo masculino e feminino, envolvidos na organização dos manifestos e na audiência realizada na Prefeitura Municipal de Teresina. O acesso a estes sujeitos não foi fácil, algumas informações dadas eram bem confusas, mas a maioria dos que concederam entrevista foram bem solícitos em contribuir na construção da pesquisa.

Para enriquecer e dar maior densidade aos dados produzidos foram utilizadas imagens fotográficas, já que as mesmas podem ser utilizadas como narrativas visuais que informam à produção textual com a mesma autoridade do texto escrito, representando fatos visíveis. (BITTENCOURT, 1998). As imagens, tabelas e gráficos utilizados no decorrer do texto têm a finalidade de deixar os dados mais compreensíveis ao leitor e dar uma noção do que ocorreu nas redes sociais e nas ruas durante o período de manifestações contra o reajuste da tarifa.

Realizada a coleta de informações e a construção dos dados, o pesquisador partiu para a análise e interpretação dos mesmos que permitiu a estruturação do texto e a compreensão da realidade social.

A análise tem como objetivo organizar e resumir os dados de forma tal que possibilitem o fornecimento de respostas ao problema proposto para investigação. Já a interpretação tem como objetivo a procura do sentido mais amplo das respostas, o que é feito mediante sua ligação a outros conhecimentos (GIL, 1999, p. 168).

Com a construção dos dados realizada através da coleta de informações pelos decretos, jornais, portais, planilha de custo, planos diretores de transporte e entrevistas, a análise

permitiu a organização dos dados relacionados às manifestações contra o aumento da passagem de ônibus e a interpretação veio ajudar a compreender a conjuntura e o sentido das manifestações na realidade social e nas mudanças ocorridas na sociedade teresinense.

Esta pesquisa também seguiu as orientações éticas do Programa de Pós-graduação em Sociologia (PPGs), sendo cadastrada na “Plataforma Brasil” e avaliada pelo Comitê de Ética da UFPI obtendo a aprovação do mesmo (o parecer do comitê compõe os anexos), com base na resolução nº. 196/96 do Conselho Nacional de Saúde, que visa assegurar os direitos e deveres que dizem respeito à comunidade científica, aos sujeitos da pesquisa e ao Estado.

A pesquisa atendeu as exigências éticas fundamentais como o Consentimento Livre e Esclarecido dos sujeitos entrevistados, preservando sua dignidade, autonomia e vulnerabilidade, por isso foi assinado um termo de consentimento em duas vias, ficando uma com o pesquisador e a outra com o participante; havendo ponderamento dos riscos e benefícios, além de uma preocupação com os possíveis danos previsíveis que pudessem atingir os participantes e proporcionar uma maximização das vantagens significativas e minimização do ônus (Resolução nº 196/96).

Por último, a dissertação encontra-se estruturada da seguinte forma: no primeiro capítulo estão os conceitos sobre movimentos sociais e ações coletivas, as abordagens teórico-metodológicas, a discussão sobre movimentos sociais na América Latina, no Brasil e no Piauí e a relação dos movimentos sociais com as manifestações de rua contemporâneas; no segundo capítulo explanam-se os conceitos e as perspectivas sobre a globalização, as definições e teorias sobre *ciberespaço* e uma análise do ciberativismo, questionando a aproximação dos movimentos sociais com o *ciberespaço*; no terceiro e último capítulo está exposta uma análise da mobilidade urbana no Brasil e em Teresina e dos dois momentos das manifestações contra o aumento da tarifa. E por fim, as considerações finais com o posicionamento do pesquisador sobre as manifestações e o sistema de transporte e mobilidade urbana da capital teresinense. Passamos à análise do primeiro capítulo.

2 DOS MOVIMENTOS SOCIAIS CLÁSSICOS ÀS MANIFESTAÇÕES DE RUA: UMA ANÁLISE DAS ABORDAGENS TEÓRICO-METODOLÓGICAS

As manifestações que vêm ocorrendo em várias partes do mundo, desde os anos 2000, aportam, no campo das ciências sociais, um rico material às discussões sobre movimentos sociais, ações coletivas e manifestações de rua. Nesse sentido, houve um considerável crescimento de produção acadêmica e organização de eventos científicos para debater a temática “movimento social” e entender essa nova onda de manifestações. Movimento social é compreendido como “ação coletiva sustentada, a partir da qual atores que compartilham identidades e solidariedades, enfrentam estruturas sociais e práticas culturais dominantes” (ABERS;BÜLOW, 2011, p. 53).

Neste capítulo apresentamos alguns conceitos de movimentos sociais para construir uma definição do que seja este fenômeno social em várias perspectivas, para além da diferenciação de ações coletivas, já que ambos não são a mesma coisa.

No campo teórico-metodológico, o capítulo traz uma abordagem dos paradigmas e teorias desenvolvidas sobre os movimentos sociais na perspectiva eurocêntrica e norte-americana, como a Escola de Chicago, a Mobilização de Recursos, as Teorias Marxistas e os Novos Movimentos Sociais, além da contribuição de outras áreas científicas para a análise desse fenômeno como a Psicologia Social, a História e a Antropologia. Também será apresentada uma abordagem sobre as categorias analíticas usadas para entender os movimentos populares na América Latina e no Brasil, como Categorias de Participação, Cidadania, Direitos e Exclusão.

2.1 Abordagem Teórico-Metodológica: Movimentos Sociais e Ações Coletivas

As produções e reflexões teóricas sobre movimentos sociais não são questionamentos de hoje. Os movimentos sociais são fenômenos sociais pautados na ação coletiva produzida pelos atores sociais. Diversos conceitos e abordagens foram desenvolvidos no intuito de questionar e compreender os movimentos e a ação coletiva. Este debate voltou com mais força, tanto no campo acadêmico quanto no cotidiano social, quando diversas manifestações eclodiram em várias partes do mundo no início do século XXI², levando milhares de pessoas às ruas a protestarem por questões sociais e políticas específicas de suas regiões.

² **Irã, em junho de 2009:** as eleições do Irã foram extremamente disputadas entre o então presidente do Irã, o conservador Mahmoud Ahmadinejad, e o ex-premiê moderado Mir Hossei Mousavi. Quando Ahmadinejad foi

“Os estudos sobre movimentos sociais tomaram uma grande proporção a partir dos anos de 1960 nos Estados Unidos. As abordagens teóricas foram difundidas cada vez mais pela Europa, e a que esteve em maior evidência foi a dos ‘novos movimentos sociais’ após 1968” (CHAZEL, 1996, p. 283, *grifos do autor*). “Na América Latina, os momentos significativos dos movimentos sociais foi a partir da década de 1960 até os anos de 1990 e voltou a ser o centro das discussões a partir dos anos 2000” (GOHN, 2014, p. 80). No Brasil, as abordagens sobre os movimentos sociais iniciaram nos anos 70. No Piauí, as discussões sobre movimentos sociais ganharam força nos anos 80, com análises sobre questões fundiárias e problemáticas urbanas. As manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público em Teresina, organizadas nos anos de 2011 e 2012 contribuem para a discussão sobre

reeleito com 62,6% dos votos, Mousavi alegou fraude nas eleições e pediu para que uma nova votação fosse realizada. Milhares de manifestantes que contestaram os resultados nas urnas saíram às ruas, fato sem precedentes no país persa desde a Revolução Islâmica, em 1979. As reivindicações eram pela anulação dos resultados eleitorais e liberdade de expressão. **Tunísia, em dezembro de 2010:** Mohammed Bouazizi, um vendedor de frutas e vegetais na cidade de Sidi Bouzid, teve seus produtos confiscados por um agente municipal e apanhou quando tentou reagir. Ele então ateou fogo ao próprio corpo, desatando protestos na cidade no centro do país. As manifestações se espalharam pelo país e passaram a refletir uma série de descontentamentos da população com o governo. As reivindicações eram pela queda do governo, melhores condições de vida, combate à violência policial, mais empregos e direitos humanos. **Egito, em janeiro de 2011:** Inspirados na revolta da Tunísia, ativistas do Egito tomaram as ruas durante um feriado nacional ligado às Forças Armadas, chamando a data de "Dia de Fúria". Milhares marcharam no centro de Cairo, capital do país, em direção à Praça Tahrir, que virou o epicentro da revolta. Logo, as manifestações se espalharam por todo o país. As reivindicações eram pela queda do governo, melhores condições de vida, liberdade de expressão, mais empregos. **Líbia, em fevereiro de 2011:** em 15 de fevereiro, famílias de prisioneiros que foram alvo de um massacre pelas forças do regime de Muamar Kadafi, em 1996, fizeram uma manifestação pacífica pelas ruas de Benghazi pedindo por direitos humanos e democracia. A violência começou quando forças de segurança prenderam Fathi Terbil, um jovem advogado e ativista. Em questão de horas, centenas se reuniram do lado de fora da delegacia pedindo a libertação de Terbil. Os protestos se intensificaram em Benghazi e, com o estímulo das revoltas egípcia e tunisiana, logo se espalharam pelo país e viraram uma violenta guerra civil. As reivindicações eram pela queda do regime, direitos humanos, democracia e unidade nacional. **Síria, em março de 2011:** As prisões de, ao menos, 15 crianças por pichar grafites nos muros de uma escola contra o governo do presidente Bashar al-Assad provocaram revolta na população que saiu às ruas em manifestações. Logo, os protestos se espalharam por províncias no centro do país até alcançar Damasco, capital e sede do governo Assad. Desde dezembro de 2011, a ONU reconhece que o país está em guerra civil. As reivindicações eram pela queda do regime, direitos humanos, democracia. **Reino Unido, em agosto de 2011:** manifestantes saíram às ruas pacificamente para protestar contra a morte de um residente de Tottenham, no subúrbio de Londres. Mark Duggan, 29 anos, foi morto por policiais depois de ser abordado em um táxi por uma unidade que investigava crimes com armas de fogo no bairro. O protesto se tornou violento depois que garrafas de vidro foram jogadas contra carros da polícia e um deles foi incendiado. A tropa de choque e a cavalaria foram enviadas para conter a manifestação. Logo, jovens nas ruas passaram a vandalizar prédios públicos, saquear lojas e a confrontar a polícia em várias cidades do país. As reivindicações nos distúrbios no Reino Unido não apresentaram demandas claras, mas foram reflexo do crescente desemprego, da recuperação lenta da economia e dos cortes orçamentários para setores públicos caros à juventude, como a educação. **Turquia, em junho de 2013:** manifestantes se reuniram pacificamente no Parque Gezi, na Praça Taksim, Istambul, para protestar contra planos do governo de construir uma réplica de quartéis militares otomanos do século 18 e um shopping no local. A dura repressão policial contra a mobilização provocou fúria entre a população, desatando protestos que se tornaram um dos maiores desafios ao premiê Recep Tayyip Erdogan, acusado de autoritarismo pelos manifestantes. As reivindicações eram pela manutenção do Parque Gezi, direitos humanos, saída de Erdogan do poder (IG, 2013).

manifestações e movimentos sociais, objeto deste trabalho, serão discutidas ao longo do mesmo.

Os movimentos sociais passaram por um processo de institucionalização e a consequência disso foi, em parte, por um lado, à legitimação científica dos estudos sobre os movimentos sociais, por outro, a institucionalização de práticas desses atores. Eles passaram a ser objeto desejado de estudo sociológico (CHAZEL, 1996). Mas, de certa forma, a objetivação dos movimentos sociais como estudo se deu quase junto com o surgimento da sociologia, já que a sociologia, como ciência, vem para analisar as transformações da sociedade, inicialmente devido à revolução industrial e posteriormente ao desenvolvimento do capitalismo e, entre as consequências do industrialismo, no aspecto social, está a formação de ações coletivas e organizações de trabalhadores mais complexas.

Para melhor compreender os movimentos sociais deve-se levar em consideração os seus próprios termos: práticas discursivas, auto definição, dinâmica de funcionamento, interação sociopolítica e processos responsáveis por sua existência. Os movimentos sociais são compostos num conjunto que inclui identidade, adversário e visão de mundo (modelo social). Identidade, de modo simples, é a auto definição do movimento; adversário é o principal inimigo do movimento e; modelo social é a visão do movimento sobre o tipo de ordem ou organização social que almeja no horizonte histórico da ação coletiva que promovem (CASTELLS, 1999b).

As manifestações contra o aumento da tarifa do transporte coletivo apresentavam uma identidade caracterizada por ação estudantil contra a determinação dos gestores públicos municipais, em aumentar o preço da tarifa, o que ocasionou uma situação de conflito entre estudantes, gestores públicos e empresários responsáveis pelas frotas de ônibus que circulam em Teresina. O adversário dos manifestantes era os gestores municipais e os empresários, que não cediam às reivindicações e foram vistos como inimigos por não atenderem a um preço tarifário mais acessível. O modelo social das manifestações era a organização de atos pela redução da tarifa com a finalidade de conseguir um preço justo para a população e melhorias no sistema de transporte público.

Os movimentos sociais, em geral, são fenômenos históricos que pautam transformação e mudanças nos aspectos político, econômico, cultural e social da sociedade. São ações coletivas que envolvem a organização de atores múltiplos na reivindicação de demandas sociais. A temática “movimento social” não é uma categoria de conceito único, pois,

para Hanspeter Kriesi, movimentos sociais são fenômenos que dificilmente se deixam apreender, sem limites nítidos no espaço e tempo. Para McCarthy e Zald, um

movimento social é um conjunto de opiniões e de crenças comuns a uma população que manifesta preferências pela mudança de alguns elementos da estrutura social e/ou da distribuição de recompensas numa sociedade. Para Heberle, movimento social é a imagem de um grupo, conferindo-lhe uma vontade coletiva. Para Hebert Blumer, os movimentos sociais são empreendimentos coletivos destinados a estabelecer uma nova ordem mundial. Para Charles Tilly, um movimento social é uma série ininterrupta de interações entre os detentores do poder e indivíduos que pretendem com êxito falar a favor de um conjunto de pessoas a quem falta representação formal. Para Smelser, o movimento social é um empreendimento coletivo de protesto e de contestação que visa impor mudanças, de importância variável, na estrutura social e/ou política através do recurso freqüente, mas não necessariamente exclusivo, a meios não institucionalizados. Para Chazel, um movimento social é uma série de interações, ao longo da qual essas pessoas (que representam o movimento) formulam publicamente reivindicações de mudanças na distribuição ou no exercício do poder e fundamentam tais reivindicações através de manifestações públicas de apoio (CHAZEL, 1996, p. 284-291).

A representação dos movimentos sociais tem como base a forma em que as ações coletivas se organizam na sociedade. As ações coletivas vão se transformando de acordo com as mudanças sociais e a sua transformação interfere na estrutura dos movimentos sociais, a organização dos movimentos e seus questionamentos, como já foram comentados, estão ligados às transformações sociais, políticas, econômicas e culturais da sociedade. Dois conceitos abrangentes, mas não concretos, além dos acima citados, procuram mostrar uma melhor compreensão do que seja movimento social no seu aspecto geral:

movimento social refere-se à ação dos homens na história. Esta ação envolve um fazer – por meio de um conjunto de procedimentos – e um pensar – por meio de um conjunto de idéias que motiva ou dá fundamento a ação. O movimento tem duas acepções básicas amplas, que independente do paradigma teórico adotado, sempre se refere às lutas sociais dos homens, para a defesa de interesses coletivos amplos ou de grupos minoritários; conservação de privilégios; obtenção ou extensão de benefícios e bens coletivos etc. a outra acepção se refere a movimentos sociais específicos, concretos, datados no tempo, e localizados num espaço determinado. O outro conceito diz que movimentos sociais são ações sociopolíticas construídas por atores sociais coletivos pertencentes a diferentes classes e camadas sociais, articuladas em certos cenários da conjuntura socioeconômica e política de um país, criando um campo político de força social na sociedade civil. As ações se estruturam a partir de repertórios criados sobre temas e problemas em conflitos, litígios e disputas vivenciados pelo grupo na sociedade. As ações desenvolvem um processo social e político-cultural que cria uma identidade coletiva para o movimento, a partir dos interesses em comum. Esta identidade é amalgamada pela força do princípio da solidariedade e construída a partir da base referencial de valores culturais e políticos compartilhados pelo grupo, em espaços coletivos não-institucionalizados. Os movimentos geram uma série de inovações nas esferas públicas (estatal e não-estatal) e privada; participam direta ou indiretamente da luta política de um país, e contribuem para o desenvolvimento e a transformação da sociedade civil e política. Estas contribuições são observadas quando se realizam análises de períodos de média ou longa duração histórica, nos quais se observam os ciclos de protestos delineados. Os movimentos participam, portanto, da mudança social histórica de um país e o caráter das transformações geradas poderá ser tanto progressista como conservador ou reacionário, dependendo das forças sociopolíticas a que estão articulados, em suas densas redes; e dos projetos políticos que constroem com suas ações. Eles têm como base de suporte entidades e organizações da sociedade civil e política, com agendas de atuação construídas ao redor de demandas

socioeconômicas ou político-culturais que abrangem as problemáticas conflituosas da sociedade onde atuam (GOHN, 1997, p. 127-252).

O processo de organização dos movimentos sociais leva em consideração a insatisfação por demandas que incentiva os atores a organizarem estratégias e ações reivindicatórias, gerando uma situação de conflito entre sociedade e Estado que costuma ser caracterizada principalmente pela reivindicação por direitos sociais. A organização dos movimentos apresentam fases, e as mesmas não seguem uma linearidade e nem servem como cartilha de orientação ou receita de como organizar um movimento social, pois cada movimento é diferente, heterogêneo e singular, mas construído com base em um propósito comum, os aspectos que unificam os sujeitos.

As fases de um movimento social [constitui-se por] situação de carência ou idéias e conjunto de metas e valores a se atingir; a formulação das demandas por um pequeno número de pessoas (lideranças e assessorias); a aglutinação de pessoas (futuras bases do movimento) em torno das demandas; transformação das demandas em reivindicações, organização elementar do movimento, formulação de estratégias; práticas coletivas de assembleias, reuniões, atos públicos etc; encaminhamento das reivindicações; práticas de difusão (jornais, conferências, representações teatrais, etc.) e/ou execução de certos projetos; negociações com os opositores ou intermediários por meio dos interlocutores; consolidação e/ou institucionalização do movimento (GOHN, 1997, p. 266, *grifos nossos*).

No caso do movimento objeto desta pesquisa, as manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público iniciaram com discussões e questionamentos levantados pelo Fórum Estadual em Defesa do Transporte Público³, organização de manifestações públicas nas ruas, reivindicação contra o aumento do preço da passagem e difusão das manifestações em instituições de ensino e nas redes sociais virtuais.

Um dos fatores levados em consideração para a conceituação e definição dos movimentos sociais é a situação de conflito social. Essa situação surge no processo de estruturação e de vivências das ações. O conflito pode ser tanto por questões econômicas, políticas ou culturais. Assim, são encontradas várias conceituações que nos permitem compreender o processo das ações coletivas e dos movimentos sociais.

As conceituações de conflitos sociais têm sido tipificadas através de três características principais: a determinação da identidade dos agentes era feita através

³ O Fórum Estadual em Defesa do Transporte Público é a união de entidades de classe, políticas e estudantis que visa à tentativa de barrar o aumento da passagem pelas empresas junto com a prefeitura, além de defender pontos como a estatização do serviço, redução do preço da passagem, entre outras melhorias para a população. O Fórum é composto pelas seguintes entidades: Sindterm, CSP-Conlutas, CTB, ADCESP, SINDCEFET, SINTECT-PI, Projeto Cajuína, ANEL, FENED, Coletivo ENECOS Piauí, Coletivo BARRICADAS Abrem Caminhos, PSOL, PSTU e PCB. (FÓRUM ESTADUAL EM DEFESA DO TRANSPORTE PÚBLICO, 2011a).

de categorias pertencentes à estrutura social; o tipo de conflito era determinado em termos de um paradigma diacrônico-evolucionário; e a pluralidade de espaços do conflito social era reduzida, na medida em que os conflitos se politizavam, a um espaço político unificado, onde a presença dos agentes era concebida como uma “representação de interesses” (LACLAU, 1986, p. 01, *grifos do autor*).

O conflito nas manifestações contra o aumento da tarifa se fez presente tanto na formação da identidade das manifestações, que era composta, na sua maioria, por estudantes, caracterizando como uma manifestação estudantil; como no campo econômico, já que do lado dos manifestantes a luta era pela redução da tarifa enquanto do lado dos gestores municipais e empresários era a manutenção da nova tarifa (de R\$2,10); além do conflito físico nas ruas, nos confrontos entre estudantes e policiais militares, como os conflitos de opiniões nas redes sociais na discussão de posicionamentos a favor e contra as manifestações.

A identidade dos atores sociais passou a ser questionada como processo de constituição e de demandas dos movimentos sociais quando a temática passou a dialogar com outros saberes como a Psicologia Social e a Antropologia. O estudo dos movimentos com base no processo da constituição de identidade deu origem ao paradigma dos “Novos Movimentos Sociais”⁴ que será mais bem trabalhado mais à frente neste capítulo. O tempo e espaço⁵ também contribuíram no estudo dos movimentos sociais, já que os movimentos ultrapassam os espaços territoriais, além dos diversos espaços políticos que os movimentos se encontram e ajudam a construir.

Existe um campo amplo de abordagens em torno dos movimentos sociais. Uma das abordagens discutidas na literatura sobre movimentos sociais é a abordagem clássica, que apresenta correntes teóricas que fazem uma análise da ação coletiva e do comportamento coletivo.

A abordagem clássica tem cinco grandes correntes teóricas sobre ação coletiva e movimentos sociais: A *escola de Chicago* e alguns interacionistas simbólicos do início deste século produzindo a primeira teoria sobre os movimentos sociais com Hebert Blumer (1949); a segunda corrente desenvolveu-se ao longo dos anos 40 e 50, com as *teorias sobre a sociedade de Eric Fromm* (1941), Höffer (1951) e K. Kornhauser (1959), este último caracterizava os movimentos como formas irracionais de comportamento e os considerava antimodernos; a terceira corrente predominou nos anos 50 com um forte acento em *variáveis políticas* e está presente nos trabalhos de S. Lipset (1950) e Heberle (1951), ela articulava as classes e

⁴ Esse paradigma não é novo, apesar de ser sugerido por ser chamado de “Novos Movimentos Sociais”. É considerado como novo comparado a outros paradigmas que analisam os movimentos sociais em outras perspectivas, e o mais novo na linha histórica de paradigmas sobre movimentos sociais. “Os Novos Movimentos Sociais” não é um paradigma contemporâneo. O seu diferencial vai ser a análise do cotidiano.

⁵ O tempo está relacionado ao espaço, “a coordenação através do tempo é a base do controle do espaço. Nas sociedades pré-modernas, espaço e tempo coincidem amplamente, na medida em que as dimensões espaciais da vida social são, para a maioria da população, e para quase todos os efeitos, dominadas pela presença por atividades localizadas” (GIDDENS, 1991, p. 22).

relações sociais de produção na busca do entendimento tanto dos movimentos revolucionários como da mobilização partidária, do comportamento diante do voto e do poder político dos diferentes grupos e classes sociais; a quarta corrente é uma *combinação das teorias da escola de Chicago com a teoria da ação social de Parsons*, onde é analisado as formas elementares de comportamento coletivo até a construção das ações coletivas em grande escala, retomando o approach psicossocial e deixando de lado os vínculos entre as estruturas e a quinta corrente denominada de *organizacional*, está representada pelos trabalhos de Gusfield (1955) e Selznick (1952), o que teve grande influência nas teorias que substituíram o paradigma clássico (GOHN, 1997, pp. 25-26 – *grifos nossos*).

A abordagem clássica é uma das primeiras que vêm trazer grandes contribuições aos estudos relacionados a movimentos sociais, com discussões que procuram facilitar a compreensão das ações em aspectos de mobilização, organização e comportamento coletivo, fundamentais para compreender os fenômenos sociais da época.

“O paradigma norte americano sobre os movimentos sociais tinha como base a teoria da ação social e a compreensão dos comportamentos coletivos que eram vistos como frutos das tensões sociais” (GOHN, 1997, p. 23-24). O comportamento individual-cognitivo das pessoas era levado em consideração como fator responsável pelas ações coletivas, ou seja, a união de vários comportamentos individuais formava um comportamento coletivo que age sobre os indivíduos. É o comportamento coletivo o responsável pela formação dos movimentos sociais na perspectiva da abordagem norte americana.

“A base teórica dos movimentos sociais da Escola de Chicago está na concepção de mudança social e no interesse dos seus mestres pelos temas do desenvolvimento de comunidade e pelos processos de participação e educação para o povo” (GOHN, 1997, p. 27). O que marcou a abordagem da Escola de Chicago foi o foco no interacionismo entre indivíduo e sociedade, já que o comportamento do indivíduo junto com o comportamento social trouxe a perspectiva da transformação social para o questionamento dos fenômenos sociais.

A mudança social passa pela perspectiva da reforma social. As lideranças exercem o papel de reformadores sociais, ou seja, o papel das lideranças é de participação ativa, interação e deveriam ser engajadas. Os líderes não são a causa do movimento, mas sim os apaziguadores e a eficiência dos líderes é compreender seus seguidores, integrar-se suficientemente ao movimento e ser educados o bastante para tanto (GOHN, 1997, p. 28-29).

As lideranças ajudam na estruturação e manutenção dos movimentos sociais, contribuindo no processo de formação política e na criação de pautas reivindicatórias do mesmo, além de puxarem gritos de ordem e reivindicatórios quando os movimentos se

manifestam nas ruas. Uma das principais características para compor as lideranças é o poder carismático que ela deve ter e exercer.

A Escola de Chicago com os estudos focados na interação, no indivíduo, na sociedade e no comportamento coletivo, contribui com a verificabilidade e cientificidade nos estudos sobre movimentos sociais.

A contribuição da Escola de Chicago aos movimentos sociais foi a educação e a criação de instituições como eixo básicos. Os movimentos eram vistos como ações advindas de comportamentos coletivos conflituosos. A educação, como um processo mais informal, que ocorria na própria vida urbana – a cidade moderna e seu contexto de luta pela sobrevivência seria a grande escola de conflitos e crises. A Escola de Chicago também contribui metodologicamente na pesquisa sobre movimentos sociais com o uso de dados históricos e documentais (GOHN, 1997, p. 29-30).

As problemáticas sociais da vida urbana são fatores que contribuem no processo de constituição de conflitos e formação de movimentos. As manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público foram ações advindas da problemática social ligada ao transporte público caro e precário, junto com o conflito entre a população, em especial estudantes, os gestores públicos e os empresários do transporte.

O paradigma da teoria da “Mobilização de Recursos foi uma corrente de interpretação dos movimentos sociais nos anos 60, que ‘rejeitou os sentimentos e ressentimentos dos grupos coletivos, a análise do comportamento coletivo dos grupos e as crenças compartilhadas e a identidade pessoal’” (GOHN, 1997, p. 49). Com a rejeição do uso dos sentimentos como análise científica das ações coletivas e da identidade pessoal por esse paradigma, a teoria da mobilização de recursos dá ênfase em suas análises a questões relacionadas ao processo de racionalização dos fenômenos sociais, levando em consideração os aspectos histórico e político da sociedade.

A teoria da Mobilização de Recursos enquadra as ações coletivas em explicações comportamentalistas organizacionais, rejeitando portanto a ênfase anterior dada pelo paradigma clássico aos sentimentos, descontentamentos e quebras de normas, todos de origem pessoal. Segundo Margit Mayer, o paradigma da Mobilização de Recursos surgiu numa certa conjuntura histórica e representa a racionalização teórica de contradições historicamente determinadas e sua práxis correspondente. Os movimentos sociais na Mobilização de Recursos são abordados como grupos de interesse (GOHN, 1997, p. 50).

O paradigma da mobilização de recursos não é tão flexível como os outros, mas ele atendeu bem às necessidades da conjuntura sociopolítica e econômica da época. Esse paradigma faz uma análise da sociedade como uma grande organização agrupada por diversos grupos organizacionais que mantêm interação e conflito na disputa pelos recursos.

“As ferramentas utilizadas na abordagem da Mobilização de Recursos tem por base categorias econômicas e os recursos utilizados na variável dessa abordagem que são os humanos, financeiros e de infraestrutura variada” (GOHN, 1997, p. 51). As ferramentas e recursos utilizados na Mobilização de Recursos são para compreender os movimentos sociais em uma perspectiva organizacional. A organização dos movimentos segue uma estrutura hierárquica dentro das ações.

Segundo McCarthy e Zald são usados conceitos na Mobilização de Recursos com base nas análises das corporações econômicas, no mundo das organizações empresárias. Os membros como consumidores de um mercado de bens. Os líderes eram considerados gerentes ou administradores de um grupo de interesses. Há competição entre os grupos de interesse para obter recursos para suas ações (GOHN, 1997, p. 52).

Zald e McCarthy elencaram duas categorias aos movimentos: “a de consenso e a de conflito. Os movimentos de conflito objetivariam mudanças e os de consenso buscariam apenas alargar algumas fronteiras de seus objetivos” (GOHN, 1997, p. 53). A categoria de conflito seria a responsável pelas mudanças e transformações que os movimentos sociais causam na sociedade, enquanto a categoria de consenso seria a responsável em manter e exercer o que os movimentos já haviam conquistado e aplicado na sociedade.

Esse paradigma trouxe muitas contribuições e recebeu muitas críticas. A teoria da Mobilização de Recursos contribui com a valorização da pesquisa empírica e proporcionou maior racionalização nos processos de estudo das ações, porém ela exclui fenômenos sociais como cultura e identidade, que são muito importantes para compreender questionamentos levantados sobre a sociedade, além de ser uma teoria não tão flexível, ou seja, que não tem como ser aplicada em outros casos e situações.

Por conta da sua falta de flexibilidade e dificuldade em ser aplicada em outros casos, situações e momentos, o paradigma da mobilização de recursos tende a fazer análises limitadas sobre a realidade e os fenômenos sociais da atualidade.

Outro paradigma na literatura sobre movimentos sociais é o Marxista, que traz a discussão de correntes teóricas que remete à luta histórico-social das classes, principalmente em um viés político e econômico.

A abordagem marxista tem duas correntes teóricas: ligada ao jovem Marx e a seus estudos sobre consciência, a alienação e a ideologia, etc. e que criou uma tradição humanista e a ligada ao Marx maduro e seus estudos sobre desenvolvimento do capital, em que os conceitos básicos serão formação social, forças produtivas, relações de produção, superestrutura, ideologia, determinação em última instância, mais-valia, etc. (GOHN, 1997, p. 172).

É possível fazer uma análise das manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público por um viés marxista, com base nas categorias do capital e uma ressignificação do conflito de classe, se levamos em consideração o conflito entre estudantes, gestores municipais e empresários, como apresentado mais adiante.

“A análise dos movimentos sociais sob o prisma do marxismo refere-se a processos de lutas sociais voltadas para a transformação das condições existentes na realidade social, de carências econômicas e/ou opressão sociopolítica e cultural” (GOHN, 1997, p. 171). Nessa abordagem é levado em consideração o processo histórico da luta de classes para entender às ações que são vistas como movimentos sociais, além da influência dos aspectos econômicos.

“Os movimentos de classe estão associados aos movimentos políticos. O objetivo desses movimentos é impor seus interesses de forma geral, de uma forma que possui força coercitiva-social geral” (GOHN, 1997, p. 177). A formação política está ligada ao processo de formação de classes, por isso ambos estão associados.

“O marxismo aplicado ao estudo dos movimentos sociais operários e não-operários, não é apenas uma teoria explicativa mas é também uma teoria orientadora para os próprios movimentos” (GOHN, 1997, p. 173). A influência das teorias marxistas não são apenas de compreensão das ações definidas como movimento social, as próprias formações coletivas usam das teorias marxistas no processo de constituição das ações.

Quando um movimento social está em processo de organização de formação política, pautas reivindicatórias e até mesmo na sua estruturação como um todo, a teoria marxista é uma das abordagens que contribuem em alguns casos na formação dos movimentos e em outros na compreensão, por isso muitos dos movimentos se baseiam em teorias, conceitos e interpretações marxistas na constituição desse processo.

O marxismo ainda exerce influência nas análises das ações coletivas atuais. Com a grande visibilidade das manifestações populares de rua, o marxismo, através do viés do conflito de classes, vem sendo muito utilizado como abordagem para entender esse fenômeno social.

Na época em que Marx analisou a classe trabalhadora, ela era mais homogênea, por representar os operários ligados aos serviços industriais. Hoje em dia devido à logística do capital, da tecnologia e da globalização, fala-se em classe trabalhadora e não classe operária, aquela é mais heterogênea e diversificada, representando trabalhadores tanto do setor industrial, público e tecnológico. As classes foram transformando-se em novas classes, a exemplo do senhor feudal que perde espaço para o burguês industrial, e outros meios de opressão e de lutas que surgem com as novas realidades sociais. No contexto atual sob a ótica

do marxismo, os conflitos econômico e social estão presentes na relação de classe, mas as classes sociais estão difusas. Na conjuntura das manifestações populares de rua contra o aumento da tarifa do transporte coletivo, por exemplo, a oposição é ao Estado e aos empresários.

Assim como o proletariado exerceu força sobre a burguesia, nas manifestações do #ContraoAumento, os manifestantes exerceram força contra o governo municipal. Nessa correlação de força foi aceito um encontro entre as partes, no intuito de chegarem a um acordo. A pressão dos manifestantes indignados teve como consequência, mudanças, mesmo que pequenas, na logística do transporte coletivo, como a implantação do sistema de integração entre as linhas de ônibus e a promessa de ser realizada uma licitação para realização de serviço de melhoria do sistema.

Com o marxismo, a discussão sobre o capital nunca foi deixada de lado, até mesmo por que é o capital que produz e reproduz o regime econômico e suas relações, além de ser reprodutor de classes. Nas manifestações do #ContraoAumento o capital regia a oposição de classe com a produção e circulação do produto (no caso, a prestação de serviços de locomoção coletiva) e a exploração dos empresários aos usuários do transporte coletivo. Assim, a exploração do lucro do transporte coletivo realça o conflito de classes explicitado nas manifestações populares de rua. Quando o conflito é visto na perspectiva do capital, as manifestações são analisadas à luz do conflito com a presença do Estado e do mercado, como será visto mais adiante.

No final do século XIX, a classe operária que ajudou a constituir a Comuna de Paris⁶ foi reprimida violentamente pela burguesia e o Estado. Tal repressão violenta também é vista

⁶ “A 28 de janeiro de 1871, a cidade de Paris, vencida pela fome, capitulou. Mas com honras até então desconhecidas na história das guerras. Os fortes renderam as fortificações e foram desarmadas, as armas das tropas de linha e da Guarda Móvel foram entregues e seus homens considerados prisioneiros de guerra. Entretanto, a Guarda Nacional conservou suas armas e seus canhões, limitando-se a selar um armistício com os vencedores. E esses não se atreveram a entrar em Paris sob o toque de triunfo. Ousaram apenas ocupar um pequeno recanto da cidade, numa parte do qual não havia senão parques públicos e ainda assim só o ocuparam por alguns dias. Durante esse tempo, eles, que haviam cercado Paris por 131 dias estiveram cercados pelos operários armados da capital, que montavam guarda atentamente a fim de que nenhum “prussiano” ultrapassasse os estreitos limites do recando cedido aos conquistadores estrangeiros. Tal era o respeito que os operários da Paris infundiam a um exército diante do qual haviam rendido suas armas todas às tropas do Império. E os junkers prussianos, que pretendiam vingar-se no berço da revolução, eram obrigados a parar respeitosamente e fazer a saudação militar a essa mesma revolução armada. Durante a guerra, os operários de Paris limitaram-se a exigir a continuação enérgica da luta. Mas agora, selada a paz após a capitulação de Paris, Thiers, novo chefe do governo, era forçado a compreender que a dominação das classes possuidoras – grandes latifundiários e capitalistas – estava em constante perigo enquanto os operários parisienses conservassem as armas em suas mãos. Seu primeiro ato foi uma tentativa de desarmá-los. A 18 de março enviou tropas com a ordem de retirar à Guarda Nacional a artilharia que lhe pertencia, pois fora construída e paga por subscrição pública durante o assédio de Paris. A tentativa não conseguiu êxito. Paris levantou-se como um só homem, declarando-se a guerra entre Paris e o governo francês instalado em Versalhes. A 26 de março foi eleita, e a 28 proclamada, a Comuna de Paris” (MARX, 1999, p. 13-15, *grifos do autor*).

até hoje, como nas manifestações do #ContraAumento. Essa não foi cruel como na repressão à Comuna de Paris, mas foi marcada por agressões físicas e detenções de manifestantes por parte do Estado na representação da polícia militar.

Os estudos que se dizem marxistas contemporâneos visam compreender as novas problemáticas da sociedade. Mas, é importante ressaltar que a estrutura e os conflitos sociais permanecem como categorias de análise no desenvolvimento das teorias relacionadas aos estudos marxistas.

O que é destacado nos estudos marxistas contemporâneos é que os movimentos não surgem espontaneamente. O que gera os movimentos sociais são organizações de cidadãos, de consumidores, de usuários de bens e serviços que atuam junto a bases sociais mobilizadas por problemas decorrentes de seus interesses cotidianos. Eles não existem a priori, tornam-se movimentos pelas ações práticas dos homens na história. Organização e consciência serão fatores decisivos para explicar o seu desenrolar (GOHN, 1997, p. 174).

As manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público teve como estopim o aumento da passagem, mas outras insatisfações do cotidiano ajudaram na sua constituição e eclosão, como a péssima estrutura física tanto de ônibus como das paradas e a mobilidade urbana. Para mudar esta realidade, as manifestações contra o aumento da tarifa do transporte não surgiram espontaneamente, estudantes foram se organizando, realizando seminários e debates. A insatisfação com o transporte público foi crescendo e um ponto decisivo para as grandes manifestações que aconteceram em 2011 e 2012 em Teresina, que estão mais bem descritas no último capítulo desta dissertação.

Uma forma de compreender a grande proporção das manifestações de rua que tem tido destaca nos últimos anos é leva em consideração o paradigma dos movimentos sociais na sociedade de massa. “No paradigma que trabalha os movimentos sociais na sociedade de massa a preocupação era com o comportamento coletivo das massas, vendo-o como fruto da anomia e das condições estruturais de carências e privações” (GOHN, 1997, p. 35). A alienação era um dos fatores presentes na sociedade de massa, o que levou a compreender a formação do comportamento coletivo e dos movimentos. Questões sociais e políticas como a diminuição do controle estatal e a presença de tecnologias complexas na sociedade de massa contribuíram na organização dos movimentos.

Na sociedade de massa a ação das tecnologias complexas e informacionais é muito forte. Os movimentos sociais aderem às tecnologias e passam a manuseá-las como ferramentas de organização e difusão de suas reivindicações.

Nas correntes teóricas americanas sobre os movimentos sociais, “a abordagem funcionalista tem influência da teoria parsoniana e os movimentos sociais são vistos como comportamentos coletivos originados em períodos de inquietação social, de incerteza, de impulsos reprimidos, de ações frustradas, de ‘mal-estar’ e desconforto” (GOHN, 1997, p. 40). Essa abordagem faz um estudo dos movimentos com base no comportamento e ação dos indivíduos, além de levar em consideração os aspectos cultural, social e político em suas análises.

Para entender melhor a abordagem funcionalista, algumas premissas foram levantadas nessa abordagem dos movimentos sociais.

Os movimentos sociais ocorrem por que há pessoas desajustadas na ordem vigente. Esta ordem está submetida a um processo de mudança muito lento, ao longo do qual algumas pessoas ficam insatisfeitas. Em sociedades estáveis, bem integradas, com muito poucas tensões sociais ou grupos alienados, há poucos movimentos sociais. Os movimentos sociais são, portanto, característicos de sociedades em processo de mudança, portanto desorganizadas. As condições estruturais para o aparecimento de uma ação coletiva que geraria um movimento social são: bloqueio estrutural, contato e ideologia. Há uma estreita relação entre movimento social e marginalidade (GOHN, 1997, p. 41-42).

A abordagem funcionalista é uma das que mais trabalham com a questão dos movimentos sociais como transformadores e que trazem mudanças da sociedade, já que os indivíduos que não se enquadram em sua função social, cultural e política determinada pela sociedade, passam a questionar e organizar ações coletivas.

A abordagem sociopolítica traz a discussão política dos movimentos sociais com base no tema reforma ou revolução. “O que faz a ação de um grupo ser um movimento social é a presença da consciência grupal, o sentimento de pertença do grupo, solidariedade e identidade” (GOHN, 1997, p. 37-38). Na abordagem sociopolítica é discutida a formação de ações que levem a mudanças nas estruturas sociais e de poder, tanto que é levantado o questionamento sobre o processo de socialização dos indivíduos e a formação da vontade comum e da vontade política da sociedade, para entender as ações que são definidas como um movimento social.

A identidade do movimento, a socialização, a consciência grupal e os questionamentos de transformações sociais e de poder refletem na constituição da formação política dos movimentos sociais. A formação política é uma das bases que mantém os movimentos sociais em seu permanente *continuum*.

Os estudos sobre os movimentos sociais na América Latina eram predominantemente de natureza empírico-descritiva, com base nas abordagens marxista-estruturalista e nos Novos

Movimentos Sociais (GOHN, 1997). É complicado falar de uma abordagem específica sobre os movimentos sociais da América Latina, já que poucas teorizações foram realizadas, sendo vista mais a aplicação de teorias desenvolvidas tanto na Europa como nos Estados Unidos e, em casos específicos, de ações coletivas na América Latina. As teorias mais utilizadas para analisar os movimentos sociais nos países latino-americanos foram a teoria da modernização, da marginalidade social e da dependência e marxista.

A despeito das diferenças entre os processos histórico-culturais, que geraram processos econômicos, políticos e sociais totalmente distintos, a utilização na América Latina de modelos teóricos produzidos na Europa e nos Estados Unidos tem longa tradição. A teoria sobre a modernização que proliferou nos anos 50 e 60 partia de modelos comparativos entre os processos históricos ocorridos nos países de industrialização avançada e a América Latina. A “questão da marginalidade social” foi tratada como um problema cultural a ser resolvido por intermédio de processos da educação formal ou com o tempo – quando o país se desenvolvesse ou o “bolo” econômico-desenvolvimentista crescesse. A maioria das teorias elaboradas pela CEPAL (Comissão Econômica para Desenvolvimento da América Latina) estava fundada naquele paradigma dualista de interpretação da realidade social: uma face moderna e outra atrasada. A contribuição daqueles estudos para a compreensão da realidade latino-americana estava na ênfase que atribuía à participação social dos indivíduos como parte do processo de integração social. A novidade da teoria da dependência por Cardoso e Falleto (1970) foi justamente chamar a atenção para as especificidades da América Latina, argumentando que nela o desenvolvimento deveria ser visto no contexto da dinâmica global da economia (GOHN, 1997, p. 212-213, *grifos do autor*).

As teorias desenvolvidas na América Latina que acabaram sendo usadas para compreender os movimentos sociais davam mais ênfase a questões econômicas e políticas, já que o contexto social e histórico vivido na época era o processo de aceleração industrial e o crescimento econômico que a América Latina estava vivenciando, além dos regimes de ditadura.

Na América Latina, na década de 1960, os estudos sobre os movimentos sociais tinham como base as conjunturas política, social, cultural e econômica dos países onde ocorriam. As principais demandas e temáticas eram os movimentos estudantis (GOHN, 2014). Os movimentos de estudantes é que traziam as particularidades vivenciadas nos locais em que ocorriam, já que as abordagens teóricas usadas em suas análises desenvolviam conceitos e categorias amplos. Um exemplo disso, nos anos 2000, são as manifestações contra o aumento da tarifa na cidade de Teresina e em várias capitais brasileiras, como apresentamos na introdução deste trabalho. O movimento estudantil, em si, trouxe a particularidade social, política e econômica daquela região, enquanto as teorias usadas para entender esse movimento são abordagens que também podem ser usadas na compreensão de outros movimentos, como o movimento do Passe Livre Legal, em São Paulo, no ano de 2013.

A produção latino-americana sobre os movimentos sociais muitas vezes esteve bastante permeada por pressupostos ideológicos que derivaram de matrizes político-pragmáticas de partidos políticos (GOHN, 1997). As pessoas envolvidas nos movimentos partidários tinha contato com as teorias desenvolvidas na Europa, principalmente com a marxista, então os líderes partidários e a elite intelectual usavam as teorias europeias e norte-americanas para desenvolverem os trabalhos empíricos e até mesmo intervirem nas organizações dos movimentos populares.

O início e o progresso das manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público em Teresina esteve ligado a pressupostos ideológicos de matrizes político-pragmáticas de partidos políticos como o PSTU, o PT e o PSOL, além de movimentos sindicais como o SINDSERM. A constituição da formação política, principalmente desses partidos, tem como bases as interpretações teóricas vindas da Europa, a exemplo do marxismo.

“Nos anos 70, a maior influência do paradigma europeu nos estudos empíricos da América Latina era da teoria marxista. Nos anos 80 a teoria marxista perde espaço na análise dos movimentos populares para o paradigma dos ‘Novos Movimentos Sociais’” (GOHN, 1997, p. 216). O crescimento do paradigma dos Novos Movimentos Sociais na América Latina ocorreu pelo crescimento nos estudos empíricos ligados a questões de gênero, etnia, juventude, meio ambiente e desigualdades sociais.

O paradigma dos “Novos Movimentos Sociais” contribui ao dar suporte na análise da identidade do movimento estudantil e nas outras realidades sociais que o movimento reflete. As manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público teve uma forte presença do movimento estudantil e refletiu em outras realidades e fenômenos sociais como a questão física, social e econômica do transporte e mobilidade urbana de Teresina.

O paradigma da colonialidade, anos de 1990, mostra o relato da história colonial e das formas de exploração ocorridas na América Latina, que se faz a partir da versão do colonizado (GOHN, 2014). Muitos intelectuais vieram de fora a situação e as ações ocorridas na América Latina, entre eles está Manuel Castells, que desenvolveu trabalhos sobre a situação latino-americana. Intelectuais da própria América Latina desenvolveram estudos sobre a realidade social e os movimentos populares latino-americanos, vivenciados por eles⁷. Em

⁷ Rodolfo Stavenheim, Lúcio Kowarick, Aníbal Quijano, André Gunder Frank, José Álvaro Moisés, Pedro Jacobi, Torres Ribeiro, Machado da Silva, Ilse Scherer-Warren, Luís Antonio Machado, Lícia Valladares, Ana Clara Torres Ribeiro, Irllys Alencar Firmo Barreira, Pedro Jacobi, Paulo Krischke, Maria da Glória Gohn, Inaiá Carvalho, Ana Maria Doimo, Edson Nunes, Carlos Nelson dos Santos, Evelina Dagnino.

alguns momentos, o debate entre as teorias gerou conflitos em algumas discussões sobre a verificabilidade da produção dos estudos de autores que eram ligados nacionalmente ou não ao território latino-americano.

A chave para o entendimento da questão da dominação na produção de saberes não é dada pelo território onde a teoria é produzida ou pela nacionalidade do seu produtor ou reprodutor. O que importa é qualificar a natureza destes saberes quanto aos seus pontos de vista (GOHN, 2014, p. 82).

A própria América Latina passou a produzir categorias e dar o seu ponto de vista sobre os movimentos populares e fenômenos sociais que ela vivenciava. Teóricos latino-americanos passaram a ter importância na contribuição dos estudos sobre movimentos sociais. Independente de onde surgiram e por quem formuladas, novas teorias e categorias surgem sob a ótica de outros pontos de vista para ajudar na compreensão e análise das realidades sociais, sejam elas em um âmbito mundial, regional ou local.

A realidade social dos movimentos populares na América Latina é marcada por um passado colonial indígena e escravocrata, a presença de “regimes militares nos anos 60 e o processo de redemocratização no final dos anos 70 e os anos 80, e pela globalização nos anos 90” (GOHN, 1997, p. 224 - 227). As questões étnicas, de paternalismo, clientelismo, ditatórias e os processos de (re)produção das desigualdades sociais refletiram nos processos de surgimento e organização dos movimentos populares da América Latina, sob um olhar teórico eurocêntrico e norte-americano.

É importante lembrar que os movimentos estudantis tiveram papel fundamental no processo de desenho político e cultural da América Latina. A luta dos movimentos estudantis contra os regimes de ditadura contra a censura e pela anistia dos presos políticos ajudou no processo de redemocratização na América Latina.

O processo histórico, social, político, econômico e cultural da América Latina além de oferecer empiria para se entender os movimentos populares, são pontos fundamentais para o desenvolvimento de paradigmas que ajudam a compreender movimentos específicos dessa localidade.

As diversidades de movimentos sociais existentes, a diferenciação interna entre eles quanto às formas de organização, às propostas, aos projetos políticos, às articulações, aos tipos de liderança, etc., resultam numa diversidade de movimentos em relação aos temas e problemas (GOHN, 1997). Os movimentos populares latino-americanos tinham como demandas reivindicatórias questões de gênero, etnia e desigualdade social. Até movimentos puxados pelas elites foram organizados, mas é questionado se é classificado como movimento

ou apenas uma ação coletiva, já que movimento e ação coletiva não são sinônimos, a exemplo das manifestações contra a corrupção, o PT e o governo Dilma, entre os anos de 2015 e início de 2016, que tiveram apoio de partidos políticos da oposição.

A diferenciação entre modos de ação coletiva e movimento social é que um protesto (pacífico ou não), uma rebelião, uma invasão, uma luta armada são modos de estruturação de ações coletivas, poderão ser estratégias de ação de um movimento social mas, por si sós, não são movimentos sociais. Tarrow procurou distinguir entre organizações de protesto – como forma de organização social – e eventos de protesto – como forma de ação dos movimentos propriamente ditos. Tilly diz que um movimento social é um fenômeno de opinião de massa lesada, mobilizada em contato com as autoridades, os movimentos sociais seriam a contraparte não-institucionalizada dos partidos políticos, sindicatos, associações etc., tendo surgido no século XIX como uma ampliação do próprio campo da política (GOHN, 1997, p. 246).

Um dos questionamentos ao qual se centra este trabalho é procurar compreender se as manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público em Teresina – PI podem ser classificadas como um movimento social ou se foi apenas atos organizados e estruturados por uma ação coletiva; além de analisar a organização e a identidade das manifestações que serão trabalhadas com maior densidade no terceiro capítulo deste trabalho.

Os conflitos sociais da América Latina são diferentes dos conflitos sociais de outras localidades do mundo, como na Europa e nos Estados Unidos. A exemplo disso pode-se perceber que no caso do movimento racial, a luta pelos direitos, as reivindicações e as contestações vão ser diferentes das realizadas na América Latina.

A questão do preconceito racial nos Estados Unidos vai ser a luta dos negros pelo direito de frequentar escola, transporte público e outros espaços que são negados. O conflito é duro e forte. Na América Latina tem vivenciado a chamada discriminação subliminar: salários mais baixos, empregos piores etc. O conflito étnico foi flexibilizado pelos latinos com a denominação diferenciada para certos tipos físicos criando-se categorias como “mulatos, pardos, escuros etc”. A ideologia do falso branqueamento flexibiliza o conflito social (GOHN, 1997, p. 232, *grifos do autor*).

As ideologias são elementos fundantes da própria ideia de movimento social na América Latina. “Todo movimento está articulado a um conjunto de crenças e representações e são elas que dão suporte a suas estratégias e desenham seus projetos político-ideológicos” (GOHN, 1997, p. 234 - 235). As ideologias junto com a realidade social ajudam a constituir o projeto político dos movimentos sociais. Todo movimento tem um projeto político-ideológico, alguns apresentam em forma de projeto estruturado e formal, outros apresentam de forma informal apenas pelos diálogos e debates.

O projeto político-ideológico das manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público foi construído com base na luta pelo direito social de um transporte público mais acessível e contra a exploração dos empresários dos transportes rodoviário a população.

Dentre os debates e diálogos que ocorrem dentro dos movimentos foram discutidas as estratégias usadas no conflito social. Há movimento que adota estratégias pacíficas e movimentos que adotam estratégias violentas quando não se chega a um acordo entre as partes envolvidas no conflito. A principal estratégia adotada pela maioria dos movimentos é utilização dos meios de comunicação, principalmente, e na atualidade, as mídias eletrônicas. A relação dos movimentos sociais com as mídias eletrônicas e com as redes sociais será discutida no segundo capítulo desta dissertação.

Dentre os contrastes existentes no cenário dos movimentos sociais latino-americanos devemos considerar suas estratégias e táticas, que variam de ações violentas – características dos movimentos da chamada fase pré-política, quando o diálogo e a negociação eram inviáveis – as formas de ação modernas, com uso de meios avançados de comunicação – como os computadores, a Internet e a mídia (televisão e principais jornais). Criar fatos novos que gerem impactos e virem notícia na mídia é uma preocupação permanente da maioria dos movimentos sociais (GOHN, 1997, p. 238).

As estratégias das manifestações contra o aumento do transporte público iniciaram pacíficas, com o debate de opiniões nas redes sociais e a ocupação nas ruas. Os manifestantes adotaram ações violentas com depredação de ônibus depois da reação violenta dos policiais.

O princípio da “solidariedade” é o núcleo de articulação central entre os diferentes atores envolvidos, a partir de uma base referencial comum de valores e ideologias construídos na trajetória do grupo, “ou advindos dos usos e tradições e compartilhados pelo conjunto” (GOHN, 1997, p. 253). Não são somente os meios de comunicação e o processo “boca a boca” que servem como meios de integração dos atores aos movimentos. A solidariedade⁸ entre os atores e os discursos político e ideológico ajudam no processo de interação e articulação dentro do movimento.

⁸ Para Mauss a solidariedade tem proximidade com a dádiva, as trocas realizadas na sociedade, “não são os indivíduos que trocam, mas sobretudo as coletividades (os indivíduos representam, portanto, pessoas morais); a troca não se restringe a bens materiais pois é precedida em seguida de inúmeros simbolismos, gestos, palavras, ritos; o ato da troca (é incorreto se falar em mera troca na dádiva), enfim, o ato de dar, receber e retribuir não é imediato, e na maior parte dos casos nem dever ser: entre estes momentos, há a necessidade de um certo tempo, de um intervalo qualquer, que não pode ser curto nem longo demais. Além disso, no interior destes momentos, como mencionado, não se dão nem se restituem equivalentes: a dádiva é uma relação assimétrica por excelência, e receber não constitui necessariamente uma sorte, pois ela significa se engajar numa restituição e, talvez, restituir mais. Por fim, na dádiva existe um paradoxo: na civilização escandinava e em muitas outras, os intercâmbios e os contratos se fazem na forma de presentes, em teoria voluntários, na realidade obrigatoriamente realizados e retribuídos. A isto que Mauss chamou de dádiva corresponde aquilo que veio a chamar de fato social total, observado nas sociedades mais simples, identificado também, em formas mais complexas e menos evidentes nas nossas sociedades modernas” (CONSTANTINO, 2009, p. 223).

A solidariedade nas manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público pode ser percebida pelo papel e função desempenhados por cada estudante que estava se manifestando por um transporte mais acessível e uma melhor mobilidade urbana. Relação entre os estudantes na ocupação das ruas e a vontade de transformar aquela realidade social ajudou no processo de articulação das manifestações.

O Brasil concentrou a maioria dos movimentos nas últimas três décadas, talvez devido a sua extensão territorial, ao número de sua população – comparados com aos dos outros países latinos – e ao grau de desenvolvimento industrial do país, particularmente na região sul (GOHN, 1997). Não só em questão de movimentos populares, mas o Brasil também foi um dos que mais produziu trabalhos empíricos e categorias analíticas sobre movimentos sociais na América Latina.

O mapeamento da bibliografia dos movimentos sociais urbanos no Brasil destaca os movimentos das mulheres, os rurais, o movimento ecológico, os movimentos e grupos de estudos sobre os negros e índios, o movimento operário, entre outros. Os estudos sobre os movimentos foram de forma isolada, já que os grupos que estudavam a ruralidade tiveram pouco contato com os que estudavam a realidade urbana. Os primeiros estudos no Brasil tinham base teórica em Jordi Borja e Manuel Castells. Entre os pioneiros está [o de] José Álvaro Moisés com um estudo sobre os movimentos emancipatórios de Osasco e Pirituba na década de 50, e Gohn com a pesquisa sobre as sociedades amigos de bairros em São Paulo na década de 70. A abordagem do referencial teórico é marxista com enfoque na análise das contradições sociais. Nos anos 80 houve uma mudança na análise sobre os movimentos sociais, devido o surgimento de inúmeros movimentos e formas organizativas populares. Novas abordagens teóricas surgem com base em conceitos e noções na antropologia levando em consideração os conceitos de identidade e a educação popular. A década de 80 foi marcada por uma grande proporção e consolidação de núcleos de estudos sobre os movimentos sociais no Brasil, mas nos anos 90 houve um declínio do interesse pelo estudo dos movimentos em geral, e pelos populares em especial. Uma das causas desse declínio é a perda de força mobilizadora dos movimentos populares, pois as políticas integradoras exigem a interlocução com organizações institucionalizadas. Assim, as ONGs ganham importância por meio de políticas de parceria estruturadas com o poder público, que, na grande maioria dos casos, mantém o controle dos processos deflagrados enquanto avalista dos recursos econômico-monetário (GOHN, 1997, p. 273-297 – grifos nossos).

A década de 1980 foi marcada por um “boom” de interesse e produções textuais sobre movimentos sociais no Brasil, especialmente os movimentos no espaço urbano. Diversas abordagens teóricas foram usadas na análise dos movimentos fruto da realidade social brasileira.

Na década de 1980, no Brasil, as pesquisas sobre os movimentos sociais concentraram-se, em sua quase totalidade, nos estudos sobre os movimentos sociais libertários ou emancipatórios (índios, negros, mulheres, minorias em geral), nas lutas populares urbanas por bens e equipamentos coletivos, ou espaço para moradia urbana (nas associações de moradores e nas comunidades de base da igreja), e nas

lutas pela terra, na área rural. As teorias que orientaram ou inspiraram a produção a respeito foram, majoritariamente, as de origem de paradigmas construídos na Europa, tendo predominância nos anos 1970 a vertente marxista, e nos anos 1980 a abordagem dos novos movimentos sociais. As categorias dos estudos das teorias marxistas eram hegemonia, contradições urbanas e lutas sociais; as categorias dos estudos dos novos movimentos sociais eram autonomia e identidade. Novas categorias surgiram de releituras de teorias para a realidade nacional como a dos novos sujeitos históricos, campo de força popular, cidadania coletiva, espoliação urbana, exclusão social, descentralização, espontaneidade, redes de solidariedade, terceiro setor, esfera pública e privada, etc (GOHN, 2014, p. 85).

“A ‘Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências Sociais (ANPOCS)’ foi importante para a produção brasileira de textos sobre os movimentos sociais na década de 70 e 80” (GOHN, 2014, p. 86). A produção acadêmica nas universidades foi um dos principais fatores que fortaleceu e ampliou a discussão sobre movimentos sociais, dando-lhe verificabilidade científica à temática.

Na produção brasileira sobre os movimentos sociais, do final dos anos de 1970 e ao longo de toda a década de 1980, deve-se registrar a importância da ANPOCS como um grande espaço de concentração de estudos e pesquisas. Um grupo de trabalho (GT) específico sobre os movimentos sociais foi criado em 1977 por José Álvaro Moisés. Posteriormente, o GT mudou de nome para Lutas Urbanas e incorporou a temática do Estado. Este GT aglutinou por vários anos o debate e a produção intelectual a respeito dos movimentos sociais, sendo composto por Ilse Scherrer-Warren, Luís Antonio Machado, Lícia Valladares, Ana Clara Torres Ribeiro, Irllys Alencar Firmo Barreira, Pedro Jacobi, Paulo Krischke, Maria da Glória Gohn, Inaiá Carvalho, Ana Maria Doimo, Edson Nunes, Carlos Nelson dos Santos, Evelina Dagnino e muitos outros. A temática predominante no GT inicialmente foi a dos movimentos sociais populares de luta por melhorias urbanas, habitação, transportes, loteamentos clandestinos, creches etc. Ao longo dos anos 1980, outros recortes foram incorporados, especialmente a relação com o estado, e outros GTs foram criados ou se expandiram, passando a focalizar movimentos sociais específicos, a exemplo dos GTs sobre a temática das mulheres, questões raciais, dos indígenas, ambientalistas etc. Mas eles não se apresentavam com o título movimentos sociais no nome do GT. Os GTs que discutiam o movimento operário industrial, ou outras categorias de trabalhadores, aglutinavam-se ao redor do tema dos sindicatos. Os referenciais teóricos destes outros GTs eram diversos. Destaque deve ser dado aos GT sobre gênero. Aos poucos, a temática das feministas, de diferentes matizes, avançou e incorporou-se também ao cotidiano do GT sobre movimentos sociais. Inúmeros concursos de apoio à pesquisa patrocinada, entre outros, pela Fundação Ford e pela Fundação Carlos Chagas/São Paulo, ajudaram na difusão da temática (GOHN, 2014, p. 86).

A sociedade passava por processos de mudanças e transformações sociais. Essas mudanças interferiam na forma de analisar e compreender os movimentos sociais populares urbanos tanto na sua teoria como na sua prática. Os movimentos apresentavam novas organizações, identidades, lutas e estratégias.

Na prática os movimentos sociais populares urbanos apresentavam novas lutas como acesso a terra e por sua posse, pela moradia, expressas nas invasões, ocupações de casas e prédios abandonados; articulação do movimento dos transportes; surgimento

de organizações macro entre as associações de moradores; movimentos de favelados ou novos movimentos de luta pela moradia; movimentos de desempregados; movimentos pela saúde; e a perda de importância de alguns movimentos. Na teoria passou a se pesquisar a identidade dos movimentos, ouvir suas falas, captar suas práticas cotidianas foram se tornando os objetivos centrais nas preocupações dos analistas, e não mais o estudo das determinações estruturais da economia sobre as ações coletivas em andamento (GOHN, 1997, p. 278-279).

Um dos elementos que ajudou na mudança de análise e compreensão dos movimentos sociais tanto na sua questão estrutural como organizacional foi a luta por direitos sociais como educação, saúde e moradia, além das lutas contra regimes ditatoriais, como as ditaduras militares. A identidade e as articulações, dentro dos movimentos, vão se transformando com o novo processo político e as outras problemáticas sociais que passam a ter mais ênfase nas pautas de discussão e reivindicação.

A década de 1990, diferente das anteriores, é marcada por um declínio nos estudos relacionados aos movimentos sociais. O foco dos estudos passa a ser as ONGs e a presença e força que o terceiro setor⁹ passa a exercer na sociedade. Outro questionamento que interfere nos estudos sobre os movimentos sociais nesse período é a força que os estudos sobre os processos da globalização viriam exercer sobre as ciências sociais, diminuindo a produção acadêmica em torno da temática de movimento social.

As temáticas mudaram segundo o novo momento histórico de consolidação democrática. O Estado, as políticas públicas, os conselhos, a esfera pública, as ONGs, a economia solidária, etc., ganharam espaço como objeto de investigação. Um sujeito ganha destaque central nos movimentos sociais: os sem-terra. Ao final dos anos 1990, o movimento antiglobalização entra na pauta. A ANPOCS diversifica sua pauta temática de GTs e por um bom tempo os movimentos estiveram fora do eixo central como título de um GT (GOHN, 2014, p. 86-87).

O terceiro setor vem atender questões sociais que o Estado não consegue ou tem dificuldade em atender. A relação terceiro setor, Estado e iniciativa privada reflete na perda de força dos movimentos sociais, e com isso os estudos em torno da temática declinam.

⁹ “O terceiro setor tem sido um dos agentes imprescindíveis no processo de assistência às populações carente, em razão de sua política baseada na execução de projetos e programas capazes de incentivar a geração de emprego e renda, bem como despertar as comunidades para a exploração de atividades que possam assegurar sua sobrevivência. Ele tem sido visto como um conjunto de organizações e iniciativas privadas que visam a produção de bens e serviços públicos que não geram lucro, mas respondem a necessidades coletivas. O terceiro setor envolve um conjunto de ações e finalidade que vão desde à questão filantrópica, abrangem ações de cidadania e defesa do ser humano, luta em pela inclusão social e fortalecimento dos movimentos sociais, além de outras atitudes imprescindíveis para a sociedade como um todo. O referido setor teve sua origem com o surgimento de instituições filantrópicas a partir do final do século XIX quando surgiram as santas casas de misericórdia e outras instituições criadas através das igrejas que procuravam prestar serviço de assistência às comunidades carentes” (MAÑAS; MEDEIROS, 2012, p. 18).

Nos anos 1990 o setor informal é o meio de desenvolvimento tanto das bases sociais como das capacidades humanas. Na economia informal, a “luta não é mais por condições de trabalho e sim pela manutenção de um emprego” (GOHN, 1997, p. 295 - 296). O fortalecimento do setor informal vai dar mais força as organizações não-governamentais sobre as instituições formais e a consequência disso é o enfraquecimento dos movimentos populares no seu processo mobilizatório e de articulação.

Os movimentos populares perdem sua força mobilizadora, pois as políticas integradoras exigem a interlocução com organizações institucionalizadas. Ganha importância as ONGs por meio de políticas de parceria estruturadas com o poder público, que na grande maioria dos casos, mantém o controle dos processos deflagrados enquanto avalista dos recursos econômico-monetários (GOHN, 1997, p. 297).

Passada essa fase de pouco interesse pelos estudos dos movimentos sociais, a discussão sobre o mesmo volta a tomar grandes proporções tanto no mundo como no Brasil com a onda de manifestações que tem ocorrido nos últimos anos, como a “Primavera Árabe¹⁰” em alguns países do oriente, a Marcha das Vadias¹¹ que tomou uma proporção global e as manifestações de junho 2013 no Brasil, conhecida como Jornadas de Junho.

As abordagens teóricas fazem uma análise da realidade social na constituição e estruturação dos movimentos sociais. O espaço urbano é o mais analisado pelo campo teórico pelo fato de muitas ações coletivas terem se formado por conta das mudanças sociais nos centros urbanos. Para se compreender o debate em torno dos movimentos sociais é preciso entender o que é ação coletiva. Segundo Melluci:

¹⁰ A Primavera Árabe trata-se de revoluções que iniciaram pacíficas contra regimes ditatoriais em países árabes como Egito, Tunísia, Argélia, Líbia, Líbano, Síria; e que foram reprimidas violentamente pelos ditadores que governavam esses países. Essas revoluções “surgiram de causas específicas de cada país e evoluíram de acordo com as condições de seus contextos e das idiossincrasias de cada revolta. Foram levantes espontâneos, estimulados pela esperança inspirada no sucesso das revoluções tunisiana e egípcia divulgada por meio de imagens e mensagens transmitidas pela internet e pelas redes árabes de televisão por satélite” (CASTELLS, 2013, p. 74). As ferramentas tecnológicas e a *internet* foram de grande importância nos levantes dessas revoluções.

¹¹ “Tem-se notícia que a mobilização conhecida como A Marcha das Vadias tenha ocorrido pela primeira vez em 2011, na Escola de Direito Osgode Hall, cidade de Toronto no Canadá. A manifestação foi uma reação a um pronunciamento de um policial que, quando questionado sobre a expressiva incidência da prática de abuso sexual contra mulheres dentro da Universidade de Toronto, respondeu publicamente que os abusos deixariam de acontecer quando as mulheres deixassem de se vestir como *sluts* (vadias em inglês). A partir desse posicionamento, universitárias de Toronto se reuniram e organizaram a *SlutWalks* (caminhada ou marcha das vadias) contra a culpabilização das vítimas de estupro e a criminalização da sexualidade feminina e favorável à liberdade das mulheres na escolha do que vestir e como vestir, desconstruindo um condicionamento sociocultural que se manifesta não apenas nas ruas, mas dentro das próprias instituições. Assim, a primeira *SlutWalks* contou com a presença de aproximadamente três mil pessoas, entre alunas e alunos estudantes universitários em Toronto, Canadá e a partir daí veio se difundindo através de movimentos feministas por outras cidades e outros países, inclusive o Brasil” (PASSOS; GARCÍA, 2015, p. 158-159). Em Teresina foi realizada duas Marcha das Vadias, a primeira no ano de 2012 e a segunda no ano de 2013.

A ação coletiva é um sistema de ação multipolar que combina orientações diversas, envolvendo atores múltiplos e implica um sistema de oportunidades e de vínculos que dá forma às suas relações. Os atores produzem a ação coletiva por que são capazes de definir-se e de definir a sua relação com o ambiente (outros atores, recursos disponíveis, possibilidades e obstáculos). A definição que os atores constroem não é linear, mas produzida por meio da interação, da negociação, da oposição entre orientações diversas. Os atores formam um nós colocando em comum e ajustando laboriosamente três ordens de orientações: aquelas relativas aos fins da ação (isto é, do sentido que a ação tem para o ator), aquelas relativas aos meios (isto é, as possibilidades e aos limites da ação), e, por fim, aquelas relativas às relações com o ambiente (isto é, ao campo no qual a ação se realiza). O sistema multipolar da ação de um ator coletivo se organiza, por isso, em torno de três eixos (fins, meios e ambiente), que devem ser considerados como conjunto de vetores interdependentes e em tensão entre eles (MELUCCI, 2001, p. 46).

A ação coletiva é um produto da interação entre os atores sociais. O que diferencia a ação coletiva do movimento social é a característica do último apresentar uma formação mais organizada e estruturada, mas é importante lembrar que ação coletiva e movimento social são complementares.

Para Melucci, as ações coletivas não devem ser vistas como organizações homogêneas, e sim como organizações heterogêneas e fragmentadas. Da mesma maneira, os movimentos sociais são caracterizados como categoria multifacetada, levando em consideração a organização, os atores e a identidade coletiva construída através de trocas, negociações, decisões e conflitos entre os atores antagônicos (MELUCCI, 2001).

O termo *ação coletiva* é trabalhado em diversos sentidos nas ciências sociais. O sentido de ação coletiva, bastante usado na pesquisa para analisar os protestos, é o de organização e atuação dos indivíduos na perspectiva da interação e do conflito. Para Melucci:

a ação coletiva deve ser considerada como uma interação de objetivos e obstáculos, como uma orientação intencional que é estabelecida dentro de um sistema de oportunidade e coerções. Os movimentos são sistemas de ação que operam num campo sistêmico de possibilidade e limites. É nesse sentido que a organização se torna um campo crítico de observação, um nível analítico que não pode ser ignorada (MELUCCI, 2001, p. 52).

A ação coletiva nas manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público estava na interação entre os atores pela luta por uma passagem mais barata e um transporte mais digno. Movimento social é uma ação coletiva pelo fato de os atores sociais estarem num processo de construção da realidade social com base na interação social, no conflito e em uma pluralidade de sentidos vivenciados pelos indivíduos, marcado por lutas sociais, políticas e culturais. O movimento é a formação de vários atores sociais juntos, organizados

coletivamente para observarem, analisarem e decidirem o problema que lhes é comum, com produções de significados e formação de ação e estratégias. Segundo Gohn:

movimento social é sempre expressão de uma ação coletiva e decorre de uma luta sociopolítica, econômica ou cultural. Usualmente ele tem os seguintes elementos constituintes: demandas que configuram sua identidade; adversários e aliados; bases lideranças e assessorias – que se organizam em articuladores e articulações e formam redes de mobilizações –; práticas comunicativas diversas que vão da oralidade direta aos *modernos recursos tecnológicos*, projetos ou visões de mundo que dão suporte a suas demandas; e culturas próprias nas formas como sustentam e encaminham suas reivindicações (GOHN, 2008a p. 14 – *grifo nosso*).

A relação de conflito presente nas ações coletivas pela luta por algum direito é analisada como um sistema antagônico. Nessa relação de conflito, os principais atores sociais envolvidos são o Estado e a sociedade civil. Para Melucci:

alguns fenômenos coletivos implicam a presença de um conflito, isto é, de uma relação de oposição entre dois (ou mais) atores que se confrontam para o controle de recursos, aos quais ambos atribuem valor. Outros, ao contrário, se realizam através do consenso dos atores em torno das regras e procedimentos para controle de recursos valorizados (MELUCCI, 2001, p. 36).

Um movimento social é caracterizado pela presença da universalidade (sendo visto em alguns movimentos como luta por interesses particulares e imediatos, como a organização de algumas manifestações em prol de demandas sociais organizadas por oposição partidária à gestão pública, porém esses direitos individuais têm que ter uma referência universal do movimento) e a relação e presença do Estado e da sociedade civil no cenário público. A maioria dos movimentos é de conflito entre ambos (Estado e sociedade) (GOHN, 2008a), como exemplo, a reivindicação junto à prefeitura dos estudantes e trabalhadores pela redução da tarifa do transporte público coletivo de Teresina e a implantação do sistema de integração.

O paradigma dos “Novos Movimentos Sociais” tem como ponto de partida os processos de *cultura e identidade*. O que caracteriza os “Novos Movimentos Sociais” é a sua discussão ser pautada com base na cultura, as questões macros deixam de ser priorizadas, dando espaço às questões micros, o sujeito passa a ser analisado como participante e ator das ações coletivas, a questão política passa por uma redefinição e a ter mais atenção, os atores são analisados no processo de construção das suas ações e identidade coletiva, já que essa última é considerada um dos principais fatores responsáveis na constituição dos movimentos (GOHN, 1997).

Com a ênfase nas questões micros, as realidades e problemáticas sociais e culturais do cotidiano passam a ser priorizadas nos estudos relacionados às ações coletivas e movimentos sociais.

Os “Novos Movimentos Sociais” têm atingindo uma ampla discussão e grande visibilidade na sociedade contemporânea. A realidade dos centros urbanos e o desenvolvimento tecnológico têm contribuído na formação de fenômenos que estão ligados a essa abordagem teórica.

Fenômenos sociais têm sido responsáveis pelas causas comuns dos novos movimentos sociais tanto na América Latina como na Europa Ocidental, como o processo crescente de alienação, acompanhado de uma perda real de confiança nas organizações políticas tradicionais e o crescimento da importância na ideia de não querer adiar para um futuro distante o sonho de uma sociedade livre e humana (KÄRNER, 1987, p. 19 – 20).

Os movimentos sociais têm se adaptado às novas tecnologias e têm passado por transformações tanto nas suas estruturas, organizações e formações com as tecnologias de informação e o processo de globalização. A sociedade de massa tem diluído e reformulado os movimentos sociais.

As lutas dos novos movimentos são reivindicações imediatas que atingem diretamente os atores sociais. Para entender os “Novos Movimentos Sociais” é preciso analisar tanto num contexto estrutural como conjuntural, levando em consideração tanto sua parte estrutural (os objetivos e reivindicações) quanto a sua parte cultural (organização e identidade). (SCHERER-WARREN, 1987). A identidade do #ContraoAumento foi constituída no caráter estudantil das manifestações, organizadas por estudantes tanto no espaço físico como no virtual que reivindicavam pela redução da tarifa do transporte público de Teresina.

Os “Novos Movimentos Sociais” têm sido “caracterizados por uma crescente politização da vida social, mas também é precisamente esse ponto que fez ruir a visão do político com um espaço fechado e homogêneo” (LACLAU, 1986, p. 02). Pelo fato de os “Novos Movimentos Sociais” levarem em consideração tanto a identidade como a cultura em seus estudos, os aspectos políticos que antes eram analisados em uma perspectiva macro passa a ser estudado em uma perspectiva micro. Um exemplo disso é o poder observado e analisado nas relações sociais, sejam elas familiares, associativas, etc. Assim, é percebido o surgimento amplo de espaços políticos heterogêneos.

A característica central dos “Novos Movimentos Sociais” “é que é um conjunto de posições de sujeito a nível de local de residência, aparatos institucionais, várias formas de subordinação cultural, racial e sexual, tornaram-se pontos de conflito e mobilização política”

(LACLAU, 1986, p. 03). Os atores sociais são responsáveis pela produção de vários discursos, ligados a bases políticas e a formações de conflitos. O cotidiano passa a ter ênfase nos estudos relacionados a movimentos sociais e junto com ele são estudados os aspectos políticos, os conflitos e as realidades sociais mais específicas.

Na tentativa de alcançar sínteses que promovam um maior diálogo entre literatura de movimentos sociais e discussões mais gerais sobre a ação coletiva, “algumas teorias passam a propor a substituição do termo movimento social por sociedade civil e conflito político” (ABERS; BÜLOW, 2011, p. 53-54). A ideia dessa proposta é que outras formas de organização social que não se enquadram como movimento social e ações coletivas tenham visibilidade, e o uso de sociedade civil e conflito político contemplariam as mobilizações que se encontram à margem dos estudos sobre movimentos sociais e ações coletivas.

O termo “novos movimentos sociais” foi sendo substituído pela noção mais ampla de “sociedade civil”. Os autores já não focam mais em movimentos sociais específicos. Em vez disso, falam de uma multiplicidade de atores e organizações, caracterizados não tanto pela sua temática (meio ambiente, juventude, feminismo, etc), mas sim pela sua luta comum por criar um espaço de liberdade comunicativa, além de a sociedade civil opera fora das esferas de influência do Estado e do mercado (ABERS; BÜLOW, 2011, p. 55-56, *grifos dos autores*).

Para se compreender a sociedade civil, é questionado o papel dos atores sociais nas estruturas formadas pela sociedade e a sua relação com o mercado e o Estado. Não existe um conceito fixo e concreto que defina o que seria sociedade civil, existindo vários conceitos e autores que trabalharam sobre o referido tema.

Temos desde aqueles que utilizam o termo como processo de privatização, implicando a expansão do mercado e a limitação do Estado, até liberais da corrente humanista, que atribuem como espaço da sociedade civil o processo de aprofundamento da participação comunitária em projetos públicos, aumentando a performance do governo e sua aceitação pública. Outros advogam como sinônimo de civilidade. Recentemente observa-se, no ocidente, o crescimento da interpretação da sociedade civil como aperfeiçoamento dos processos deliberativos democráticos, para criar mais espaço público. Na doutrina do Jusnaturalismo, a sociedade civil é entendida numa situação de oposição à natureza. Na concepção de Hegel, a sociedade civil vai incorporar tanto o sistema das necessidades (a esfera econômica), como o aparato jurídico, a administração pública e a corporação. No pensamento de Karl Marx a sociedade civil vai estar reduzida ao sistema das necessidades, isto é, à economia capitalista da sociedade burguesa. Gramsci compreende o espaço da sociedade civil como o espaço de organização da cultura, para ele a sociedade civil está na superestrutura social. Alexis deTocqueville descreve a sociedade civil como uma associação cívica, consistindo numa legião de entidades assistenciais, de caridade, fraternais, ligas cívicas, associações religiosas, etc. (GOHN, 2008b, p. 62-65).

A regulação do Estado sobre o mercado causa uma situação de conflito entre os dois. O mercado quer mais liberdade em poder explorar e ter mais autonomia na sociedade, enquanto o Estado tenta impor controle e regular o mesmo. Só que não apenas de conflito é vista a relação entre o Estado e mercado, já que o Estado acaba cedendo alguns pontos ao mercado, como é o caso da exploração de serviços públicos concedida a empresas privadas e setores terceirizados.

As manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público em Teresina apresentam relação de conflito envolvendo tanto Estado como o mercado. O serviço de transporte coletivo é um serviço público explorado por empresas privadas. O mercado é quem dita toda a organização e estrutura do serviço e é legitimado pelo Estado. Para ficar mais claro, o serviço de transporte coletivo em Teresina é regido da seguinte forma: os empresários são responsáveis pela circulação dos ônibus e estipulam qual o valor deve ser cobrado pela passagem, e a prefeitura faz a análise e, caso aprovado o valor estipulado, a tarifa é reajustada. Não existe nenhuma consulta popular, o serviço é prestado e conduzido com base no mercado.

A relação entre Estado e movimentos sociais pode ser percebida por diversos ângulos. Um desses ângulos é visão do Estado como inimigo dos movimentos sociais, em que ambos entram em situação de conflito por questões sociais, políticas e culturais.

Os vínculos entre Estado e movimentos sociais são vistos em duas perspectivas: a da “sociedade civil” – o fato de associações criarem laços e trabalharem juntas em projetos com atores dentro do Estado é uma forma de afronta ao conceito de “autolimitação” que caracteriza associações e grupos como a esfera pública e a da política do conflito – essas relações colocam em xeque a presunção de que a relação entre Estado e movimentos sociais transformadores é sempre conflituosa (ABERS; BÜLOW, 2011, p. 70, *grifos dos autores*).

No caso objeto deste estudo, a relação dos manifestantes com a Prefeitura foi bem conflituosa, tanto que os gestores municipais, que representavam o Estado, foram vistos como os inimigos das manifestações, principalmente o prefeito, que ficou protelando o diálogo com os manifestantes até o momento em que ele percebeu que, marginalizar as manifestações como atos de baderna e vandalismo, e espera que elas perdessem força, não resolveria o conflito.

A relação dos movimentos com o Estado foi bastante conflituosa ao longo da história, principalmente em períodos dos governos democráticos. Com a globalização e o processo de redemocratização os movimentos sociais começaram a dialogar e se aproximarem do Estado, ou seja, atores de movimentos sociais começaram a interagir e exercer funções dentro do

Estado. Por exemplo, no Brasil, o período de maior diálogo e aproximação dos movimentos sociais com o Estado foi no governo do presidente Lula, em que muitas lideranças de movimentos sociais assumiram cargos e secretarias no Estado.

A relação dos movimentos sociais com o Estado sempre variou em função de objetivos estratégicos e das articulações mais amplas dos próprios movimentos sociais. Ser contra o Estado foi uma estratégia dos movimentos nos anos do regime militar. Depois a relação mudou e ocorreu uma divisão entre os movimentos: alguns apoiando e outros continuando a luta contra o governo constituído, articulando às redes que fazem oposição ao novo status quo (GOHN, 1997, p. 232).

Como a maioria das teorias usadas para analisar os movimentos sociais na América Latina, Brasil e Piauí são de origem eurocêntrica e norte-americana, no campo metodológico foram desenvolvidas categorias analíticas para compreender as particularidades das ações coletivas nessas regiões. As principais categorias usadas na análise dos movimentos sociais são a de participação, desigualdade, direitos, identidade e exclusão.

Participação na área das ciências sociais é algo encontrado como noção, categoria ou conceito desde os primórdios de seu desenvolvimento na América Latina. Isto porque se trata de uma formulação clássica na teoria da ação social, tanto na vertente weberiana como na parsoniana, vertentes estas que tiveram muita importância entre os pesquisadores latinos até os anos 60. Sua presença foi mais forte no período da teoria da modernização. Participação, se tornou um dos principais termos articuladores no repertório das demandas dos movimentos. Experiência é uma categoria que foi retrabalhada no sentido de lhe ser retirado o caráter pragmático utilitarista e contextualizando-a em termos culturais e de consciência de classe. A experiência deixa de ser vista como depositária de forças e energias, motivadoras da ação, do fazer político dos indivíduos. Direitos, foi uma categoria retirada do universo liberal. Ela sempre esteve associada à cidadania. Cidadania, foi a categoria mais elaborada e também resgatada do ideário liberal. Ela foi retrabalhada tanto em leituras, as mais próximas do universo político liberal, como em análises mais críticas e preocupadas com os processos de mudança social e/ou transformação social e a situação dos excluídos. Exclusão social, passou a ser uma categoria predominantemente no universo das análises sobre os movimentos populares nos anos 90. Ela passou a ter a mesma centralidade que se deu no passado à categoria de exército de reserva ou a marginalidade estrutural. Os estudos dirigiram suas atenções tanto ao universo dos excluídos e aos processos fomentadores daquela exclusão como às formas de resistência construídas pelos excluídos. Identidade coletiva, é uma categoria construída na Europa para o universo dos movimentos das camadas médias, sobre as problemáticas ambientalistas, de mulheres, estudantes etc. Na América Latina foi utilizada para explicar os movimentos populares, principalmente os articulados pela matriz discursiva da teologia da libertação (GOHN, 1997, pp. 264-266).

As categorias analíticas podem conceituar, caracterizar, classificar e desenhar a empiria. As realidades e problemáticas sociais, políticas e culturais tanto da América Latina, Brasil e Piauí passaram a ser estudadas com mais ênfase e verificabilidade com as categorias analíticas, que permitiram olhar com mais profundidade as particularidades dessas regiões.

No Piauí, a discussão sobre movimentos sociais teve grande contribuição com a produção de trabalhos nos cursos de graduação e pós-graduação da Universidade Federal do Piauí e com o curso de especialização em “Estado, Movimentos Sociais e Cultura”, oferecido pela Universidade Estadual do Piauí. Dentre os trabalhos encontrados na biblioteca da UFPI que estão relacionados com a temática de movimento social, estão elencados os seguintes, que compõem o Quadro 01:

Quadro 01 – Trabalhos acadêmicos (monografias, dissertações e teses) encontrados na biblioteca comunitária da UFPI

Trabalho	Autor(a)	Ano	Sobre o que fala
Movimento social urbano: canal de expressão e luta popular.	Francisca de Sousa Lima	1987	Aborda movimentos sociais urbanos, a realidade piauiense e os movimentos em Teresina e a comunidade do conjunto Dirceu Arcoverde.
Movimentos sociais urbanos e partidos políticos: uma análise da emergência dessa relação em Teresina.	Ozanira Ferreira da Costa	1988	Aborda movimentos sociais urbanos e os partidos políticos de esquerda em Teresina no processo político e na organização dos setores populares.
O processo de participação dos movimentos sociais urbanos no Conselho Estadual dos Direitos da Criança e do Adolescente do Piauí.	Maria das Graças Silva	1992	Aborda os movimentos sociais urbanos na sua estrutura e conjuntura, na sua relação com o Estado e na participação, formação e desenvolvimento do Conselho Estadual dos Direitos da Criança e do Adolescente.
Associações de moradores versus movimentos sociais um ensaio de reflexão.	Antônia de Jesus Ibiapina Rufino	1989	É feita uma revisão literária sobre os movimentos sociais urbanos e associações de moradores e uma análise comparativa teórica.
Movimentos sociais e participação política	Antônio José Medeiros	1996	Aborda sobre os movimentos sociais e participação política no Piauí do período colonial a ditadura, com questionamentos sobre conflitos fundiários e urbanos.

Quadro – 01, continua

Trabalho	Autor(a)	Ano	Sobre o que fala
Assentamento Palmares e educação formal uma experiência educacional inovadora.	Ione Cristina Dantas Ribeiro	2004	Aborda a educação no campo, com ênfase em uma escola do Movimento Sem-Terra, em Luzilândia no Piauí e a contribuição intelectual e política para o movimento.
Ações coletivas, cultura política e movimentos sociais: disputa de significado e antagonismo no âmbito da reforma urbana.	Francisco Mesquita de Oliveira	2010	Aborda a articulação discursiva, a participação dos atores e movimentos sociais na demanda por reforma urbana e o conflito com o Estado.

FONTE: Levantamento próprio

Outros trabalhos acadêmicos estavam registrados no sistema eletrônico da biblioteca da UFPI, como “Associações de moradores de Picos-PI na década de 1990: crise e práticas educativas”, de Maria das Dores de Sousa (2002); o “Reencantamento do mundo: educação não-formal e o protagonismo dos novos movimentos sociais”, de Marcelino de Oliveira Fonteles (2009) e; a “Relação entre o governo municipal de Teresina e a associação de moradores da Vila Wall Ferraz para a provisão do direito ao habitar”, de Manuela Nunes Leal (2007), “Da invisibilidade ao protagonismo: a experiência de empoderamento do grupo de mulheres do Parque Eliana – Teresina, PI”, de Ana Celia de Sousa Santos e Luciana Farias de Araújo Andrade (2006), “Movimento popular de bairro no processo de transformação social”, de Jose Anselmo Oliveira Dias (1992), “Movimento social urbano na área da reprodução social: uma discussão teórica”, de Cassandra Maria Bastos Franco e Maria da Conceição de Carvalho (1987). Porém, não foram encontrados esses trabalhos nos arquivos da biblioteca. Outra linha de estudo que contribui na discussão sobre movimentos sociais no Piauí foi a constituída pelas ONGs: Centro Piauiense de Ação Cultural – CEPAC (1982) e o Centro de Desenvolvimento Humano e Social – DIALOGU (2004), que contribuíram promovendo discussões sobre movimentos sociais no Piauí e apoiando lançamento de trabalhos sobre a mesma temática.

“O espaço para o movimento de conflito e acomodação só estava aberto para os brancos de posse. E na formação do Piauí, as primeiras manifestações desse movimento vieram justamente dos choques entre sesmeiro e grandes posseiros” (MEDEIROS, 1996, p.

104). Isso mostra que desde o período colonial/imperial existiram conflitos e movimentos no Piauí, e que as ações eram ligadas mais a questões fundiárias.

Os movimentos no Piauí, principalmente em Teresina, são sistematizados em três períodos: “de 1977 a 1982, marcado por protestos e mobilizações de rua, de 1983 a 1988, marcado pela organicidade, construção de identidades e lutas nacionais e o de 1989 a 1997, marcado pela defesa da cidadania, institucionalidade e projeto político” (CONCEIÇÃO, 2001, p. 18). Esses períodos são marcados pelo contexto histórico da ditadura militar e do processo de redemocratização. Nesses períodos os movimentos formados no Piauí são contra o regime de ditadura, a repressão política, o descaso da sociedade e pela participação da população. Os movimentos foram às ruas contra o aumento do preço dos produtos de necessidade básica, por melhores estruturas físicas como calçamento de ruas, construção de postos de saúde em bairros, melhor demanda do transporte coletivo, por moradia, etc. Um movimento que teve grande repercussão no Piauí foi o da “Carestia”, as pessoas aproveitaram a vinda do papa à Teresina em 1980 e protestaram contra a inflação e o aumento dos preços dos produtos de necessidades básicas. As pessoas que levantaram cartazes foram reprimidas por policiais.

2.2 Os movimentos sociais e ações coletivas na contemporaneidade

As manifestações públicas têm crescido mundialmente e no Brasil, na atualidade, sua amplitude é consequência da situação política e econômica tanto mundial quanto nacional. Milhares de pessoas têm ido às ruas contra o aumento de tarifa de transporte urbano, a corrupção, a desigualdade social, o preconceito de gênero e etnia, contra a violência e contra os regimes políticos autoritários. Movimento social e manifestação pública são fenômenos diferentes, porém próximos.

Constrói-se como uma forma de evento político reativo a situações ou fatos políticos indesejáveis ou para criar visibilidade a demandas coletivas nos campos socioeconômico, cultural e político. Pode ser fruto de uma iniciativa dos movimentos sociais organizados ou da reação de cidadãos em geral ou, ainda, numa combinação de ambos. Esta última forma se torna cada vez mais comum na sociedade da informação, através das mobilizações feitas por meio das redes sociais virtuais (SCHERER-WARREN, 2014, p.16).

As manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público em Teresina foram atos públicos organizados por movimentos sociais como o estudantil e sindical, que foi agregando pessoas que estavam insatisfeitas o preço da tarifa e o serviço de transporte coletivo prestado na capital.

Movimentos sociais surgem por diversos fatores, sejam econômicos, sociais, políticos, culturais, identitários, entre outros. Um dos principais fatores que tem contribuído para formação e disseminação de movimentos sociais e manifestações públicas é o campo da comunicação, em especial a *internet*. Através dela é possível discutir pautas de reivindicação, articular estratégias, convocar atores sociais e organizar ações coletivas de rua.

Movimentos sociais não nascem apenas da pobreza ou do desespero político. Exigem mobilização emocional desencadeada pela indignação que a injustiça gritante provoca, assim como pela esperança de uma possível mudança em função de exemplos de revoltas exitosas em outras partes do mundo, cada qual inspirado a seguinte por meio de imagens e mensagens em rede pela internet. Além disso, a despeito das profundas diferenças entre os contextos em que esses movimentos surgiram, há certas características que constituem um padrão comum: o modelo dos movimentos sociais na era da internet (CASTELLS, 2013, p. 159).

A confiança desvaneceu-se. E a confiança é o que “aglutina a sociedade, o mercado e as instituições. Sem confiança nada funciona” (CASTELLS, 2013, p. 7). Um dos reflexos dessa grande onda de protestos é a falta de confiança do povo no Estado. As pessoas perderam a confiança por conta de governos autoritários e corruptos, pelo descaso com a sociedade, pela oferta de serviços e estruturas físicas básicas à população, por violências de gênero e identitárias, etc. A confiança entre Estado e sociedade tem se fragilizado cada vez mais.

A “característica mais estranha e ameaçadora sobre os problemas e protestos de 2013 é que não estão explodindo apenas nos pontos fracos do sistema, mas também em lugares que eram até agora tidos como histórias de sucesso” (ZIZEK, 2013, p. 181). A onda de protestos que está acontecendo nos dias atuais não vem acontecendo somente em países de situação econômica fraca, as manifestações também têm ocorrido em países com economia forte ou em crescimento econômico, tanto que os protestos são respostas não só às consequências econômicas, mas também de aspectos políticos, sociais e culturais. O Brasil é um desses países, já que enquanto o país dava sinais de crescimento econômico, além de uma imagem positiva que refletia perante a situação mundial, muitas manifestações aconteciam.

A interpretação dos protestos não é apenas “epistemológica”, a luta dos jornalistas e teóricos sobre o verdadeiro teor dos protestos é também uma luta “ontológica”, que diz respeito à coisa em si, que ocorre no centro dos próprios protestos (ZIZEK, 2013, p. 185). Para compreender e entender os motivos dos protestos é preciso analisar a realidade e a estrutura social em que eles estão envolvidos, além de ver as demandas reivindicadas e as formas em que eles se organizam.

Um dos questionamentos levantados sobre as manifestações atuais é se esses protestos podem ser classificados como movimentos sociais ou se é apenas formação de ações coletivas

que resultam nas manifestações. É importante ressaltar que movimento social não é a mesma coisa que manifestação de rua; a manifestação pode ser uma estratégia do movimento social, mas uma manifestação não é um movimento social.

Os movimentos sociais organizados têm uma relativa permanência temporal e no mundo contemporâneo tendem a se estruturar sob a forma de redes de militância que operam como uma estratégia para a construção de significados políticos ou culturais em comum, tendo em vista conquistar e mobilizar cidadãos e produzir transformações sociais. Já as manifestações de rua, em sentido estrito, são frequentemente reações conjunturais coletivas públicas, que pretendem através do protesto criar visibilidade política, o reconhecimento das vozes dos cidadãos, seja através de seus movimentos ou do público geral mobilizado para o evento político em si mesmo (GOHN, 2014, p. 15).

Com o “boom” de manifestações tanto no mundo como no Brasil, trazendo suas particularidades regionais e contemporâneas, as manifestações passaram a ser vistas como movimentos sociais, e para deixar claras a estruturação e função de cada, Ilse Scherer-Warren constrói uma tipologia que mostra as organizações formadas no ativismo social na sociedade contemporânea.

Movimentos sociais organizados: organizados com algum arranjo institucional que vise sua continuidade temporal, principais objetivos políticos definidos ou em construção pelos militantes e um projeto ou utopia de mudança social, política ou cultural. Usam periodicamente o recurso das manifestações públicas para reivindicações e protestos específicos de suas lutas para obter visibilidade política na esfera pública; *Manifestações ou marchas dos movimentos sociais*: buscam visibilidade pública de suas pautas específicas através das marchas em espaços públicos, repetidas de forma ocasional ou regularmente. Referem-se a manifestações históricas vinculadas aos movimentos sociais ou à sociedade civil organizada; *Manifestações amplas da cidadania e/ou dos “indignados”*: agregados de múltiplos coletivos no espaço público com reivindicações conjunturais, mas frequentemente com protestos politicamente heterogêneos, diversificados, e podendo conter antagonismos políticos explicitados ou não, e mobilizados especialmente através das redes sociais e/ou virtuais. *Manifestações-bloqueio ou “formas de ação nas ruas”*: têm uma tática ou estratégia de luta de pequenos grupos que frequentemente se apresentam de forma oportunista durante manifestações mais amplas, como mencionadas anteriormente, e seguem princípios ideológicos principalmente do anarquismo de uma forma geral. *Ação-manifesto sociocultural*: apresenta expressão coletiva em espaços públicos para a afirmação de direitos socioculturais para segmentos da população que se sentem excluídos, discriminados ou sem reconhecimento de suas singularidades (SCHERER-WARREN, 2014, pp. 14-15 – *grifos nossos*).

As manifestações públicas podem ser organizadas pelos movimentos sociais como forma de estratégia de luta reivindicatória, de trazer visibilidade à causa que se protesta. As manifestações também podem ser organizadas apenas por meio de ações coletivas sem vínculo a movimentos sociais, a exemplo das manifestações contra o governo da presidente

Dilma Rousseff e o Partido dos Trabalhadores, organizadas em vários estados brasileiros nos anos de 2014 e 2015.

A manifestação de rua constrói-se como uma forma de evento político reativo a situações ou fatos políticos indesejáveis ou para criar visibilidade e demandas coletivas nos campos socioeconômico, cultural e político. Pode ser fruto de uma iniciativa dos movimentos sociais organizados ou da reação de cidadãos em geral ou, ainda, numa combinação de ambos. Esta última forma se torna cada vez mais comum na sociedade da informação, através das mobilizações feitas por meio das redes sociais virtuais (SCHERER-WARREN, 2014, p. 16).

As redes virtuais têm contribuído muito para a disseminação e convocação das manifestações públicas. O papel das redes sociais virtuais nos movimentos sociais e nas manifestações públicas será mais bem analisado no próximo capítulo.

A interação dos atores sociais na constituição das ações coletivas através do espaço virtual de “laços fracos”. Esses laços tem a vantagem de expandir grupos sociais e agregar mais indivíduos nas reivindicações, já que formam um grupo não fechado de indivíduos, sem a existência de confiança e hierarquia. A união entre esses indivíduos é pelo mesmo sentimento a todos, de reivindicação por alguma coisa, porém quando o objetivo é alcançado os laços se dissolvem e a ação coletiva vai se desarticulando (KAUFMAN, 2012).

No Brasil, os protestos públicos tiveram grande visibilidade em junho de 2013 e ficaram conhecidos como “Jornadas de Junho”. Esses protestos iniciaram contra o aumento da tarifa do transporte coletivo na cidade de São Paulo (SP). Quem tomava a frente nas organizações era o movimento denominado “Passe Livre” (MPL). Novas causas, como insatisfação com o sistema educacional e de saúde, a corrupção e os altos gastos que o governo vinha mantendo para a realização da Copa Mundial de Futebol no Brasil, em 2014, fizeram os protestos mais densos em quantidade de pessoas nas ruas e espalharam-se por várias capitais e cidades brasileiras. Com a introdução de novas demandas e a redução da tarifa e a promessa de criação de mais corredores de ônibus, o MPL não foi mais o responsável pelas negociações. O início dos protestos, quando se lutava pela redução da tarifa do transporte em São Paulo, teve a presença de movimentos sociais e de partidos políticos, mas surgiu o conflito dos que se diziam ser apertados com o movimento partidário, que gritavam “abaixem as bandeiras” (numa referência a bandeiras de partidos políticos) e em alguns momentos chegavam a reagir violentamente.

O Movimento Passe Livre se apresentou como grupo autônomo, vinculado à esquerda e com uma estrutura organizacional horizontal. A força e a fraqueza do MPL estão diretamente associadas ao perfil dos seus militantes: jovens que tem aversão aos meios institucionais, como os partidos políticos e a disputa pelo poder do Estado. As estratégias organizativas do passe livre envolvem atuação nas escolas secundárias, como debates sobre a questão dos transportes e bloqueio de vias locais

como forma de recrutar estudantes. O ciclo de mobilizações contra o aumento da tarifa é o primeiro no qual os partidos não se envolveram diretamente na organização e direção, já que os partidos e alguns movimentos não tinham poder de decisão nos atos organizados pelo MPL. Nas redes sociais, a disputa era acirrada entre os que defendiam que os manifestantes deveriam deixar suas bandeiras em casa e os que defendiam o direito de cada um levantar sua bandeira, fosse ela qual fosse (TATAGIBA, 2014, pp. 48-50).

No campo teórico-metodológico das teorias clássicas e contemporâneas, além das categorias analíticas sempre utilizadas para analisar movimentos sociais, são utilizadas também para entender as manifestações de rua da contemporaneidade. E neste debate, um conceito que vem sendo transformado em categoria analítica, em relação às manifestações de rua, é o de ciberativismo, ou seja, o da aproximação tanto de movimentos sociais como dos atores que participam dessas manifestações com a *internet*, que será analisado no próximo capítulo.

Concluindo esse capítulo, apresentamos diversas abordagens teórico-metodológicas que analisam os movimentos sociais e as ações coletivas. Algumas dessas teorias encontram-se limitadas por terem explicado esses fenômenos sociais em determinadas épocas e não são cabíveis para explicar as manifestações públicas de hoje. Outras teorias são sempre recorridas para essas análises contemporâneas, a exemplo das teorias marxistas, que são muito utilizadas, principalmente as categorias da totalidade e do conflito, para se entender a formação das manifestações de rua.

A relação entre Estado e movimento social foi uma relação sempre de conflito, quando por muito tempo, ambos se viam inimigos. A globalização e o neoliberalismo¹² não foram os responsáveis principais, mas foram um dos fatores que aproximaram o diálogo entre os dois. Outro fator que aproximou os movimentos sociais com o Estado foi a liderança de tais movimentos começar a assumir cargos no Estado e serem eleitas para o poder legislativo, o que fez trincar a política tradicional.

¹² “A oportunidade para colocar em prática as idéias neoliberais surge na década de 1970 e no início da década de 1980, com o acirramento do sentimento anticomunista em fins da década de 1970, provocado pela segunda guerra fria que eclodiu com a intervenção soviética no Afeganistão e com a vitória de candidatos conservadores na Europa e nos Estados Unidos. A vitória de Margareth Thatcher na Inglaterra, em 1979, assegurou para esse país o pioneirismo na Europa na efetivação neoliberal. Foi o primeiro país do centro do capitalismo a se empenhar na concretização do neoliberalismo. A vitória de Ronald Reagan, nos Estados Unidos, marcou o início da prática neoliberal nesse país. O neoliberalismo foi erigido em doutrina oficial da política econômica do governo dos Estados Unidos, a qual permaneceu durante toda a década de 1980. As idéias neoliberais chegaram à América Latina ainda na década de 1970. No Brasil, a adoção do modelo neoliberal se iniciou com o ex-presidente Fernando Collor de Melo e continuou com o governo de Fernando Henrique Cardoso. A tese central do neoliberalismo é de que o setor público (o Estado) é responsável pela crise, pelos privilégios e pela ineficiência. O mercado e o setor privado são sinônimos de eficiência, de qualidade e equidade. A solução torna-se, então, o Estado mínimo e a necessidade de questionar todas as conquistas sociais, como a estabilidade de emprego, o direito à saúde, à educação e aos transportes públicos. O Estado deve ser reduzido a uma proporção mínima, apenas necessária para a reprodução do capital” (MARIANI, 2007, p. 02-03).

No Brasil, especialmente no Piauí, ainda há resquícios do passado colonial. Mesmo com as lideranças assumindo cargos no governo e rompendo a política tradicional, a elite piauiense continua a fazer carreira política e o conflito com os movimentos populares ainda permanece num nível considerável.

As manifestações de rua são um resultado da insatisfação da sociedade com os governos e políticas governamentais, e as pessoas têm ido às ruas e convocado seus próximos, principalmente por meio da *internet*, para cobrar mudanças. As manifestações de rua têm acontecido por todo o mundo, mas elas apresentam particularidades regionais e locais¹³. Finalmente, as manifestações de rua, ao nosso ver, tiveram participação de movimentos sociais, mas surgiu uma situação de conflito dos mesmos com os que se diziam partidários. As manifestações não podem ser consideradas movimentos sociais, pois não apresentam uma base sólida de organização, falta de laços fortes e de hierarquização e processo de dissolvimento muito rápido. Algumas manifestações de grande visibilidade apresentam organização e pautas confusas e incongruentes, o que as tornam contraditórias.

¹³ Os egípcios, por exemplo, foram às ruas pedir a queda do regime ditatorial; mulheres foram às ruas no Canadá protestar contra o estupro e por ele ser, segundo a alegação, motivado pelas maneiras de como a mulher se veste e se porta socialmente; no Brasil e no Piauí as pessoas foram às ruas contra o aumento de tarifa do transporte coletivo nas capitais, contra a corrupção e por mais investimentos na educação e na saúde e contra o governo da presidente Dilma Rousseff e o Partido dos Trabalhadores.

3 EMPODERAMENTO DAS TECNOLOGIAS: UMA ANÁLISE SOBRE A GLOBALIZAÇÃO, O CIBERESPAÇO E O CIBERATIVISMO

A globalização ganhou grande amplitude com o desenvolvimento das tecnologias da Comunicação e Informação (TCIs), o que possibilitou maior integração entre as pessoas e circulação mais rápida e ampla tanto do capital, como das informações. A virtualização da sociedade acelerou o processo de globalização no mundo. Nesse capítulo é feita uma abordagem sobre os estudos da globalização nas ciências sociais e suas consequências, além de expor o processo de virtualização na sociedade, falar sobre o ciberespaço, a aproximação dos movimentos sociais e ações coletivas com as redes sociais digitais e entender o que seria ciberativismo.

Uma temática amplamente discutida nas ciências sociais é globalização. A globalização não é um fenômeno recente, ela é um processo histórico que vem transformando espaço e tempo, ligando lugares, difundindo culturas, interligando economias e sistemas políticos. A globalização é também um sistema de dominação e imposição de estruturas dos países fortes sobre os países fracos, na intenção de formar uma sociedade econômica global.

A globalização do mundo pode ser vista como um processo histórico-social de vastas proporções, abalando mais ou menos drasticamente os quadros sociais e mentais de referência de indivíduos e coletividades. Rompe e recria o mapa do mundo, inaugurando outros processos, outras estruturas e outras formas de sociabilidade, que se articulam e se impõem aos povos, tribos, nações e nacionalidades. Muito do que parecia estabelecido em termos de conceitos, categorias ou interpretações, relativos aos mais diversos aspectos da realidade social, parece perder significado, tornar-se anacrônico ou adquirir outros sentidos. Os territórios e as fronteiras, os regimes políticos e os estilos de vida, as culturas e as civilizações parecem mesclar-se, tensionar-se e dinamizar-se em outras modalidades, direções ou possibilidades. As coisas, as gentes e as idéias movem-se em múltiplas direções, desenraizam-se, tornam-se volantes ou simplesmente desterritorializam-se. Alteram-se as sensações e as noções de próximo e distante, lento e rápido, instantâneo e ubíquo, passado e presente, atual e remoto, visível e invisível, singular e universal (IANNI, 1998, p. 01).

A globalização traz mudanças e transformações nos fenômenos e realidades sociais, aproxima espaços e pessoas, intensifica problemáticas já vivenciadas no cotidiano, impõem a sua estrutura e agiliza ações.

Vários campos científicos como a Antropologia, Política, Economia, Geografia Humana, Relações Internacionais e a Sociologia analisaram e desenvolvem diversas teorias sobre diversas perspectivas da globalização. Mas foi com o impacto das novas tecnologias de informação, da informática, do processo de virtualização e principalmente com a *internet* que a globalização adquiriu uma nova roupagem tanto empírica como teoricamente.

O mundo está cada vez mais interligado. As fronteiras físicas não são mais limites cem por cento seguras entre países e nações. A economia, política, ideologia e questões culturais encontram-se interligadas em uma aldeia global e interdependentes. Quem regem e ditam as regras nesta aldeia são os países e blocos econômicos com maior poder, como os EUA e a União Europeia. A globalização é colocada como um paradigma que vem explicar e ajudar a compreender os fenômenos responsáveis pelas mudanças e transformações tanto no campo da política, economia e cultura que refletem na atual condição humana.

“O objeto das ciências sociais transforma-se de modo visível e, as ciências são desafiadas a pensar o mundo como uma sociedade global” (IANNI, 1994 p. 147). As questões relacionadas à escala mundial passam a interferir na escala nacional. A economia, política, cultura, história e relações sociais locais passam a interagir e até a ter uma relação de subordinação e dominação com as estruturas e os processos globais. Um exemplo dessa relação global e local foi a crise financeira do mercado imobiliário nos Estados Unidos, que começou em 2007, mas que chegou ao seu apogeu no ano seguinte, em 2008; essa crise não atingiu somente os Estados Unidos, mas também a União Europeia. E as tentativas de superação dessa crise partiram da sociedade global para a sociedade nacional.

“A sociedade global não é mera extensão quantitativa e qualitativa da sociedade nacional. A sociedade global se constitui como uma realidade original, desconhecida, carente de interpretações” (IANNI, 1994 p. 148). A sociedade global cria uma nova ordem, impõem uma nova estrutura seja no campo político, econômico ou cultural, e é responsável pelo surgimento de novos fenômenos e realidades sociais.

Existem diversas maneiras e vertentes de se discutir sobre a sociedade global, tanto que não existe um único conceito e novos vão sendo formulados para entender a mesma. As discussões sobre a sociedade global no campo das ciências sociais vêm crescendo cada vez mais, dialogando com processos teórico-metodológicos e epistemológicos desse campo científico.

Os estudos e as interpretações da sociedade global apresentam algumas características que merecem ser registradas. Primeiro, baseiam-se principalmente nos ensinamentos das seguintes teorias, muito correntes nas ciências sociais: evolucionismo, funcionalismo, sistêmica, estruturalista, weberiana e marxista. Segundo, priorizam determinados aspectos da sociedade global: econômicos, financeiros, tecnológicos, informáticos, culturais, religiosos, políticos, geopolíticos, ecológicos, sociais, históricos, geográficos e outros. Terceiro, a maioria situa-se em perspectiva que pode denominar de convencional. Quarto, o método comparativo evidentemente está na base de praticamente todos os estudos e interpretações. Comparam-se nações e continente, tecnologias e mercadorias, regimes políticos e políticas governamentais, indicadores econômicos, financeiros políticos, sociais e culturais, economias estatizadas mistas e de empresa privada, mercado e

planejamento. Quinto, são poucos, muito poucos, os que se posicionam nos horizontes de desterritorialização, uma perspectiva que pode passar pelas convencionais, mas não se fixa em nenhuma, como a que seria prioritária, privilegiada ou mais avançada (IANNI, 1994, pp. 149-150).

Cada perspectiva que aborda a globalização traz particularidades do seu campo de estudo e contribui com a conceituação e definição da sociedade global. Os conceitos e caracterizações não vão ser o mesmo, mas auxiliam no entendimento sobre globalização, já que para entender a questão econômica no mundo global é preciso conhecer a questão política. Por isso, existe uma interligação entre os campos científicos para compreender a sociedade global.

A globalização cria “injunções e estabelece parâmetros, anula e abre horizontes” (IANNI, 1994, p. 152). Como a sociedade global interage com a sociedade local, ela traz as localidades para as teias de interconexões formadas por ela, porém impõe algumas limitações na sociedade local, como a redução da totalidade em projetos políticos, na soberania e hegemonia. As sociedades locais passam por reformulações, principalmente nas áreas política e econômica, para fazer parte da aldeia global. Governos locais modelam ou reformulam alguns projetos políticos para atender empresas multinacionais com a finalidade de crescer economicamente e assim se ligar à sociedade global.

Quando se fala sobre globalização já se pensa logo que é um fenômeno recente, que teve sua origem com a atual sociedade tecnológica e informacional, mas não é bem assim. A globalização começou no período das grandes navegações, com o contato, comércio e interligação com outros espaços e foi adquirindo solidez com os fenômenos como a revolução industrial e o empoderamento tecnológico e informacional na sociedade.

Embora as referências da mídia à globalização tenham-se tornado comuns nas duas últimas décadas, o conceito em si remonta a um período muito anterior. Sua origem está no trabalho de muitos intelectuais do século XIX e início do século XX, desde sociólogos como Saint-Simon até estudiosos de geopolítica como MacKinder, que reconheceram que a modernidade estava integrando o mundo. Mas foi somente nos anos 60 e início dos anos 70 que o termo “globalização” passou a ser efetivamente usado. Essa “idade áurea” de rápida expansão da interdependência política e econômica – muito especialmente entre as nações ocidentais – gerou muita reflexão sobre as insuficiências das abordagens ortodoxas sobre a política, a economia e a cultura, que presumiam uma separação rigorosa entre as questões internas e externas, os campos nacional e internacional, o local e o global. É que, num mundo mais interdependente, os acontecimentos mundiais no exterior iam rapidamente surtindo impacto internamente, enquanto os acontecimentos do país tinham consequências externas (HELD; MCGREW, 2001, p. 7, *grifos dos autores*)

Pelo senso comum, a globalização é a derrubada de fronteiras e a interdependência entre os países, o que cria uma homogeneização em diversos setores. Só que a globalização

vai além disso, existem vários conceitos e definições que procuram mostrar o que ela realmente é.

Não existe uma definição única e universalmente aceita para a globalização. Como acontece com todos os conceitos nucleares das ciências sociais, seu sentido exato é contestável. A globalização tem sido diversamente concebida como ação à distância (quando os atos dos agentes sociais de um lugar podem ter consequências significativas para “terceiros distantes”); como compreensão espaço-temporal (numa referência ao modo como a comunicação eletrônica instantânea vem desgastando as limitações da distância e do tempo na organização e na interação sociais); como interdependência acelerada (entendida como intensificação acelerada) entendida como a intensificação do entrelaçamento entre economias e sociedades nacionais, de tal modo que os acontecimentos de um país têm um impacto direto em outros; como um mundo em processo de encolhimento (erosão das fronteiras e das barreiras geográficas à atividade socioeconômica); e, entre outros conceitos, como integração global, reordenação das relações de poder inter-regionais, consciência da situação global e intensificação da interligação inter-regional (HELD; MCGREW, 2001, p. 11).

Globalização diz respeito a “todos os processos por meio dos quais os povos do mundo são incorporados em uma única sociedade mundial, a sociedade global” (IANNI, 1994, p. 155). Esse conceito remete dissolvimento de fronteiras, aproximação das pessoas de diversos lugares, homogeneização e padronização das sociedades. Outro conceito mais geral e amplo em relação à globalização considera os fenômenos nos seus aspectos materiais, no espaço-tempo e em questões cognitivas.

A globalização tem um aspecto inegavelmente material, na medida em que é possível identificar, por exemplo, fluxos de comércio, capital e pessoas em todo o globo. Eles são facilitados por tipos diferentes de infraestrutura – física (como os transportes ou os sistemas bancários), normativa (como as regras do comércio) e simbólica (a exemplo do inglês usado como língua franca) – que criam as condições para formas regularizadas e relativamente duradouras de interligação global. A globalização representa uma mudança significativa no alcance espacial da ação e da organização sociais, que passa para uma escala inter-regional ou intercontinental. As limitações do tempo social e do espaço geográfico, que são coordenadas vitais da vida social moderna, já não parecem impor barreiras fixas e muitas formas de interação ou organização social, como atestam a existência da Internet e a negociação em mercados financeiros globais durante as 24 horas do dia. A globalização gera uma certa mudança cognitiva, que se expressa numa conscientização popular crescente do modo como os acontecimentos distantes podem afetar os destinos locais (e vice-versa), bem como em percepções públicas da redução do tempo e do espaço geográfico (HELD; MCGREW; 2001, p. 12-13).

As mudanças físicas e simbólicas que a globalização causa na sociedade refletem na internalização das novas ações nos indivíduos, causando assim a produção de novos fenômenos sociais.

A ideia de “universalização” transmitia esperança, intenção e determinação de se produzir a ordem, além do que os outros termos afins assinalavam, ela indicava uma ordem

universal – “a produção da ordem numa escala universal, verdadeiramente global” (BAUMAN, 1999, p. 59). Globalização e universalização não são a mesma coisa, mas ambas são complementares, já que a universalização procura tornar global e homogeneizar a sociedade, enquanto a globalização está relacionado em mostrar os processos e o que está acontecendo na sociedade. A universalização tem uma grande contribuição no processo de globalização da sociedade mundial.

A “integração e a divisão, a globalização e a territorialização, são processos mutuamente complementares” (BAUMAN, 1999, p. 67). A sociedade global, ao mesmo tempo em que integra países e povos, divide e produz desigualdades. O território ainda tem uma forte ligação com a globalização, mas com o desenvolvimento tecnológico e a sociedade informacional o território passa a ser analisado não apenas fisicamente, mas também virtualmente.

Quando se fala em globalização logo se pensa no econômico, em especial no capitalismo tanto no seu funcionamento como nas suas consequências. Só que a globalização vai muito além disso, ela não envolve somente questões econômicas, ela atua também em questões sociais, políticas e culturais das sociedades.

Falar de globalização é também falar sobre o Estado e como esta instituição política mudou ao longo dos anos, principalmente com os processos de globalização. O Estado ainda mantém um vínculo com a ideia de territorialização, leis e poder exercido sobre determinado local, mas com a modernidade a definição de Estado vai mudando, é uma instituição que também visa manter a ordem na sociedade.

O significado de “Estado” foi precisamente o de um agente que reivindicava o direito legítimo e se gabava dos recursos suficientes para estabelecer e impor as regras e normas que ditavam o rumo dos negócios num certo território; regras e normas que, esperava-se, transformassem a contingência em determinação, a ambivalência em *Eindeutigkeit* [clareza], o acaso em regularidade – em suma, a floresta em um jardim cuidadosamente planejado, o caos em ordem (BAUMAN, 1999, p. 60, *grifo do autor*).

Para entender o que é Estado, sempre era levado em consideração o delineamento, a definição e todas as ações ocorridas em determinado território. Uma das consequências que a globalização trouxe no campo político foi à formação e consolidação do Estado moderno. A sociedade e os poderes existentes eram fragmentados, por isso existiam diversos líderes e governos espalhados até mesmo em um mesmo território. O Estado moderno veio unificar os povos e submeter à sociedade apenas a um poder, e esse mesmo Estado se responsabilizaria pela garantia dos direitos e em cobrar os deveres da população. Os Estados modernos levaram

em consideração os aspectos territoriais, econômicos, políticos e identidade, formando assim Estados-nação com governantes e governados, além das funções e inovações que o mesmo teria com a sociedade.

Os Estados modernos desenvolveram-se como Estados-nação – corpos políticos separados de governantes e governados, com jurisdição suprema sobre uma área territorial demarcada, respaldados pelo direito ao monopólio da força coercitiva e gozando de legitimidade em decorrência da lealdade ou do consentimento de seus cidadãos. As grandes inovações do Estado-nação moderno – a territorialidade que fixa fronteiras exatas, o controle monopolista da violência, a estrutura impessoal do poder político e a afirmação singular da legitimidade, com base na representação e na responsabilização – marcaram seus traços definidores (e, às vezes, frágeis) (HELD; MCGREW, 2001, p. 25-26).

A consolidação do “poder dos principais Estados-nação europeus fez parte de um processo em que se criou uma associação internacional dos Estados” (HELD; MCGREW, 2001, p. 26). Essa associação é um dos passos para a globalização política dos Estados-nação soberanos, já que para fazer parte da mesma teriam que se ajustar às regras impostas pela associação e com isso alterar algumas questões locais. Com a desestruturação de alguns sistemas políticos e econômicos o Estado-nação moderno se firma internacionalmente.

Foi somente no fim do século XX que a ordem internacional moderna dos Estados tornou-se verdadeiramente global, pois foi apenas com o fim de todos os grandes impérios – europeu, norte-americano e, por último, soviético – que muitos povos puderam finalmente ligar-se à sociedade das nações como comunidades políticas independentes (HELD; MCGREW, 2001, p. 27).

O ponto alto do sistema moderno de Estados-nação foi atingido no fim do século XX, “escorado e respaldado pela disseminação de novas formas multilaterais de coordenação e cooperação internacionais, como a ONU e o regime dos direitos universais do homem” (HELD; MCGREW, 2001, p. 27). Essas organizações multilaterais contribuíram na globalização política do mundo, ou seja, os Estados-nação eram a forma política que regiam o poder no mundo mantendo uma interligação mesmo cada Estado exercendo sua soberania e autoridade local e o sistema de funcionamento político do mesmo era pela democracia liberal e representativa, onde os cidadãos poderiam opinar na atuação do Estado, e esse exercício de opinião se manifesta principalmente na escolha dos representantes que vão exercer cargos no Estado, mas que os principais beneficiados vão ser as elites, o que vai contribuir no processo de (re)produção das desigualdades sociais.

No panorama político mundial a ideia do Estado é visto como um território físico em segundo plano, já que a ênfase maior é a submissão do Estado a políticas tanto locais,

regionais e globais, além de sua transformação por organizações transnacionais que venha a reestruturar seus projetos políticos e seu poder de decisão.

O vínculo exclusivo entre território e o poder político rompeu-se. A era contemporânea tem assistido a uma espraiação das camadas de gestão governamental dentro e através das fronteiras políticas. Novas instituições internacionais e transnacionais têm vinculado Estados soberanos e transformado a soberania num exercício compartilhado de poder. Desenvolveu-se um conjunto de leis regionais e internacionais que sustenta um sistema emergente de governança global, tanto formal quanto informal (HELD; MCGREW, 2001, p. 31).

O Estado moderno está cada vez mais “inserido em redes de interligações regionais e globais, permeadas por forças intergovernamentais e transnacionais quase supranacionais, e impossibilitando de decidir seu próprio destino” (HELD; MCGREW, 2001, p. 35-36). Algumas teorias enxergam que a soberania, autoridade e legitimidade do Estado, é desestruturada por que as organizações transnacionais passam a exercer determinado poder nos projetos políticos do Estado. Já outras teorias analisam que o mesmo encontra-se comprometido devido aos poderes local e regional e que ambos ao invés de serem problemas no processo de interligação da política internacional, são, na verdade, os fatores que permitem a globalização política dos Estados.

Estados fracos são precisamente o que “a Nova Ordem Mundial, com muita frequência encarada com suspeita como uma nova desordem mundial, precisa para sustentar-se e reproduzir-se” (BAUMAN, 1999, p. 66). Essa relação desigual entre países fracos e fortes alimenta a globalização, já que os projetos políticos dos países fracos são formulados para oferecerem melhores condições aos países fortes. São países fortes como os Estados Unidos, o Japão e alguns que compõem a União Europeia que fazem a interligação de países fracos como os da América Latina e da África com a sociedade global.

O principal campo que a globalização trouxe consequências foi na economia. São amplas as discussões sobre a situação econômica na sociedade global, já que existem diversos pontos complexos a serem analisados, como: os tipos de trabalhos exercidos na sociedade atual; a produtividade econômica; o papel do Estado e do mercado no controle econômico; a economia no plano regional, nacional e internacional e; a relação da economia com as tecnologias e as informações.

A internacionalização mais “complementa do que substitui a organização e a regulação predominantemente nacionais da atividade econômica e financeira conduzida por entidades públicas e privadas nacionais ou locais” (HELD; MCGREW, 2001, p. 51). A economia global não acaba com a economia nacional. Porém a globalização da economia, ou

seja, a interdependência das economias nacionais faz com que as economias nacionais de países fracos como os da África e da América Latina submetam às condições dos países fortes como Estados Unidos e a Europa, os controladores da economia global, tanto que a economia mundial funciona dividida em blocos e organizações.

A organização crescente da atividade econômica mundial em três blocos nucleares, cada qual com o seu próprio centro e periferia; são eles: a Europa, a região asiática banhada pelo Pacífico e as Américas. Essa formação triádica da economia mundial está associada a uma tendência crescente para a interdependência econômica e financeira dentro de cada uma dessas três zonas, em detrimento da integração entre elas... Esse processo recebe o reforço adicional da crescente regionalização da atividade econômica, desde as estruturas formais da CEAP, do NAFTA, do Mercosul, da ANSA e da EU até a produção regional e as estratégias de mercado das empresas multinacionais e das firmas nacionais. A estrutura da atividade econômica mundial é dominada (cada vez mais) pelas economias da OCDE e pelos laços crescentes entre elas. A imensa maioria da humanidade continua excluída do chamado mercado global, havendo uma defasagem crescente entre norte e sul (HELD; MCGREW, 2001, p. 51-52).

A atividade “econômica e financeira, desde a produção, a pesquisa e o desenvolvimento até o comércio e o consumo, tem que ocorrer em algum lugar” (HELD; MCGREW, 2001, p. 53). A mundialização da economia não decreta o fim da geografia espacial e humana. A globalização da economia torna o mercado e as economias mais flexíveis, e a sua relação com a tecnologia e as informações, além de torna-la ainda mais fluida, cria novos espaços na sociedade. Todas essas consequências desarticulam o espaço e o lugar, mas não acabam com eles, já que é através dos mesmos que é perceptível como se encontra a distribuição de renda, a força e o poder econômico mundial.

Os governos, ou, pelo menos, os mais poderosos dentre eles, conservam um considerável poder de barganha com as empresas multinacionais, uma vez que “controlam o acesso a recursos econômicos nacionais que são vitais” (HELD; MCGREW, 2001, p. 54). A força e o poder das empresas multinacionais têm crescido cada vez mais com a flexibilização do trabalho, da política e principalmente da economia. O mercado financeiro tem interferido nos projetos políticos, principalmente dos Estados de economia fraca, mas os mesmos ainda conseguem manter sua soberania e autoridade. Os Estados abrem suas portas políticas e econômicas para estarem integrados na interdependência da sociedade global, assim, contribuem para o crescimento das empresas multinacionais.

A produção global das empresas multinacionais é consideravelmente maior do que o nível de exportações mundiais e abrange todas as grandes regiões econômicas do planeta. A migração, embora talvez seja de magnitude ligeiramente menor do que no século XIX, tem se tornado cada vez mais globalizada. As economias nacionais, com algumas exceções, estão hoje muito mais profundamente inseridas nos sistemas

globais de produção e comércio do que em períodos históricos anteriores, enquanto alguns Estados, depois do colapso do socialismo de Estado, continuam excluídos dos mercados financeiros e econômicos globais (HELD; MCGREW, 2001, p. 59).

A divisão internacional do trabalho foi se flexibilizando com a interdependência dos Estados. Os principais motivos que contribuíram para a flexibilização da mesma foi o crescimento do comércio, dos mercados financeiros e a virtualização da economia. A classe operária está fragmentada, novas funções trabalhistas surgem, o trabalho imaterial cresce na sociedade, há uma flexibilização do ambiente de trabalho. O principal setor em que é mais bem visto na flexibilização do trabalho é o comércio de bens e serviços e o mercado financeiro, que tem se expandido cada vez mais junto com sua interdependência cada vez mais forte. Os mercados financeiros, além de contribuírem na fluidez do trabalho, eles em alguns momentos, chegam a competir com o Estado e dão cada vez mais força à solidez da economia mundial.

A interdependência global dos mercados financeiros é resultante de cinco fatores principais. O primeiro fator é a desregulamentação dos mercados financeiros na maioria dos países e a liberalização das transações internacionais. O segundo elemento é a criação de uma infra-estrutura tecnológica, que conta com telecomunicações avançadas, sistemas interativos de informações e computadores potentes, capazes de processamento em alta velocidade dos modelos necessários para lidar com a complexidade das transações. O terceiro fator de conectividade resulta da natureza dos novos produtos financeiros, tais como derivativos (futuros, opções, *swaps* e outros produtos complexos). Uma quarta fonte de integração dos mercados financeiros compreende movimentos especulativos de fluxos financeiros, movimentando-se rapidamente para dentro e para fora de determinado mercado, certificado ou moeda, para aproveitar diferenças em valorização ou evitar uma perda, assim ampliando tendências do mercado, em ambas as direções, e transmitindo esses movimentos aos mercados ao redor do mundo. Em quinto lugar, as firmas de avaliação do mercado, como Standard & Poor, ou Moody's, também são fortes elementos de interligação entre os mercados financeiros (CASTELLS, 1999a, p. 145-146).

A fase contemporânea da globalização econômica é marcada pela existência de uma única economia global que transcende e integra as principais regiões econômicas do mundo (HELD; MCGREW, 2001). Essa fase é marcada pela quebra das fronteiras econômicas nacionais. Para os planos econômicos nacionais gerarem riquezas nos Estados é preciso estarem ligados aos planos econômicos internacionais. Os países precisam abrir suas economias para aumentar a circulação de capital e produzirem rendas. Porém, a maior produtividade e circulação de capital estão nos países com economia forte.

Embora a economia global contemporânea se estruture em torno de três grandes centros de poder econômico, a melhor maneira de descrevê-la é como uma ordem pós-hegemônica, uma vez que nenhum centro isolado pode ditar as regras do intercâmbio e do comércio globais. Naturalmente, ela continua a ser uma ordem

sumamente estratificada, já que, sem dúvida, a maior parcela dos fluxos econômicos globais – como o comércio e as finanças – concentra-se nas maiores economias da OCDE. Mas o predomínio das economias da OCDE vem sendo diluído, à medida que a globalização econômica vai alterando significativamente a geografia da atividade e do poder econômico mundial (HELD; MCGREW, 2001, p. 61).

A tecnologia e as informações ampliaram a economia mundial, além de aumentarem os processos de produção e a lucratividade. A produtividade do sistema econômico vai além da produção material, a produção imaterial e a circulação tanto das informações como do capital exercem funções importantes na economia mundial. A atual conjuntura econômica é caracterizada como informacional, global e em rede, devido a sua relação com a virtualização e a “tecnociência”.

É informacional porque a produtividade e a competitividade de unidade ou agente nessa economia (sejam empresas, regiões ou nações) dependem basicamente de sua capacidade de gerar, processar e aplicar de forma eficiente a informação baseada em conhecimento. É global porque as principais atividades produtivas, o consumo e a circulação, assim como seus componentes (capital, trabalho, matéria-prima, administração, informação, tecnologia e mercados) estão organizados em escala global. É rede porque, nas novas condições históricas, a produtividade é gerada e a concorrência é feita em uma rede global de interação entre redes empresariais (CASTELLS, 1999a, p. 119).

As sociedades de hoje em dia estão interligadas cada vez mais em um sistema de redes, ligando processos, fatos e ações locais a globais, regidas pelas tecnologias de informação.

A emergência de um novo “paradigma tecnológico organizado em torno de novas tecnologias da informação, mais flexíveis e poderosas, possibilita que a própria informação se torne o produto do processo produtivo” (CASTELLS, 1999a, p. 119). A tecnologia e as informações foram a base para essa nova economia mundial, tornando-a ainda mais interdependente, já que a rapidez do processamento das informações com a nova tecnologia aumentou o processo produtivo, sendo este o principal fator que impulsiona o crescimento do sistema econômico.

“Conhecimentos e processamento da informação são elementos decisivos para o crescimento econômico” (CASTELLS, 1999a, p. 140). As tecnologias de informação contribuem muito para o crescimento econômico das economias nacionais e para a ampliação da interdependência da economia mundial, só que o processamento das informações não é o único fator responsável pelo crescimento econômico, as questões políticas, sociais e culturais também são determinantes nesse mesmo.

A globalização também traz consequências no campo cultural. A globalização cultural está a difundir valores culturais, especialmente os dos países de forte poder econômico e político. A língua “universal”, as maneiras de se vestir, de comer, as músicas difundidas são especialmente dos Estados Unidos, Japão e de alguns países da União Europeia. Esses países são os centros culturais enquanto os outros são considerados como a periferia, e para fazer sucesso mundial é preciso se deslocar para esses centros. Um exemplo disso no cenário da música mundial são as cantoras Shakira e Rihanna, que tem suas origens em países da América Latina (a primeira é da Venezuela e a segunda de Barbados), mas estouraram no cenário da música mundial depois que se deslocaram para os Estados Unidos e passaram a ser produzidas por produtores musicais de lá.

A tecnologia de informação é um dos meios responsáveis pela globalização cultural. É através da *internet*, especialmente as redes sociais e as plataformas de vídeos e músicas que os valores culturais vêm se alastrando pelo mundo, meio que padronizando a cultura na sociedade global. Essa expansão dos valores culturais de vários países que se dão principalmente pela língua inglesa, que já é considerada a língua “universal” da sociedade global.

A difusão acelerada das tecnologias do rádio, da televisão, da Internet, digitais e dos satélites possibilitou a comunicação instantânea. Muitos dispositivos nacionais de controle da informação tornaram-se ineficazes. As pessoas de toda parte estão expostas como nunca aos valores de outras culturas. Nada, nem mesmo o fato de todos falarmos línguas diferentes, pode deter o fluxo das idéias e culturas. A língua inglesa vem se tornando tão dominante que fornece uma infra-estrutura lingüística de poder igual ao de qualquer sistema tecnológico para transmitir idéia e culturas (HELD; MCGREW, 2001, p. 45).

As tecnologias de informação têm movido engrenagens da sociedade atual, já que são umas das responsáveis pelas transformações sociais. No campo musical, as tecnologias têm mudado a indústria fonográfica com os serviços *streaming*, entre eles estão as plataformas musicais em que as pessoas se cadastram e pagam determinado valor para ter acesso a entretenimento, em especial aos lançamentos musicais mundiais, com a liberalização do serviço de *downloaders*, causando assim uma desvalorização pela procura de cds.

O que impressiona na globalização cultural de hoje é o fato de ser impulsionada por empresas, e não por países. “As empresas substituíram os Estados e teocracias como produtores e distribuidores centrais da globalização cultural” (HELD; MCGREW, 2001, p. 45). As empresas tomam a frente em produzir e distribuir cultura na sociedade global, pois é uma forma de produtividade e lucratividade na sociedade contemporânea. As gravadoras de músicas, por exemplo, têm investido milhões e recebido bilhões pela mercantilização da

música. Neste cenário é percebida a relação de produtividade e difusão cultural, já que quanto mais forem expandidos valores culturais, principalmente através das redes sociais, maior vai ser a produtividade e a lucratividade. Por isso, espaço, tempo, política, economia e cultura vão sempre manter uma relação intensa e complexa na sociedade global de hoje.

A globalização, junto com a virtualização e a *internet*, trouxe transformações tempo-espaciais. A sociedade global tenta fazer uma homogeneização tanto no tempo como no espaço, ou seja, os processos sociais, econômicos, políticos e culturais acontecem ao mesmo tempo e em espaços diferentes. O melhor exemplo disso é a operação na bolsa de valores, as operações ocorrem em um mesmo tempo e espaços padronizados, e lugares diferentes.

Por fim, neste item, no campo teórico, a principal abordagem usada para analisar e compreender a globalização, em seus aspectos social, político, econômico e cultural, é a análise comparativa das sociedades entre si ou delas ao longo de um período histórico. Contudo, dado nosso limitado tempo, não entraremos aqui nessa abordagem.

3.1 Os novos espaços da sociedade: o ciberespaço e suas construções

A *internet* disponibilizou meios de aceleração da produtividade, de maior circulação das informações, maior interdependência entre os Estados e no desenvolvimento de novas relações sociais através do processo de redes. A *internet* foi criada há mais de trinta anos atrás para auxiliar os mecanismos e estratégias de guerras, mas com seu desenvolvimento e as transformações tecnológicas ela passou a adentrar na vida social, econômica, política e cultural das sociedades e exercer novas funções.

A criação e o desenvolvimento da internet nas três últimas décadas do século XX foram consequência de uma fusão singular de estratégia militar, grande cooperação científica, iniciativa tecnológica e inovação contracultural. Mais tarde, a tecnologia digital permitiu o empacotamento de todos os tipos de mensagens, inclusive de som, imagens e dados, criou-se uma rede que era capaz de comunicar seus nós sem usar centros de controle. A universalidade da linguagem digital e a pura lógica das redes do sistema de comunicação geraram as condições tecnológicas para a comunicação global horizontal. (CASTELLS, 1999a, p. 82).

As tecnologias informacionais, em especial a *internet*, adentra no cotidiano das pessoas, passando por um processo de “naturalização” nos indivíduos, e conseqüentemente, transformando a sociedade e as relações tanto sociais como pessoais das pessoas.

As tecnologias digitais surgiram, então, como “a infra-estrutura do ciberespaço, novo espaço de comunicação, de sociedade, de organização e de transação, mas também novo mercado da informação e do conhecimento” (LEVY, 1999, p. 32). O ciberespaço é um espaço

criado pela interconexão entre os computadores mundialmente, responsável pela nova e acelerada circulação das informações e as novas relações em redes sociais digitais.

A informática interfere nas mudanças espaço-tempo e território.

O computador e as telecomunicações correspondem ao nomadismo das megalópoles e das redes internacionais. Ao contrário da escrita, a informática não reduplica a inscrição sobre o território; ela serve à mobilização permanente dos homens e das coisas que talvez tenha começado com a revolução industrial. A escrita era o eco sobre um plano cognitivo, da invenção sociotécnica do tempo delimitado e do estoque. A informática, ao contrário, faz parte do trabalho de reabsorção de um espaço-tempo social viscoso, de forte inércia, em proveito de uma reorganização permanente e um tempo real dos agenciamentos sociotécnicos: Flexibilidade, fluxo tencionado, estoque zero, prazo zero (LEVY, 1999. p. 70).

As tecnologias informacionais são consequências dos processos produtivos do homem ao longo da história. Elas transpõem as informações de situações reais para um espaço e tempo flexibilizados.

A invenção do “computador pessoal veio de fora; não apenas se fez independentemente dos grandes fabricantes da área, mas contra eles. Ora, foi esta inovação imprevisível que transformou a informática em um meio de massa para criação, comunicação e simulação” (LEVY, 1999. p. 62). Os indivíduos estão a reconstruir o “modelo de interação social com a ajuda das novas possibilidades tecnológicas para criar um novo modelo de sociedade: a sociedade de rede” (CASTELLS, 2004, p. 163). Com a massificação dos computadores pessoais, a disponibilização gratuita de *softwares* e a expansão da *internet*, a interação social pelo espaço digital cresce cada vez mais, e essa interação ocorre dentro da família, entre amigos e com os novos contatos que as pessoas vão conhecendo através das comunidades virtuais, grupos virtuais de interação entre identidades digitais. A virtualização da interação social e a absorção da cultura pela *internet* é tão grande que a sociedade encontra-se interligada cada vez mais em redes.

O crescimento da *internet* não é apenas através da informática, mas também pela sua relação com a cultura e as interações sociais. A cultura da *internet* está estruturada na cultura tecnomeritocrática, na cultura *hacker*, na cultura da comunidade virtual e na cultura empreendedora (CASTELLS, 2004).

Na parte superior da construção cultural que conduziu à criação da Internet, está a cultura tecnomeritocrática da excelência científica e tecnológica, que surge basicamente a partir da Ciência e do mundo acadêmico. Esta tecnomeritocracia fazia parte de um projeto de dominação mundial graças ao poder do conhecimento, mas soube conservar a sua autonomia e decidiu apoiar-se na comunidade acadêmica como fonte de sua legitimidade autodefinida. A cultura *hacker* deu um caráter específico à meritocracia através do fortalecimento das fronteiras internas da comunidade dos tecnologicamente iniciados, tornando-a independente dos poderes

de facto. Apenas os *hackers* podem julgar os *hackers*. Somente a capacidade de criar tecnologia e de partilhá-la com a comunidade é considerada como valor respeitável. Para os *hackers*, a liberdade é um valor fundamental, especialmente a liberdade de aceder à sua tecnologia e utilizá-la como lhes aprouver. A apropriação da capacidade de ligação em rede, por parte de redes sociais de todo o tipo, conduziu a formação de comunas *on-line* que reinventaram a sociedade, expandindo consideravelmente a ligação informática em rede, no seu alcance e nos seus usos. Assumiram os valores tecnológicos da meritocracia e abraçaram a crença dos *hackers* nos valores da liberdade, comunicação horizontal e ligação interativa em rede, mas utilizaram-nos para a vida social, em vez de praticarem a tecnologia pela tecnologia. Os empreendedores da Internet descobriram um novo planeta, povoado por grandes inovações tecnológicas, novas formas de vida social e indivíduos autodeterminados, dotados, pela sua habilidade tecnológica, de um poder de negociação considerável relativamente às regras sociais e instituições dominantes. Foram um passo mais além. Em vez de se entrincheirarem nas comunas criadas em torno da tecnologia da Internet, tentaram controlar o mundo fazendo uso do poder que acompanha essa tecnologia (CASTELLS, 2004, pp. 82-83).

O surgimento da *internet* junto com as tecnologias informacionais e a informática vieram de estudos científicos e tiveram expansão quando adentraram no cotidiano das pessoas, em especial, quando empresários passaram a perceber o lucro que poderia ser gerado delas e investiram nos estudos, aprimoramento e massificação da *internet* e das tecnologias digitais.

Os sistemas “tecnológicos produzem-se socialmente e a produção social é determinada pela cultura. A Internet não constitui uma exceção a esta regra” (CASTELLS, 2004, p. 55). O crescimento, expansão e análise do desenvolvimento tecnológico, da *internet* e do processo de virtualização não teve como base apenas a tecnociência; o campo cultural, social e da identidade contribuíram na sua formação e expansão, por isso estudar as tecnologias de informação e a *internet* vai além da matemática e da computação, já que a virtualização foi disseminada nas relações sociais e culturais. A tecnologia, informática e os outros elementos que surgiram delas não são invenções e processos recentes.

Os primeiros computadores (calculadoras programáveis capazes de armazenar os programas surgiram na Inglaterra e nos Estados Unidos em 1945. Por muito tempo reservados aos militares para cálculos científicos, seu uso civil disseminou-se durante os anos 60. Já nessa época era previsível que o desempenho do hardware aumentaria constantemente. A virada fundamental data, talvez, dos anos 70. O desenvolvimento e a comercialização do microprocessador (unidade de cálculo aritmético e lógico localizada em um pequeno chip eletrônico) dispararam diversos processos econômicos e sociais de grande amplitude. Os anos 80 viram o prenúncio do horizonte contemporâneo da multimídia. A informática perdeu, pouco a pouco, seu status de técnica e de setor industrial particular para começar a fundir-se com as telecomunicações, a editoração, o cinema e a televisão. A digitalização penetrou primeiro nas produções e gravação de músicas, mas os microprocessadores e as memórias digitais tendiam a tornar-se a infraestrutura de produção de todo o domínio da comunicação. No final dos anos 80 e início dos anos 90, um novo movimento sócio-cultural originado pelos jovens profissionais das grandes metrópoles e dos campus americanos tomou rapidamente uma dimensão mundial. Sem que nenhuma instância dirigisse esse processo, as diferentes redes de

computadores que se formaram desde o final dos anos 70 se juntaram umas às outras enquanto o número de pessoas e de computadores conectados à inter-rede começou a crescer de forma exponencial. Como no caso da invenção do computador pessoal, uma corrente cultural espontânea e imprevisível impôs um novo curso ao desenvolvimento tecno-econômico. As tecnologias digitais surgiram, então, como a infraestrutura do ciberespaço, novo espaço de comunicação, de sociedade, de organização e de transação, mas também novo mercado da informação e do conhecimento (CASTELLS, 2004, p. 31-32).

A incorporação e difusão do virtual na sociedade contemporânea tem sido responsável pela “naturalização” dos processos cibernéticos. Dessa maneira, o *ciberespaço* é tido hoje como uma “necessidade básica” das pessoas, já que ele tem sido um meio que incorporou situações trabalhistas, pessoais e de entretenimento. Um dos principais segmentos que cresce desenfreadamente no ciberespaço são as redes sociais, por meio de ambientes virtuais como: *Facebook*, *Twitter*, *Instagram*, *e-Mails* que acabou expandindo contatos, aumentando e redefinindo processos de socialização, favorecendo negociações comerciais, entre outros, utilizados, atualmente, até como critério de avaliação em seleções de emprego, uma vez que nos questionários de algumas empresas de seleções de pessoal consta o item que pede o *link* do perfil do candidato em alguma rede social. Segundo o Ibope Media 2012, no Brasil há um grande número de registros de usuários em mídias sociais virtuais, por exemplo, os 54 milhões de usuários no *Facebook* e 19,6 milhões no *Twitter* (IBOPE MEDIA, 2012). A última pesquisa do IBGE realizada em 2013 mostra o crescimento da posse de microcomputadores, telefones móveis, *tablets* e acesso a *internet* dos brasileiros, passando de 49,2% de internautas em 2012 para 50,1% em 2013.

Tabela 01 – Distribuição dos domicílios particulares permanentes com acesso à internet, por grandes regiões, segundo o equipamento utilizado para acessar a internet no domicílio - 2013

Equipamento utilizado para acessar a Internet no domicílio	Distribuição dos domicílios particulares permanentes com utilização da Internet (%)					
	Brasil	Grandes Regiões				
		Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Microcomputador						
Utilizavam	88,4	64,8	83,2	91,5	92,3	88,4
Somente microcomputador	42,4	23,0	40,5	43,6	48,5	39,7
Não utilizavam	11,6	35,2	16,8	8,5	7,7	11,6
Telefone móvel celular ou <i>tablete</i>						
Utilizavam	57,3	76,8	59,3	56,1	51,1	60,2
Somente telefone móvel celular ou <i>tablete</i>	11,5	35,0	16,8	8,4	7,5	11,5
Não utilizavam	42,7	23,2	40,7	43,9	48,9	39,8

Tabela 01 - continua

Equipamento utilizado para acessar a Internet no domicílio	Distribuição dos domicílios particulares permanentes com utilização da Internet (%)					
	Brasil	Grandes Regiões				
		Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Telefone móvel celular						
Utilizavam	53,6	75,4	56,0	51,8	47,5	57,6
Somente telefone móvel celular	10,5	33,9	15,4	7,4	6,8	10,7
Não utilizavam	46,4	24,6	44,0	48,2	52,5	42,4
Tablet						
Utilizavam	17,2	10,4	15,4	19,2	15,4	16,3
Somente <i>tablete</i>	0,4	0,3	0,7	0,4	0,3	0,4
Não utilizavam	82,8	89,6	84,6	80,8	84,6	83,7
Televisão						
Utilizavam	2,7	1,3	1,7	2,8	3,3	3,4
Não utilizavam	97,3	98,7	98,3	97,2	96,7	96,6
Outro equipamento						
Utilizavam	0,7	0,5	0,3	0,8	0,7	0,5
Não utilizavam	99,3	99,5	99,7	99,2	99,3	99,5

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, 2013.

O acesso à *internet* pelo microcomputador é de 88,4% em todo o Brasil, sendo maior na região sul com 92,3% e menor na região norte com 64,8%; a região nordeste apresenta acesso pelo microcomputador de 83,2%. O acesso pelo celular é de 53,6% em todo o Brasil, sendo maior na região norte com 75,4% e menor na região sul com 47,5%; na região nordeste o acesso a celular é de 56,0%. O acesso por *tablet* em todo o Brasil é de 17,2%, sendo maior na região sudeste com 19,2% e menor na região norte com 10,4%; na região nordeste o acesso ao *tablet* é de 15,4% (IBGE, 2013).

Além dos equipamentos de acesso à *internet*, é interessante perceber os tipos de conexão à *internet* que os brasileiros utilizam, pois a velocidade de transmissão de informações diferem entre as variadas formas de conexão. As conexões mais utilizadas podem ser didaticamente divididas em discadas, somente discadas; e banda larga, somente banda larga, banda larga fixa, somente banda larga fixa, banda larga móvel, somente banda larga móvel, banda larga fixa e móvel, somente banda larga fixa e móvel. A tabela 2, a seguir, apresenta os dados de acessos à *internet* por meio dessa conexões no Brasil e suas grandes regiões.

Tabela 02 – Domicílios particulares permanentes com utilização da internet, por grandes regiões, segundo o tipo de conexão à Internet no domicílio – 2013

Tipo de conexão à Internet no domicílio	Domicílios particulares permanentes com utilização da Internet					
	Brasil	Grandes Regiões				
		Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste
Valores absolutos (1000 domicílios)						
Total	31 240	1 748	5 631	16 200	5 226	2 435
Discada	1 469	91	319	776	171	112
Somente discada	725	28	169	370	101	57
Banda larga	30 515	1 720	5 462	15 830	5 125	2 378
Somente banda larga	29 771	1 657	5 313	15 424	5 054	2 322
Banda larga fixa	24 087	823	3 960	13 289	4 182	1 832
Somente banda larga fixa	16 656	425	2 833	8 889	3 314	1 196
Banda larga móvel	13 598	1 286	2 593	6 775	1 781	1 163
Somente banda larga móvel	6 110	857	1 405	2 417	916	515
Banda larga fixa e móvel	7 170	389	1 091	4 234	839	617
Somente banda larga fixa e móvel	7 005	375	1 075	4 118	825	611
Valores relativos (%)						
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Discada	4,7	5,2	5,7	4,8	3,3	4,6
Somente discada	2,3	1,6	3,0	2,3	1,9	2,3
Banda larga	97,7	98,4	97,0	97,7	98,1	97,7
Somente por banda larga	95,3	94,8	94,3	95,2	96,7	95,4
Banda larga fixa	77,1	47,1	70,3	82,0	80,0	75,3
Somente por banda larga fixa	53,3	24,3	50,3	54,9	63,4	49,1
Banda larga móvel	43,5	73,5	46,0	41,8	34,1	47,8
Somente por banda larga móvel	19,6	49,1	24,9	14,9	17,5	21,2
Banda larga fixa e móvel	23,0	22,2	19,4	26,1	16,0	25,4
Somente por banda larga fixa e móvel	22,4	21,5	19,1	25,4	15,8	25,1

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, 2013.

O acesso à *internet* discada em todo o Brasil é 4,7%, sendo maior na região nordeste com 5,7% e menor na região sul com 3,3%. O acesso à *internet* banda larga em todo o Brasil é de 97,7%, sendo maior na região norte com 98,4% e menor na região nordeste com 97,0% (IBGE, 2013).

A frequência do acesso à *internet* também é um dado relevante, em especial a partir do próprio domicílio, uma vez que ela é um importante canal por onde chegam as informações aos indivíduos. Os dados acerca da existência de utilização no domicílio estão apresentados na tabela 03, a seguir.

Tabela 03 – Domicílios particulares permanentes, por existência de utilização da internet no domicílio, segundo a situação do domicílio e as grandes regiões – 2013

Situação do domicílio e Grandes Regiões	Domicílios particulares permanentes					
	Valores absolutos (1000 domicílios)			Valores relativos (%)		
	Total	Existência de utilização da Internet no domicílio		Total	Existência de utilização da Internet no domicílio	
		Havia	Não havia		Havia	Não havia
Brasil	65 130	31 240	33 890	100,0	48,0	52,0
Norte	4 748	1 748	3 000	100,0	36,8	63,2
Nordeste	17 078	5 631	11 446	100,0	33,0	67,0
Sudeste	28 347	16 200	12 147	100,0	57,1	42,9
Sul	9 966	5 226	4 740	100,0	52,4	47,6
Centro-Oeste	4 991	2 435	2 557	100,0	48,8	51,2
Urbana	55 857	29 990	25 867	100,0	53,7	46,3
Norte	3 594	1 659	1 936	100,0	46,2	53,8
Nordeste	12 770	5 272	7 498	100,0	41,3	58,7
Sudeste	26 479	15 824	10 655	100,0	59,8	40,2
Sul	8 549	4 876	3 672	100,0	57,0	43,0
Centro-Oeste	4 464	2 358	2 106	100,0	52,8	47,2
Rural	9 273	1 250	8 023	100,0	13,5	86,5
Norte	1 154	89	1 064	100,0	7,7	92,3
Nordeste	4 308	359	3 948	100,0	8,3	91,7
Sudeste	1 868	376	1 492	100,0	20,1	79,9
Sul	1 417	349	1 068	100,0	24,6	75,4
Centro-Oeste	527	76	450	100,0	14,5	85,5

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, 2013.

A existência de utilização da *internet* em domicílio em todo o Brasil é de 48,0%, sendo maior na região sudeste com 57,1% e menor na região nordeste com 33,0%. A existência de utilização de *internet* em domicílio na área urbana é de 53,7% e na área rural é de 13,5%; na área urbana é maior na região sudeste com 59,8% e menor na região nordeste com 41,3%; e na área rural é maior na região sul com 24,6% e menor na região norte com 7,7%, na região nordeste quem tem internet em domicilio é de 8,3% (IBGE, 2013).

Com a difusão das tecnologias e informações pela globalização, a partir dos anos 90, as pessoas tornaram-se “refêns” do espaço e das aparelhagens cibernéticas. O aparato tecnológico exerce um empoderamento imperceptível sobre as pessoas, pois somos aquilo que concebemos, fazemos e construímos; por isso naturalizamos as ações e os efeitos sociais proporcionados pela aparelhagem tecnológica e o espaço virtual. Existe uma agregação de valores recíproca entre as pessoas e os meios tecnológicos e virtuais, o que possibilita uma construção de valores, poder e significados (QUARESMA, 2012).

O *ciberespaço* é tratado como se fosse a mesma coisa que a *internet*, só que ambos são distintos, porém complementares, já que um contribui com o crescimento do outro. Por tratarem o *ciberespaço* como *internet*, encontraram-se poucos conceitos sobre o mesmo, e o melhor que o define é o de Pierre Levy.

Eu defino ciberespaço como o espaço de comunicação aberto pela interconexão mundial dos computadores e das memórias dos computadores. Essa definição inclui o conjunto dos sistemas de comunicação eletrônicos (af incluídos os conjuntos de rede hertzianas e telefônicas clássicas), na medida em que transmitem informações provenientes de fontes digitais ou destinadas à digitalização. Insisto na codificação digital, pois ela condiciona o caráter plástico, fluido, calculável com precisão e tratável em tempo real, hipertextual, interativo e, resumindo, virtual da informação que é, parece-me, a marca distintiva do ciberespaço. Esse novo meio tem a vocação de colocar em sinergia e interfacear todos os dispositivos de criação da informação, de gravação, de comunicação e de simulação. A perspectiva da digitalização geral das informações provavelmente tornará o ciberespaço o principal canal de comunicação e suporte de memória da humanidade a partir do próximo século (LEVY, 1999, p. 92-93).

O *ciberespaço* é o espaço em que as informações do mundo real são digitalizadas e compartilhadas entre as pessoas do mundo todo, interconectando cada vez mais as sociedades, flexibilizando as informações e a comunicação por meio das tecnologias digitais.

Para compreender melhor o *ciberespaço* é preciso entender o que é virtualização. Segundo Lévy:

A virtualização pode ser definida como o movimento inverso da atualização. Consiste em uma passagem do tempo atual [real] ao virtual, em uma elevação à potência da entidade considerada. A virtualização não é uma desrealização (a transformação de uma realidade num conjunto de possíveis), mas uma mutação de identidade, em deslocamento do centro de gravidade ontológico do objeto considerado: em vez de se definir principalmente por sua atualidade (uma solução), a entidade passa a encontrar sua consistência essencial num campo problemático. Virtualizar uma entidade qualquer consiste em descobrir uma questão geral à qual ela se relaciona, em fazer multar a entidade em direção a essa interrogação e em redefinir a atualidade de partida como resposta a uma questão particular (LEVY, 1996, p. 06-07).

A virtualização é um processo de transferência da realidade para o espaço virtual, ou seja, atos sociais e cognitivos produzidos no espaço real passam a ser reproduzidos no espaço virtual, como os relatos de situações pessoais que contribuem no processo cognitivo nos diários virtuais em forma de *bloggers* e a socialização e interação através das redes sociais (LEVY, 1996). As manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público foram uma consequência da transferência da realidade para o virtual, já que a indignação vista em seminários, debates e atos organizados em defesa de que o preço da passagem se mantivesse em R\$ 1,90 ou reduzisse para R\$ 1,75 adentrou ao espaço virtual, o que promoveu a

virtualização das manifestações através da circulação de informações, debates e atos de convocação nas redes sociais.

A virtualização interfere tanto construção das relações sociais como em questões corporais.

Um movimento geral de virtualização afeta hoje não apenas a informação e a comunicação, mas também os corpos, o funcionamento econômico, os quadros coletivos, da sensibilidade ou o exercício da inteligência. A virtualização atinge mesmo as modalidades do estar junto, a constituição do “nós” (LEVY, 1996 p. 02, grifo do autor).

O movimento de virtualização da sociedade interfere em questões econômicas, a exemplo do funcionamento das ações e movimentações na bolsa de valores, na aproximação de pessoas que não se encontram presentes no mesmo local físico, em novas formas interação entre as pessoas, a partir dos aplicativos de relacionamentos, por exemplo, e na perpetuação de padrões estéticos corporais, a exemplo de que o belo é o magro e cabelos lisos e quem não se encaixa nos padrões físicos impostos na sociedade pode se tornar vítima de “*ciberbullyng*”¹⁴ e de comentários ofensivos.

O virtual está ligado à revolução da tecnologia e informação e tem como técnica fundamental a digitalização. A virtualização está relacionada à interação entre os espaços físico, social e informacional. O virtual é um processo de manifestações concretas em diversos momentos e locais, sem está preso a determinado tempo (LEVY, 1996).

A horizontalidade e flexibilidade do *ciberespaço* facilita a fragilidade da regulamentação e controle do mesmo pelos Estados. Alguns governos têm elaborado e tentam executar projetos políticos que permitam um maior controle sobre a *internet* sob a argumentação de fiscalizar melhor esse espaço e assim combater mais rigidamente os *cibercrimes*, além de facilitar e melhorar o acesso da mesma a todos. Só que algumas pessoas têm visto essa ação de governo como uma forma de censura no *ciberespaço*. No Brasil, por exemplo, foi sancionada a Lei 12.965/14 no dia 23 de abril de 2014, conhecida como “Marco Civil da Internet”, que estabelece princípios, garantias, e deveres para o uso da *internet*. Essa lei gerou alguns protestos virtuais nas redes sociais enquanto estava em tramitação, pois no

¹⁴ “*Bullying* é uma agressão intencional e repetidamente praticada pelo agressor(es) contra a(s) vítima(s), consistente em atos comissivos e omissivos de ameaça, opressão, intimidação, humilhação, tirania ou maus tratos físicos e/ou mentais, objetivando minar o máximo a vontade, o bem estar mental e físico do(s) agredido(s). Seu fim único, e de regra desvinculado de qualquer motivação razoável, é destruir a autoestima e os mecanismos psíquicos adaptativos que permitem a(s) vítima(s) a inserção e convivência saudável em seu meio social, obrigando-a(s) à reclusão como único recurso para a evitação das contínuas e reiteradas violências físicas e psicológicas praticadas pelo(s) agressor(es) e que degradam o ambiente onde ocorrem a ponto de torna-lo para a vítima intolerável” (SILVA, 2012). O *cyberbullying* é a prática do *bullying* nas redes sociais.

ponto de vista de algumas pessoas ela, na verdade, iria censurar a liberdade de opinião e expressão das pessoas no *ciberespaço*. O Marco Civil da *internet* traz direitos, como a proteção à privacidade dos usuários e operações mais transparente das empresas, uma maior proteção da liberdade de opinião e expressão na *internet*, regulamentação da retirada de conteúdos do ar e garantia de neutralidade da rede, sem fazer-se distinção por nada. A finalidade da lei e alguns direitos que ela assegura ao usuário e a atuação do poder público na *internet*:

Art. 1º. Esta lei estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da internet no Brasil e determina as diretrizes para atuação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios em relação à matéria. Art. 2º. A disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento o respeito à liberdade de expressão, bem como: I – o reconhecimento da escala mundial da rede; II – os direitos humanos, os desenvolvimentos da personalidade e o exercício da cidadania em meios digitais; III – a pluralidade e diversidade; IV – a abertura e a colaboração; V – a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e VI – a finalidade social da rede. Art. 7º. O acesso à internet é essencial ao exercício da cidadania, e ao usuário são assegurados os seguintes direitos: I – inviolabilidade da intimidade e da vida privada, sua proteção e indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação; II – inviolabilidade e sigilo de suas comunicações privadas armazenadas, salvo por ordem judicial; IV – não suspensão da conexão à internet, salvo por débito diretamente decorrente de sua utilização; V – manutenção da qualidade contratada da conexão à internet; VI – informações claras e completas constantes dos contratos de prestação de serviços, com detalhamento sobre o regime de proteção aos registros de conexão e aos registros de acesso a aplicações de internet, bem como sobre práticas de gerenciamento da rede que possa afetar sua qualidade; VII – não fornecimento a terceiros de seus dados pessoais, inclusive registros de conexão, e de acesso a aplicações de internet, salvo mediante consentimento livre, expresso e informado ou nas hipóteses previstas em lei. Art. 24º Constituem diretrizes para a atuação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios no desenvolvimento da Internet no Brasil: I – estabelecimento de mecanismos de governança multiparticipativa, transparente, colaborativa e democrática com participação do governo, do setor empresarial, da sociedade civil e da comunidade acadêmica; II – promoção da racionalização da gestão, expansão e uso da internet, com participação do Comitê Gestor da internet no Brasil; V – adoção preferencial de tecnologias, padrões e formatos abertos e livres, VI – publicidade e disseminação de dados e informações públicos, de forma aberta e estruturada; IX – promoção de cultura e cidadania (BRASIL. LEI Nº. 12.965, 2014).

Como pode ser visto, a lei do Marco Civil visa dar mais seguridade às pessoas que usam a *internet* permitindo que o Estado cobre melhor serviços aos usuários, privacidade dos indivíduos, além de dar sustentação em poder punir quem atentar contra a violação de algum direito humano ou crime virtual, a exemplo do vazamento de fotos íntimas na *internet* sem o consentimento da pessoa, que é um dos crimes que tem acontecido atualmente e afetado principalmente as mulheres.

Em si, a “virtualização não é nem boa, nem má, nem neutra”. Ela se apresenta como o movimento mesmo do “devir outro” – ou heterogênese – do humano (LEVY, 1996. p. 02). As

questões culturais e sociais são absorvidas pelo virtual, e os meios da virtualização, como a informática e a *internet*, são utilizados pelas pessoas em relacionamentos pessoais, processos educativos, solução de problemas do cotidiano e crimes. A virtualização é um movimento que veio da sociedade, por isso, o *ciberespaço* é um espaço onde são realizados tanto atos corretos como desviantes, como campanhas solidárias em prol de vítimas de acidentes, a exemplo do rompimento da barragem de dejetos minerais em Minas Gerais; ou a realização de *cibercrimes* e *ciberbullynings*.

Sobre as teorias e metodologias de análise do *ciberespaço*, uma metodologia do campo das ciências sociais usada para coletar informações e entender as relações sócio-culturais na *internet* é a etnografia. A etnografia virtual visa fazer um estudo aprofundado sobre as novas tecnologias da informação e as relações desenvolvidas no ciberespaço.

A etnografia da Internet, segundo Hine, coloca novos desafios à pesquisa social dependendo de como foi desenhado o projeto de pesquisa. A coleta dos dados não está necessariamente ligada aos encontros face-a-face, e os pesquisadores podem lançar mão de dados informatizados disponíveis nos arquivos digitais da Internet. Esses dados podem ser documentos – textos, vídeos, áudios, entrevistas – que estejam disponibilizados em um banco de dados acessível a qualquer interessado, como é o caso da FAQ's (Frequently Asked Questions), ou arquivos de vídeos e áudios que possam ser acessados e salvos no computador pessoal do pesquisador, não precisando de um pedido formal ou pessoal para acesso e cópia do material. Outra estratégia que o pesquisador pode lançar mão na sua pesquisa etnográfica é o acompanhamento das atividades online do grupo. Se o grupo possui canais de comunicação, sejam as listas de e-mail ou um canal de bate-papo, os dados podem ser registrados automaticamente, contribuindo para o enredamento das hipóteses da pesquisa e para a análise posterior. O pesquisador pode participar ativamente e orientar discussões, não sendo necessário um encontro face-a-face para interagir ou realizar entrevistas (BATALHA, 2010, p. 21-22).

Outra metodologia que contribui para a compreensão das questões ligadas ao *ciberespaço* é a Análise de Redes Sociais, que visa entender a conectividade das pessoas nessa sociedade informacional.

O conceito de rede social enfatiza o fato de que os indivíduos têm ligações com outros indivíduos, os quais têm outras ligações com outros indivíduos, e assim por diante. Portanto, o termo rede social refere-se a uma série de pessoas ligadas entre si, e o pesquisador que elege a análise de redes para o seu estudo procura modelos e padrões de relações entre pessoas e grupos que compõem uma determinada rede. A abordagem da análise de redes sociais diferencia-se das abordagens mais tradicionais da ciência social por não fundamentar as suas análises em atributos e percepções autônomas individuais, mas sempre a partir das relações entre duas ou mais entidades. A análise das redes sociais está explicitamente interessada na interconectividade dos indivíduos e grupos sociais (BATALHA, 2010. pp. 24-25).

Com a expressiva presença da *internet* na vida das pessoas, na sociedade atual tem-se percebido a presença de movimentos sociais também no *ciberespaço*, local onde ocorre a

expansão do espaço virtual e, já há algum tempo, a aproximação de lideranças sociais com a *internet*, que tornou possível a utilização das tecnologias digitais em mobilizações de movimentos sociais. Nas manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público em Teresina, o Fórum Estadual em Defesa do Transporte Público criou uma página na *internet* para se falar sobre questões relacionadas ao transporte público. As redes sociais como o *facebook* e *twitter* foram espaços na *internet* onde houve muitas discussões e debates sobre os questionamentos levantados ao transporte coletivo e as manifestações.

Ultimamente a relação dos movimentos sociais com as redes tecnológicas tem sido cada vez mais intensa, como se o espaço virtual fosse um alto falante sem censura para os movimentos, o que resulta em maior difusão das lutas e uma forma no processo de construção da participação cidadã na atual realidade social. A atuação em redes virtuais de conexão da sociedade aproximou os movimentos do espaço virtual, atualmente denominado de *ciberativismo*.

3.2 O *ciberativismo*

A mídia exerce grande poder de influência na construção de opinião pública da sociedade. Com a expansão e o processo de interação no espaço virtual uma nova mídia surge para comunicar e orientar a sociedade, para integrar e dar mais voz e visibilidade às pessoas. A nova mídia¹⁵ é livre e cada participante é responsável pelo movimento de informações junto com a tecnologia.

A nova mídia desenvolve sua cobertura como um documentário ficcional cujo roteiro vai sendo escrito através das fabulações narradas pelos próprios participantes. Se ela pode abandonar a isenção jornalística e permanecer veraz, deve ser porque sua evidente adesão ao acontecimento se faz para proveito da vida do jornalismo. Disposta a construir o acontecimento por todos os meios que o sistema hipermídia é capaz de operar, recebe uma contrapartida ética endereçada pelo próprio acontecimento para sua atitude, devolvendo-lhe a força da verdade. Porque nela o acontecimento recebe de volta o esplendor de sua neutralidade e estranheza, tornando-se de novo um combate, um campo de batalha onde uma cibervitalidade esboça seus primeiros gestos balbuciando suas primeiras palavras (MALINI, 2013, p. 151).

A nova mídia retrata acontecimentos sejam jornalísticos ou não, sob as diversas perspectivas, já que todos que estão integrados nas tecnologias digitais podem expressar sua opinião. O acontecimento é construído em diversos meios, olhares e opiniões. As

¹⁵ A nova mídia é um termo usado para o uso das aparelhagens tecnológicas, a *internet* e as redes sociais como ferramentas de produção e circulação de informações, seja por profissionais (jornalistas) e usuários comuns desses aparatos.

manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público foi retratada sob os diversos olhares e opiniões, desde atos de badernas, arruaceiros, destruidores de patrimônio público, a atos de lutas por direitos sociais e por um melhor sistema de transporte coletivo em Teresina.

No ciberespaço os movimentos sociais encontraram liberdade para organizar e divulgar suas reivindicações, ao contrário das outras mídias que usam do controle e da censura.

Enquanto a grande mídia serve ao poder político-econômico como instrumento de controle da circulação de discursos e, portanto, controle da interpretação para a perpetuação desse poder, a apropriação do ciberespaço pelos movimentos sociais – enquanto movimentos à margem do sistema – tem sido um forte instrumento de enfrentamento às dominâncias, furando esse controle e provocando novas formas de produção e circulação de discursos (MITTMANN, 2009. p. 30).

Os manifestantes envolvidos no #ContraoAumento viram no *ciberespaço*, especialmente as redes sociais, uma forma de quebrar a resistência que a mídia estava impondo, além de exporem e circularem sua indignação e reivindicações. Quando as manifestações chegaram ao auge, com a grande quantidade de pessoas nas ruas e como assunto das principais exposições e discussões nas redes sociais, a mídia teve que quebrar sua resistência e dar visibilidade às manifestações.

A “velha” mídia, sobretudo a televisão, (ainda) controla e detém o monopólio de “tornar as coisas públicas” (LIMA, 2013, p. 160). Como uma grande parte da população acompanha e formula sua opinião com base no que é veiculado, principalmente nos programas de televisão, isso faz com que a velha mídia ainda detenha certo poder de manipulação sobre as pessoas. Não existem interação e diálogo dentro da velha mídia, mas imposição de discursos à população.

A “velha” mídia ainda é vista como o quarto poder da sociedade contemporânea, mas esse poder se encontra fragilizado e desestruturado pelas comunicações via computadores, telefones móveis e o *ciberespaço*, além da insatisfação de uma parte da população por ver a mídia como um veículo manipulador, que é comprovado através do declínio de audiência da emissora de televisão Globo registrado no ano de 2013, considerado como um declínio histórico (SOARES, 2013). Porém com toda essa insatisfação, queda na audiência e fragilidade, a velha mídia ainda continua a se manter como um poder na sociedade contemporânea.

As tecnologias e redes sociais digitais proporciona o contato discursivo entre os indivíduos, a exemplo das comunidades virtuais que possibilitam uma interação e diálogo das opiniões e posicionamentos, lá as pessoas não só são ouvidas como também expressam a sua

opinião. A interação nas redes sociais informacionais foi a responsável pela fragilização do poder da “velha” mídia, o melhor exemplo dessa fragilização foram as coberturas do movimento contra o aumento da passagem do transporte em Teresina, nos anos de 2011 e 2012 e as Jornadas de Junho de 2013. No começo das manifestações a mídia “velha” reportava as mobilizações como ações de baderna e depredação de patrimônio público, com o aumento das interações nas redes sociais virtuais em defesa das manifestações e o crescimento do número de pessoas que foram às ruas reivindicar redução da tarifa, a “velha” mídia, principalmente a televisiva, passou a assumir uma postura “neutra” e a mostrar as mobilizações como atos sócio-políticos de reivindicação por direitos. Essa fragilização fez com que a velha mídia se abrisse aos canais interativos da *internet*, passando a atuar fortemente na comunicação *on-line*, preservando assim o poder que exerce na sociedade.

Outro exemplo da integração dos primeiros movimentos sociais com a mídia, principalmente com espaço virtual é o movimento zapatista¹⁶ que usou como um de suas estratégias de comunicação de seus objetivos a comunicação virtual, como a *internet* e a mídia. Os zapatistas são considerados primeiro movimento de guerrilha informacional, criando um evento de mídia em que difundiram sua mensagem e conquistaram simpatia por todo mundo, e ao mesmo tempo foram se distanciando de uma guerrilha sangrenta. O movimento disseminou por todo o mundo suas informações através da *internet*, criando simpatia internacional e o estabelecimento de grupos de formação de opinião pública, o que impossibilitou ao governo mexicano o uso da força e repressão em larga escala; ao fim, prevaleceu a negociação entre governo e movimento (CASTELLS, 1999b).

Outro movimento que manteve ligação com a mídia, principalmente com a virtual, foi o movimento anti-globalização¹⁷ ocorrido em Seattle, Estados Unidos, em novembro de 1999.

¹⁶ “Os zapatistas são camponeses, a maioria índios tzeltales, tzotziles e choles, oriundos das comunidades estabelecidas desde a década de 40 na floresta tropical de Lacandon, na fronteira com a Guatemala, no México. Os camponeses e índios eram submetidos a um estado de insegurança por parte do governo e dos latifundiários. A mobilização dos camponeses mexicanos iniciou pacífica e tomou um rumo com a adoção de táticas radicais” (CASTELLS, 1999b, p. 98-99).

¹⁷ “A reunião ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC) em Seattle, nos Estados Unidos, em novembro de 1999, marcou o nascimento do movimento anti-globalização como uma força internacional. O movimento ganhou força suficiente para impedir decisões e até provocar o cancelamento de encontros, como ocorreu com uma reunião do Banco Mundial marcada para Barcelona no ano passado [2001]. A reunião da OMC deveria dar início a uma nova rodada de liberalização do comércio mundial, mas acabou fracassando, com a falta de acordo entre as delegações de vários países. Cerca de 100 mil manifestantes foram às ruas de Seattle protestar contra o encontro, e só ocorreu após a prisão de mais de 600 manifestantes. Os protestos de Seattle viraram um marco no movimento anti-globalização. Em abril de 2000, as manifestações chegaram a Washington durante a reunião de primavera do Banco Mundial (Bird) e da Organização Mundial de Comércio. Cerca de 1.500 pessoas foram presas durante o evento. No encontro seguinte entre essas organizações, em setembro do mesmo ano, em Praga, os manifestantes estavam presentes com mais força e conseguiram que o encontro terminasse um dia antes do previsto. A reunião de Cúpula das Américas, que reuniu 34 líderes do hemisfério, em Quebec, no Canadá, em abril do ano passado, reuniu mais de 20 mil manifestantes. Os choques com a polícia deixaram mais

Foi um movimento marcado por mobilizações pacíficas, conferências virtuais e conseguiu levar às ruas um grande número de pessoas de diversas nacionalidades para combater a liberalização do comércio mundial, o que traria aumento no número de desemprego e crescimento da desigualdade social tanto a nível local como mundial.

Se a *internet* se ajusta às características de movimento social, o inverso também acontece: “os movimentos sociais se ajustam a essa nova realidade que envolve não apenas a circulação de discursos, mas também as formas de discursivização” (MITTMANN, 2009, p. 03). Os movimentos sociais e manifestações públicas veem na *internet* um meio de divulgar e expandir suas ideologias, causas, reivindicações, estratégias de luta e mobilização para as ruas. A *internet*, hoje em dia, é o principal meio (não o único) de organizar manifestações de rua pelos movimentos sociais e por coletivos de pessoas indignadas com algo. A *internet* foi um dos principais meios de convocação para as ruas nas manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público em Teresina, como a criação e a divulgação de eventos no *facebook* para participação de atos nas ruas.

de 40 feridos e resultaram na prisão de 400 pessoas. Apesar do elevado número de vítimas, foi na Cúpula das Américas que os protestos pacíficos e com propostas alternativas à globalização começaram a ganhar corpo. O próprio governo canadense patrocinou um evento com organizações não-governamentais e grupos anti-globalização – a Conferência dos Povos da América – que elaborou um documento contrário à criação da Alca. No ano passado [2001] os protestos se tornaram mais freqüentes e passaram a ser considerados parte de qualquer evento político ou econômico de importância internacional. Em junho, durante a reunião de cúpula da União Européia em Gotemburgo, na Suécia, os protestos – e a sua repressão pela polícia – foram violentos. No que ficou conhecido como "Batalha de Gotemburgo", 29 pessoas ficaram feridas e 500 foram presas. Também em junho, os militantes anti-globalização conseguiram o cancelamento do encontro do Banco Mundial, que deveria acontecer em Barcelona. A conferência foi realizada online, mas os manifestantes mantiveram a programação anti-globalização nas ruas da cidade catalã. Embora distantes dos dirigentes do banco fisicamente, os militantes conseguiram se fazer ouvir ao colocar, na conferência virtual, pedidos para o perdão da dívida dos países pobres. Outro manifestante perguntou se o alto esquema de segurança utilizado hoje nesses encontros não é incompatível com a expectativa das comunidades democráticas” (BACOCINA, 2002).

Figura 01 – Eventos organizados no *facebook* “Campanha quem tem boca vaia o Elmano”, “Ato contra aumento de passagem de ônibus”, “Semana dos indignados – Contra o aumento da passagem em Teresina”, “Retorno dos indignados – Theresina”



Figura 01 – continua



Fonte: Facebook, 2011/2012.

O conceito de *ciberativismo* vem sendo utilizado de forma pouco criteriosa para designar a utilização da *internet* e das novas mídias em ações de cunho político, sem o desenvolvimento sistemático do conceito (MOREIRA, 2013). O termo *ciberativismo* também “agrega outros termos como *ativismo midiático*, *ativismo digital*, *novo ativismo*, *novíssimos*

movimentos sociais, click-ativismo, hacktivismo, smart mobs, ativismo eletrônico, desobediência civil eletrônica, ciberguerra, netwar, guerrilha de comunicação”, dentre outros. (MOREIRA, 2013, p. 01 – *grifos nosso*). O conceito de *ciberativismo* apresenta uma amplitude grande já que é utilizado para analisar ações coletivas, manifestações, movimentos sociais que apresentem alguma relação com tecnologias digitais, ciberespaço e internet.

Por ser um fenômeno recente, o *ciberativismo* apresenta um campo de discussão teórico pequeno; visto que a realidade social dos movimentos sociais no *ciberespaço* é explicada pela formulação de categorias empíricas produzidas a partir do desenvolvimento histórico da *internet* com as transformações ocorridas nos movimentos sociais.

“Essas tecnologias de comunicação não são apenas ferramentas de descrição, mas sim de construção e reconstrução da realidade” (SAKAMOTO, 2013, p. 170). A virtualização das informações, o *ciberespaço* e a *internet* tem promovido um amplo debate da população em questões sociais, políticas e culturais. Com as pessoas opinando e tendo voz, as redes sociais digitais estão sendo vistas como plataformas de promoção da articulação política e como formas de participação social. As pessoas que tuitavam #ContraoAumento, que compartilhavam, curtiam e comentavam imagens e *posts* relacionados às manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público tinham o sentimento de estarem integradas na luta por expressarem seu apoio e opiniões as manifestações nas redes sociais digitais.

As manifestações de rua que tiveram grande proporção tanto mundialmente como no Brasil, tiveram um grande apoio das redes sociais digitais. Mas a *internet*, por mais que tenha promovido uma nova maneira de fazer política, não obrigatoriamente promoveu manifestações de teor político de livre expressão. As últimas manifestações ocorridas no Brasil (2015), como o “Fora PT”, “*Impeachment* da Presidenta Dilma” e até mesmo as Jornadas de Junho, depois da redução da tarifa do transporte coletivo de São Paulo, apresentaram influências do estilo e pensamento conservador, como a proibição de expressar-se livremente, podemos citar como exemplo o que aconteceu com os filiados e simpatizantes de partidos políticos, que foram obrigados a baixar suas bandeiras e saírem das manifestações, o que resultou em alguns “bate boca” e agressões entre os próprios manifestantes.

A *internet* e a interligação da sociedade em redes promovem a aceleração da circulação do capital e o aumento na produtividade no trabalho e na economia.

Na grande malha de usuários interligados pela Internet, as novas formas de interações sociais que surgem a partir da utilização de dispositivos sem fio (*notebooks, smartphones, etc.*) criam novas possibilidades econômicas e políticas na formação de espaços envolvendo aqueles que ocupam pontos nodais dessa rede, ou seja: os usuários e fornecedores *on-line*. Essas interações permitem a difusão

irrestrita de informações em formato multimodal, em que os recursos de mídia integram código, texto, som e imagem. Desta forma, é difícil impedir que qualquer pessoa ou instituição crie novos *sites*, portais e soluções computacionais. Esse novo meio interativo possibilita ampliação de ganhos financeiros através da redução de custos de comunicação, gerenciamento a distância, criação de novas mercadorias, redução do quadro pessoal de empresas, aumento das vendas *on-line*, etc. (CUTRIM; NUNES, 2013, p. 206).

O *ciberespaço* foi questionado como se o processo de virtualização estivesse se opondo a realidade. O virtual não se opõe a realidade, ele pega a realidade e a transforma, acrescenta, incrementa em outra realidade interconectada em redes. Para ficar mais claro, vejamos, por exemplo, os relacionamentos pessoais, que de uma realidade concreta são transformados em realidade virtual e individualizados, a exemplo das plataformas de bate-papo virtuais e aplicativos de relacionamentos.

“As novas tecnologias da informação e comunicação (NTICs) ganharam destaque no processo de mobilização de militantes, a exemplo das ferramentas *Youtube*, *Twitter* e *Facebook*, que foram amplamente utilizadas pelos manifestantes” (CUTRIM; NUNES, 2013, p. 206). Essas plataformas caíram nas graças dos manifestantes, já que eram através delas que eram divulgados os protestos, as pessoas poderiam dar sua opinião, comentar, postar fotos e vídeos dos protestos, principalmente dos atos de repressão violenta que os manifestantes sofriam, no *youtube* encontra-se o registro audiovisual de atos nas ruas, principalmente na avenida Frei Serafim das manifestações contra o aumento da tarifa do transporte público. As redes sociais digitais se configuraram em uma nova forma de participação social e democracia participativa, onde as pessoas agora puderam dar suas opiniões e serem escutadas.

A postagem das opiniões diversas, garantida pela liberdade de expressão na Internet, aparenta dar condições para uma democracia participativa que diminuiria as desigualdades sociais e tornaria mais transparentes as informações dos agentes públicos, como benefício da interatividade *on-line*. Inclusive, nessa grande rede digital, um flagrante pode ser postado em tempo real por meio de um *smartphone* e visualizado imediatamente por qualquer internauta. O *upload* de um vídeo, foto, ou documento, que revela uma denúncia, é um recurso às mãos de qualquer pessoa que possua um aparelho portátil conectado à Internet, a exemplo dos conteúdos postados no site *Wikileaks* (CUTRIM; NUNES, 2013, p. 207).

É verdade que “as novas tecnologias da informação e comunicação, poderão ser empregadas para produzir recursos para fins emancipatórios”. Entretanto, “essa possibilidade não se concretizará de forma idealista, mas, sim, através da luta de classes” (CUTRIM; NUNES, 2013, p. 209). Alguns teóricos se posicionam pontuando que as tecnologias de informação e a *internet* têm uma grande contribuição em divulgar e levar as pessoas às ruas para protestarem, mas que fica apenas nisso, já que o real motivo dos protestos não são as

redes sociais digitais, mas sim as problemáticas sociais como educação, saúde, corrupção. Com base nos teóricos trabalhados nesta pesquisa, percebe-se que os mesmos até dão ênfase que antes da massificação das tecnologias de informação e da *internet* já haviam protestos bem organizados e calorosos, a exemplo das “Diretas Já” e o “*Impeachment* do Collor”, em 1992.

As manifestações, nos últimos anos, de milhões de trabalhadores desempregados na Zona do Euro mostram que as reivindicações são bastante materiais e não virtuais, como divulgam as agências de notícias. No Brasil, em 2013, não foram as mensagens postadas na Internet que convenceram milhões de manifestantes a saírem às ruas. Foram as péssimas condições do transporte urbano, as filas de hospitais, a falta de professores nas escolas públicas, etc. (CUTRIM; NUNES, 2013, p. 209).

As tecnologias informacionais não vão ser a base estrutural de manifestações, mas sim o descontentamento e a indignação das pessoas por um direito social. As tecnologias se mostram fundamentais em atos de manifestantes quando se trata da organização, convocação e divulgação de manifestações.

Concluindo esse capítulo, podemos notar que as mudanças e transformações que a globalização traz aos diversos setores como o político, o econômico e o cultural acabam interligando ainda mais eles. O projeto político formulado e executado pelo Estado interfere na economia do próprio país, e em certos casos na própria economia mundial e no campo cultural, com a difusão de valores culturais na sociedade global e mercantilização da cultura que, por sua vez, acaba aumentando a lucratividade do sistema econômico e o sistema informacional junto com o desenvolvimento tecnológico.

4 NÃO SÓ POR R\$ 2,10: UMA ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA E DAS MANIFESTAÇÕES CONTRA O AUMENTO DA PASSAGEM DE ÔNIBUS EM TERESINA

Todo ano ocorre aumento no preço dos produtos comercializados e em serviços prestados. O sistema de transporte coletivo não foge a essa regra e todo ano a tarifa cobrada nos ônibus, metrô e outros transportes públicos e privados passam por reajuste. Junto com esse reajuste ocorrem algumas manifestações por tarifas mais acessíveis à população e por melhorias no sistema de transporte coletivo como um todo. Algumas manifestações passam despercebidas pela população e outras agregaram comoção e chegam a causar certos impactos na sociedade, a exemplo das manifestações contra o aumento da passagem em Teresina – PI nos anos de 2011 e 2012, que trouxeram algumas mudanças na realidade social da sociedade teresinense. É sobre isso que dedicamos a análise deste capítulo.

Manifestações contra reajuste de tarifa de transporte coletivo não mexem apenas com questão econômica tanto do Estado como da população, também questiona outros fatores ligados ao sistema de transporte público de uma cidade, como a operacionalização dos meios de transporte e a circulação e mobilidade urbana da cidade. Questiona também preço de passagem, linhas e circulação de ônibus, integração, além de levantar problemáticas sobre a situação da mobilidade urbana da cidade.

Falar sobre mobilidade urbana é algo complexo porque é uma problemática que afeta todas as cidades do mundo, principalmente os grandes centros urbanos como Nova York, Xangai, Londres, São Paulo, entre outros. Algumas cidades apresentam uma mobilidade urbana melhor estruturada com problemas de resolubilidade de curto prazo, já outras apresentam uma mobilidade urbana crítica com problemas a serem resolvidos a longo prazo, que vão se estendendo por muitos anos. Várias perspectivas de estudos fizeram análise sobre os problemas ligados à temática mobilidade urbana, como questões técnicas e de trânsito. Muitos dos estudos são interdisciplinares, no intuito de entender melhor a mobilidade urbana e compreender os problemas gerados por conta do deslocamento e circulação das pessoas no espaço urbano, e quem sabe até trazer soluções para esses problemas.

Devido a isso, nesse capítulo, antes de adentrarmos às manifestações contra o aumento da passagem e os conflitos gerados pela mesma, serão discutidas questões sobre mobilidade urbana, especialmente a de Teresina, para se chegar à temática relacionada às manifestações contra o aumento de tarifa, até mesmo porque falar sobre problemas ligados a transporte público coletivo de certa forma é também falar sobre problemas de mobilidade urbana.

4.1 Mobilidade Urbana: Uma Análise Sobre o Processo de Deslocamento e Circulação das Pessoas

Falar sobre mobilidade urbana é muito amplo e complexo, já que não se discute apenas a questão de deslocamento e circulação das pessoas, mas também questões ligadas ao uso do solo, habitação, meio ambiente e saneamento básico. É importante ressaltar que esta pesquisa vai atentar apenas a questões ligadas ao deslocamento e circulação das pessoas, especialmente ao uso do transporte coletivo, no caso os ônibus.

A mobilidade urbana não é um problema da sociedade atual, já vem desde os anos de 1800, com problemas sociais e sanitários relacionados aos cavalos, sendo esses os responsáveis pela locomoção das pessoas naquela época. Eram tantos os problemas de deslocamentos e circulação, gerados pelos cavalos nas ruas que foi realizada uma conferência internacional de planejamento urbano que tinha como pauta principal “a busca de uma solução para os problemas causados nas grandes cidades do mundo pelo uso exacerbado do cavalo como meio de transporte” (RUBIM; LEITÃO, 2013, p. 55). Esses problemas de mobilidade causados pelo tráfego dos cavalos nas ruas só veio amenizar com a popularização do uso do automóvel na sociedade, mas na verdade a problemática do deslocamento e tráfego estava assumindo novas configurações, cujo foco principal seria os carros e o trânsito.

A expansão do carro trouxe inúmeros benefícios ao desenvolvimento tecnológico e econômico das cidades, introduzindo mudanças significativas na linha de produção e no mercado de trabalho (fordismo), cujas consequências – positivas e negativas – são sentidas até hoje. Esses fatores fizeram que os investimentos no setor se tornassem constantes, como forma de garantir sua crescente expansão (RUBIM; LEITÃO, 2013, p. 55).

A popularização do carro trouxe uma nova realidade social e econômica ao mundo, alavancou o setor econômico, contribuiu para firmamento do capitalismo industrial e tornou a mobilidade urbana mais acessível e rápida nos centros urbanos, já que o deslocamento em veículos motorizados era feito em menor tempo comparado ao deslocamento realizado por tração de animais. É importante lembrar que os carros foram responsáveis por uma mobilidade mais rápida e acessível, porém é importante destacar que a utilização dos carros em sua maioria era feita por pessoas com alto poder de renda.

Questões ligadas à mobilidade urbana foram trabalhadas ao longo da história. Logo após a Segunda Guerra Mundial, com a ascensão e popularização do automóvel na sociedade de massa houve mudanças e crescimento nos deslocamentos relacionados à mobilidade nos centros urbanos. A nova realidade urbana de se locomover era tratada com foco na questão

benefício-custo, voltada para análises mais técnicas e econômicas. A partir dos anos sessenta, fatos sociais passaram a se integrar à discussão sobre mobilidade, a exemplo de questões relacionadas a impactos sociais e ambientais. A partir dos anos setenta, a Sociologia e a Política apresentam um envolvimento forte com as questões ligadas à mobilidade urbana, contribuindo com uma discussão mais social e com enfoque em uma política pública da mobilidade (VASCONCELLOS, 2001). Tanto a Sociologia como a Política e até a Antropologia trazem uma nova discussão sobre mobilidade urbana, voltada para o ato de se mover pelo indivíduo nos grupos sociais, além de mostrar relações e comparações da mobilidade no processo de construção e intensificação de outras problemáticas como as questões a (re)produção de desigualdades sociais na sociedade atual.

A grande utilização individual de transportes motorizados pelo mundo é hegemônica, mas a sua disseminação e seu uso conscientizado varia em cada região do globo. A Europa é marcada por ter um grande número de pessoas que usam transportes leves e não poluentes, como a bicicleta e o meio a pé, enquanto nos Estados Unidos a prioridade é o uso de carros, e já na América Latina o uso de carros é grande, apesar da maioria das cidades apresentarem um sistema de transporte e mobilidade bem precários, principalmente o transporte público coletivo.

Os países europeus, mesmo apresentando alto nível de renda e baixo número de habitantes por veículo, semelhante às cidades americanas, apresentam grande percentual de participação de deslocamentos por transporte público e transporte não motorizado. Isso significa que grande parte da população europeia, mesmo possuindo veículo privado, usa meio de transporte coletivos ou não motorizados no sua dia a dia, ou seja, um uso mais racional dos veículos privados. Sem dúvida um dos motivos para isso são cidades europeias com sistemas de transporte público mais atrativo e também com viário adequado para deslocamentos não motorizados – a pé ou bicicleta. No entanto, as cidades americanas são em sua maioria voltadas para o automóvel, com grandes vias de trânsito rápido (*freeways*) cruzando seus limites, com poucas opções de transporte público e ciclovias. Os grandes centros urbanos latino-americanos sempre tiveram um alto grau de informalidade na oferta de transporte público, o que gerava grandes desafios para o estado promover melhorias na mobilidade urbana. Os sistemas caracterizavam-se por excesso de veículos velhos de baixa capacidade, nos quais seus operadores promoviam grande concorrência predatória entre eles que retirava toda a eficiência da rede. As consequências eram as grandes deseconomias provocadas – congestionamentos, poluição e acidentes (VASCONCELLOS; CARVALHO, PEREIRA; 2011, p. 55-58).

As cidades europeias são vistas como os centros urbanos mais organizados em questão de mobilidade e sistema de transporte no mundo, o investimento na infraestrutura dos espaços de circulação tanto de transportes coletivos como individuais é alto, além de terem maior conscientização no uso de modos de transportes que priorizam a coletividade e a força humana. Os Estados Unidos apresentam um sistema de transporte bem organizado, com

maiores investimentos em espaços de circulação para transportes individuais como os carros e apresenta problemas de resolução a curto prazo, tanto no seu sistema de transporte como na sua mobilidade. A América Latina apresenta um sistema de transporte e mobilidade extremamente precário e com desigualdades, com transportes coletivos decadentes e estímulo ao uso de transportes individuais motorizados. O Brasil não foge à regra e apresenta muitos problemas e questionamentos sobre trânsito e mobilidade, como está exposto ao longo do capítulo.

4.1.1 O Sistema de transportes e a mobilidade urbana no Brasil

O transporte rodoviário começou a delinear mudanças sociais e econômicas no Brasil a partir dos anos de 1930, mudando a conjuntura econômica do país com a introdução do processo de industrialização, em especial do setor automobilístico, o que ampliou o número de carros aqui e, como consequência disso, a infraestrutura do espaço urbano começou a ser adequada a esse novo sistema de transporte e deslocamento.

No Brasil, em especial, a preferência ao transporte rodoviário começou a se dar a partir da Constituição de 1934, com o direcionamento dos esforços para a construção de rodovias no país. Em 1956, passamos pela introdução da indústria automobilística, acompanhada, desde então, por políticas públicas de apoio aos veículos automotores, em especial ao carro e à motocicleta (RUBIM; LEITÃO, 2013, p. 56).

O Brasil começava a estabelecer relações com o capitalismo industrial que estava em grande expansão pelo mundo e que tinha como principal alimento de seu motor econômico e social a indústria de base e automobilística. As indústrias dos automóveis impulsionaram tanto economias locais quanto a mundial, o que acabou redefinindo uma nova realidade social e urbanística a várias cidades brasileiras.

“A cidade passa a ser concebida para receber os automóveis das multinacionais do setor automotivo que começam a chegar ao final dos anos 1950” (BRYAN, 2011, p. 06). Os principais centros urbanos brasileiros passavam por uma reestruturação em sua infraestrutura para dar mais espaço aos veículos motorizados e por uma elaboração e planejamento de políticas públicas que atendessem às necessidades dessa nova conjuntura social regida pela influência dos veículos motorizados.

A realidade sobre o transporte no Brasil é vista da seguinte forma: ao tempo em que cresce o transporte rodoviário, diminui o transporte ferroviário. Uma das principais contribuições para o crescimento do transporte rodoviário foi no governo desenvolvimentista

de Juscelino Kubitscheck, que trouxe as principais montadoras de automóveis do mundo para o Brasil, construiu e aumentou o número de estradas pelo Brasil, introduziu e disseminou nas questões sociais da população a necessidade de possuir um carro, popularizando e aumentando a frota de carros no Brasil (BRYAN, 2011).

A mobilidade e o trânsito começavam a se torna um problema sério nos principais centros urbanos brasileiros, foi então que a partir dos anos 60 os planejamentos urbanos começaram a ser mais enfáticos; planos, projetos e leis começaram a ser elaborados e executados com ênfase nos transportes. O ponto de partida para essa discussão, elaboração dos planejamentos e planos vinha de ideias metodológicas desenvolvidas em outros países, especialmente os Estados Unidos e europeus, que já apresentavam um campo teórico maior, com estudos e práticas relacionadas a espaços urbanos e transportes. Foram as metodologias de outros países que deram suporte teórico à elaboração de planos de transportes para as cidades brasileiras (MELLO, 1981).

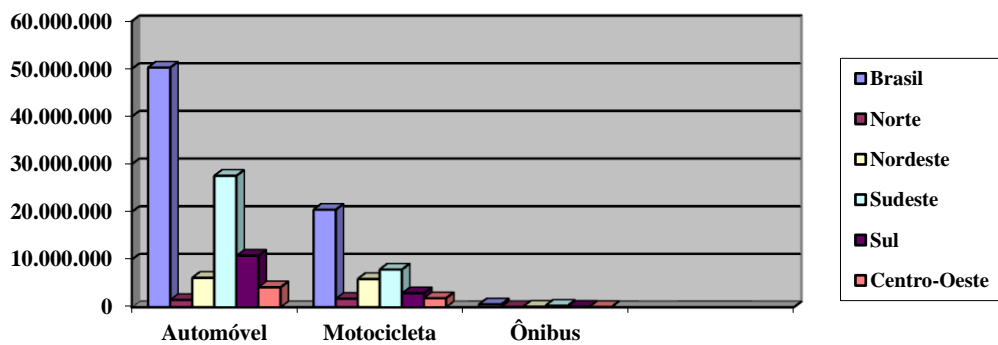
Com a expansão do transporte rodoviário e a queda dos demais transportes, como o ferroviário, na década de 80, começam a aparecer os problemas de mobilidade urbana ligados ao transporte motorizado. A utilização do transporte público motorizado caiu de “68% para 51%”, enquanto que o uso do carro cresceu de “32% para 49%” (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 10). Esse aumento no uso de carros e diminuição no uso do transporte coletivo refletiu em questões como consumo de energia, renda dos usuários, aumento de congestionamentos acidentes de trânsito e, aumento da poluição (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011). O aparecimento dessas problemáticas mostra que para entender, analisar e, quem sabe, desenvolver soluções aos questionamentos e situações deficitárias da mobilidade urbana é preciso levar em consideração questões tanto de espaço como de tempo.

Vários fatores interferem no delineamento da mobilidade urbana e nos modos de transporte usados para deslocamentos na cidade, como o acesso e a disponibilidade do espaço de circulação da cidade, os modos de transportes mais utilizados, a condição socioeconômica e o tipo de transporte usado, com base na estrutura que a cidade apresenta, as maneiras do uso e ocupação do solo que são regulamentadas pelo poder público (BRYAN, 2011). Com base nesses fatores e a desigualdade vista na sociedade, é visto que a mobilidade urbana também é um sistema de segregação, já que os modos de transportes mais usados são os automóveis, o transporte público e a pé, e a sua utilização vai de acordo com a renda; as pessoas de uma condição econômica média-baixa têm mais acessibilidade ao transporte coletivo e a pé,

enquanto pessoas de condição econômica média-alta tem mais acesso a transporte por automóvel.

Nos últimos anos, com os incentivos financeiros cedidos pelo governo como a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e a locomoção rápida e confortável dos transportes individuais, houve um crescimento exponencial no número de carros aqui no Brasil, como pode ser visto no gráfico abaixo.

Gráfico 01 – Frota de veículos, segundo as grandes regiões e unidades da federação – abr/2016



Fonte: DENATRAN, 2016.

No gráfico acima o número de automóveis é bem maior que o número de ônibus. O Brasil tem uma frota de 91.752.333 veículos; sendo que na região norte, o estado com maior frota é o Pará, com 1.758.300 e o com menor frota é o Amapá, com 176.383. Já no nordeste, o estado com maior frota é Pernambuco, com 2.753.369 e o que tem a menor frota é o Sergipe, com 681.912. Na região Sudeste, o estado com maior frota é São Paulo, com 26.850.572 e o de menor frota é Espírito Santo, com 1.773.892. Na região Sul, o estado com maior frota é o Rio Grande do Sul, com 6.519.900 e o de menor frota é o Paraná, com 7.018.111. No Centro-Oeste, o estado com maior frota é Goiás, com 3.585.208 e o de menor frota é Mato Grosso do Sul, com 1.423.715. O Piauí que é o Estado que mais nos interessa nesta pesquisa apresenta uma frota de 1.044.052 veículos, e desse total, 309.820 são automóveis, 496.859 são motocicletas e 6.242 são ônibus (DENATRAN, 2016). Com a redução dos impostos para produtos como carros e motocicletas, o aumento tanto no financiamento e no parcelamento dos carros têm feito as pessoas priorizarem a aquisição do seu próprio transporte individual, já que no final das contas, os gastos hoje com a utilização do transporte público coletivo por mês tem chegado ao valor equivalente a uma parcela mensal de um transporte individual popular, principalmente das motocicletas.

Com os problemas enfrentados no deslocamento dos espaços de circulação, o Estado aos poucos tem pensado em políticas públicas para amenizar os desconfortos presentes na mobilidade. Uma das políticas públicas de incentivo ao uso do transporte urbano no Brasil são os subsídios oferecidos pelo Estado tanto aos meios motorizados individuais como ao coletivo. Como já foi exposto acima, um dos subsídios cedido aos carros é a redução no IPI na compra de automóveis de baixas cilindradas; os carros acima de 2000 cilindradas pagam 25% de IPI, os de 1000 a 2000 pagam 13% e os carros de até 1000 pagam 7% e os comerciais leves pagam 8%. Outro subsídio para carros é concessão de estacionamento gratuito em vias públicas, o preço baixo oferecido no licenciamento e no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Os subsídios oferecidos ao transporte público são a compra de veículos com isenção do IPI e redução do Programa de Integração Social e na Contribuição para o Financiamento de Seguridade Social (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011). Os subsídios cedidos aos meios de transporte coletivo são bem menores, comparados aos que são oferecidos aos meios de transportes motorizados individuais, especialmente o carro; por isso a oferta, procura e compra de automóveis têm aumentando cada vez, fazendo com que cresça ainda mais o número de carros circulando no espaço urbano.

Uma das principais causas que tem gerado descontentamento e levado a organização de manifestações em várias cidades brasileiras é o custo no deslocamento por meio de ônibus. O sistema de transporte demanda custos e, no Brasil, os valores relacionados ao transporte público, no caso dos ônibus, são custeados pela arrecadação tarifária, já que são pouquíssimos os subsídios cedidos pelo Estado, como visto acima. Nos sistemas de transportes em que não há subsídios, a tarifa é definida pelo “valor cobrado dos usuários pagantes pelo serviço prestado que assegura uma arrecadação igual ao custo total do sistema em determinado período de tempo” (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 28). A política tarifária fica na responsabilidade do poder público e existe um cálculo para definir o valor que deve ser cobrado, o cálculo considera o custo total do transporte, os usuários pagantes e os gastos com a quilometragem (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Já foram utilizados vários métodos por alguns órgãos para calcular e realizar o reajuste tarifário dos ônibus nas cidades brasileiras. Da organização sistemática do transporte coletivo por ônibus, até o ano de 1982, a responsabilidade do reajuste da tarifa ficava com o Conselho Interministerial de Preços do Governo Federal. De 1982 até hoje, o aumento da tarifa é de responsabilidade das prefeituras municipais eram auxiliadas pelo documento chamado de “Instruções Práticas para Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos”, elaborado pelo Ministério dos Transportes, junto com a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e a Empresa

Brasileira de Planejamento dos Transportes. Esse documento passou por atualizações nos anos de 1994 e 1996 e foi alterado para “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos – Instruções Práticas Atualizadas”, sendo utilizado pela maioria das cidades brasileiras quando iniciam o processo de mudança tarifária (FERRAZ; TORRES, 2004). Vários métodos e cálculos são utilizados para realização do reajuste tarifário, a fórmula a seguir é a mais utilizada nos reajustes na maioria das cidades.

Figura 02 – Fórmula do cálculo da tarifa

$$Tar = \frac{C_{km}}{IPK_e} = \frac{\frac{CT}{Km}}{Pe} = \frac{CT}{Pe \cdot Km}$$

Legenda: *Tar* – tarifa, *C_{km}* – custo quilométrico, *IPK_e* – índice de passageiros por quilometro equivalente, *Km* – quilometro, *Pe* – número de passageiros equivalentes.

Fonte: VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011.

A tarifa é reajustada para suprir os custos do sistema de transporte. Os principais custos do sistema são os que exigem investimentos na infraestrutura e nos veículos. Os custos relacionados à infraestrutura são o planejamento, os projetos, a implantação e a operação da malha viária, de terminais e patrimônios privados, como oficinas, garagens e prédios. Os custos relacionados aos veículos são a aquisição, operação e manutenção dos mesmos. Quando os veículos, como o ônibus, estão em operação, há a demanda de custos variáveis associados à quilometragem rodada, custos fixos relacionados ao tempo de execução, custos unitário que têm como base a frequência do uso do transporte pelos passageiros e o custo da tarifa que estão associados ao custo do serviço utilizado (FERRAZ; TORRES, 2004). Todos esses custos, arcados tanto pelo Estado como empresários dos ônibus, refletem no valor cobrado aos usuários no deslocamento por meio dos ônibus.

Um dos principais fatores que causa custo na tarifa são os insumos que o sistema de transporte demanda. Os insumos que afetam a tarifa são o “pessoal, encargos com incidência de 40% a 50%, o combustível com 22% a 30%, os impostos e taxas com 4% a 10%, as despesas administrativas com 2% a 3%, a depreciação com 4% a 7%, a remuneração com 3% a 4%, a rodagem com 3% a 5%, os lubrificantes com 2% a 3% e as peças e acessórios com 3% a 5%” (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 29).

A estruturação do sistema de transporte está a cargo tanto do poder público como de entidades privadas, ambos os setores realizam investimentos no sistema de transporte e na mobilidade urbana das cidades, só que a responsabilidade sobre o sistema é dividida da seguinte forma: o poder público fica responsável pela estrutura física geral da circulação, como a infraestrutura por onde os meios de transporte realizam os deslocamentos e as entidades privadas são responsáveis pela questão operacional dos transportes, como o oferecimento de transportes para o deslocamento da população, regularizado por um processo de licitação. Nos últimos anos houve um grande crescimento de órgãos e empresas voltados para o financiamento do sistema de transporte.

O principal órgão de financiamento do transporte público urbano no Brasil é o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), financiando veículos e equipamentos para as empresas e também projetos de melhoria da infraestrutura para prefeituras e estados. Destacam-se também os organismos de fomento internacionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco Mundial. O Ministério das Cidades (Mcidades) lançou recentemente linhas especiais de financiamento para mobilidade urbana. No caso de financiamento da frota, as empresas operadoras não encontram muita dificuldade para realizar operações, geralmente utilizando linhas da Agência Especial de Financiamento Industrial (Finame) e pelo BNDES. E tem o recente Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC) da Mobilidade, com vista a melhorar a mobilidade nos principais centros urbanos brasileiros (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 36-37).

Os investimentos e financiamentos no sistema de transporte urbano têm como principal motivo a melhoria dos espaços e da mobilidade urbana, Outros motivos presentes, nas cidades e no trânsito, são os que o poder público procura realiza para manter a satisfação da população com os serviços e a exploração de lucro dos serviços de deslocamento por parte dos empresários de ônibus. As políticas de investimento do governo contribuem para o melhoramento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

As questões relacionadas ao trânsito são de obrigação do município, mas o governo federal e estadual também tem responsabilidade sobre algumas políticas voltadas ao trânsito, como o estabelecimento de diretrizes gerais que não entrem em conflito com as diretrizes dos outros poderes na gestão de serviços relacionados ao transporte público urbano e metropolitano. Essa responsabilidade do governo federal na política de trânsito da sociedade é regida pela Constituição Federal de 1988 (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011). A realidade é que o governo federal tem o controle sobre as estradas conhecidas como Rodovias BRs e as diretrizes traçadas pela CF de 1988 servem como base aos estados e municípios para elaborarem políticas de trânsito conforme sua realidade social, política e econômica.

No dia 01 de janeiro de 2003, foi criado pelo governo do, então, presidente Luiz Inácio Lula da Silva o Ministério das Cidades, responsável na elaboração de políticas públicas urbanas que visem a melhoria de problemas relacionados à questão de transporte, saneamento e habitação. O Ministério das Cidades executa o “Estatuto das Cidades” que procura “estabelecer normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (BRASIL, Lei Nº 10.257, 2001, p. 01) e o controle do uso do solo que está associado à questão do transporte nos espaços urbanos. O Ministério das Cidades também elabora a Política Nacional de Mobilidade Urbana com a finalidade de auxiliar e facilitar os planejamentos urbanos no âmbito do transporte, da mobilidade e da acessibilidade.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, Lei Nº 12.587, 2012, p. 01).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é uma lei que procura dar diretriz para o planejamento e organização do sistema de transportes, dos modos de circulação e dos deslocamentos das pessoas no espaço urbano, com base no diálogo com a realidade social, econômica e política de cada cidade.

O crescimento na frota de transportes e os deslocamentos por meio deles trazem à discussão sobre a mobilidade urbana nas cidades; mas o que seria propriamente mobilidade urbana? Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, ela é “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, Lei Nº 12.587, 2012, p. 01). Outro conceito diz que a mobilidade urbana é o ato de a pessoa movimentar-se no espaço urbano com base nas condições físicas, econômicas, e chegar ao destino desejado (VASCONCELLOS, 2001). A definição de mobilidade urbana vai muito além disso, pois é o deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano em modos de transportes, levando em consideração os aspectos sociais, políticos, econômicos e culturais de cada região.

É importante destacar que mobilidade urbana, transporte urbano e acessibilidade não são a mesma coisa, porém se complementam. Para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, transporte urbano é o “conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes” (BRASIL, Lei Nº 12.587, 2012, p. 02) e acessibilidade é a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”

(BRASIL, Lei N° 12.587, 2012, p. 02). Como o transporte urbano e a acessibilidade apresentam certa interdependência, é preciso que haja um planejamento deles para que a mobilidade urbana seja tanto planejada como executada de forma positiva.

O transporte urbano é muito importante na vida das pessoas como qualquer outro serviço básico que a população precisa. Toda a sociedade é usuária do transporte, tanto que o deslocamento de pessoas é caracterizado como transporte de passageiros e o deslocamento de produtos é caracterizado como transporte de cargas. O transporte urbano como qualquer outro serviço apresenta gastos, como execução no sistema viário, manutenção e investimentos. A execução nas vias urbanas do transporte urbano pode ser de diversas formas; tanto que existe uma classificação para os modos de transporte, como os não motorizados que não exigem energia vinda de um motor para se locomover e os motorizados que exigem energia vinda do motor para executar o deslocamento (FERRAZ; TORRES, 2004). Os modos de transporte, a exemplo de carro e ônibus, os motorizados são os mais usados pela população no percurso de grandes distâncias e por não causarem tanto desgaste físico, como a bicicleta, por exemplo, que precisa da força humana para poder realizar o deslocamento.

Existe outra classificação dos tipos de modo dos transportes urbanos com base na posse do meio utilizado para o deslocamento que pode ser privado ou individual, quando o transporte pertence à pessoa; público, coletivo ou de massa quando é um meio de transporte usado por um coletivo de pessoas que pagam uma tarifa estipulada e controlada para ter acesso ao deslocamento e; semipúblico, quando apresenta características tanto do privado quanto do público no seu deslocamento (FERRAZ; TORRES, 2004). Os transportes urbanos privados têm crescido cada vez mais perante os transportes públicos por motivos já colocados aqui, como a facilidade em se comprar um carro pelos incentivos fiscais, mas também, pelos diversos problemas que o transporte público apresenta como infraestrutura péssima, a superlotação durante os trajetos e falta de conforto no transporte público comparado ao individual.

O próprio sistema de transportes coletivos não tem capacidade e a flexibilidade suficientes para, simultaneamente, responder a uma procura de massas (cuja dimensão se situa na ordem dos vários milhões de viagens diárias) e conseguir assegurar as condições de conforto e de atratividade que lhe permitam competir com o transporte individual (NUNES, 2013, p. 382).

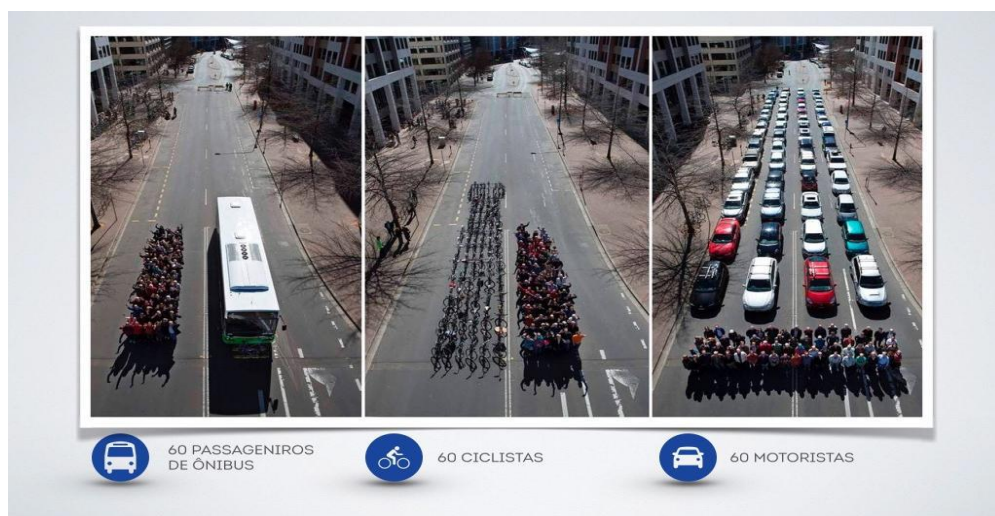
O transporte individual é mais atrativo por que a pessoa só caminha da casa para garagem para sair no seu veículo, faz uma viagem direta sem muitas paradas, parando apenas nos locais em que ela quer e tem o conforto da viagem, já no transporte público a pessoa tem

de se deslocar de sua casa para uma parada ou terminal que muitas vezes fica distante de sua residência, além o tempo de espera pelo veículo coletivo, as paradas constantes para se chegar até seu destino e o desconforto da viagem, que muitas vezes se encontram superlotados durante os deslocamentos, tanto que as pessoas expressam o descontentamento com os ônibus lotados como se fosse sardinha em lata.

O trajeto das pessoas pode ser classificado em intermodal e intramodal, o primeiro é quando a pessoa faz o trajeto por modos de transporte diferente, e o segundo é quando o trajeto é realizado pelo mesmo modo de transporte (FERRAZ; TORRES, 2004). Por exemplo: quando uma pessoa faz seu trajeto indo a pé para a parada, utilizando ônibus e logo em seguida metrô para chegar ao seu destino, esse deslocamento é classificado como intermodal; agora quando uma pessoa faz apenas seu trajeto a pé para chegar seu destino, esse deslocamento é classificado como intramodal.

“O transporte público urbano é imprescindível para a vitalidade econômica, a justiça social, a qualidade de vida e a eficiência das cidades modernas” (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 05). O transporte coletivo é de grande importância a sociedade, já que em muitos casos ele opera na condição de uma tarifa dita social, ou seja, é cobrado um preço de passagem que seja acessível economicamente à população, especialmente às pessoas de baixa renda e que moram em regiões periféricas das cidades. O transporte coletivo ajuda no controle do solo, na manutenção da infraestrutura e preservação do meio ambiente, na redução da emissão de gases poluentes e contribui na redução de congestionamentos, já que a “ocupação de um ônibus reduz o número de uns sessenta carros nas ruas” (SEMPLAN, 2016, p. 10).

Figura 03 - Comparação de ocupação de um espaço urbano por diferentes modos de transporte



Fonte: SEMPLAN, 2016.

Quanto mais for utilizado o transporte motorizado individual, no caso o carro, maiores serão os congestionamentos no trânsito. O transporte coletivo, no caso do ônibus, e o leve, no caso, a bicicleta são modos de transporte que não ocupam tanto espaço, deslocam um número maior de pessoas e reduzem o congestionamento no trânsito, concomitantemente diminuem o tempo no deslocamento.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi elaborada para tornar o deslocamento nos centros urbanos mais acessíveis de uma forma universal; visa o desenvolvimento político, econômico e sustentável das cidades onde é feito um diálogo com questões ambientais; procura dar à sociedade um transporte público coletivo mais acessível; preza a eficiência, eficácia e efetividade nos serviços ligados ao transporte urbano. O planejamento e execução de uma Política Nacional de Mobilidade toma como base uma gestão democrática e no controle social; visa o aproveitamento e boa utilização do espaço público de circulação; pensa na segurança nos deslocamentos; preza por uma circulação eficaz, eficiente e clareza de benefícios e ônus nos modos de transportes urbanos e na circulação (BRASIL, Lei Nº 12.587, 2012). A elaboração, organização e execução de todas essas questões foram no intuito de organizar os espaços urbanos e tornar os deslocamentos e espaços de circulação menos complexos e mais acessíveis às pessoas.

Os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana são “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais e proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e mobilidade” (BRASIL, Lei Nº 12.587, 2012, p. 03). Os processos de deslocamentos e os acessos aos modos de transportes urbanos são formas de (re)produções de desigualdades sociais, a exemplo da dificuldade de pessoas de baixa renda e que moram na periferia terem condições precárias na acessibilidade à circulação dos transportes, por isso a Política Nacional de Mobilidade Urbana procura estabelecer uma organização dos espaços urbanos em que os processos de deslocamentos e circulação sejam mais democráticos e que incluam a todos.

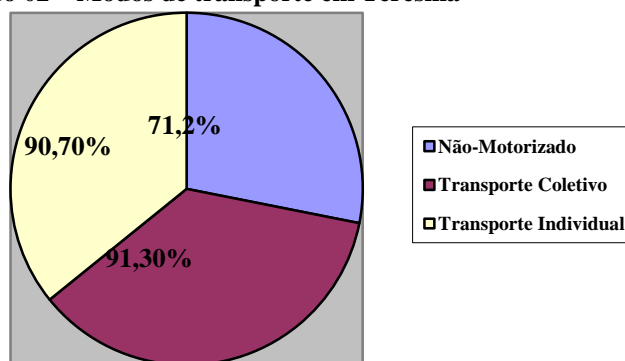
“A Política traz uma determinação clara para os municípios com mais de 20 mil habitantes que elaborem um Plano de Mobilidade Urbana. O Estatuto das Cidades instituiu a obrigatoriedade do Plano Diretor em cidades com mais de 500 mil habitantes” (RUBIM, LEITÃO, 2013, p. 58). Essas posições tanto da Política Nacional de Mobilidade Urbana como do Estatuto das Cidades, para que cada cidade elabore seu Plano de Transportes é organizar, planejar e executar ações de curto, médio e longo prazo para os problemas relacionados aos deslocamentos, circulação e transportes nos grandes centros urbanos, que têm se tornado cada vez mais sérios e complexos.

4.1.2 A Mobilidade Urbana em Teresina

Embora Teresina tenha sido uma cidade planejada, o seu crescimento espontâneo e desordenado causaram problemas nas questões de deslocamento, circulação, mobilidade e transportes. Teresina tem apresentado sérios problemas, como o seu trânsito caótico e seu sistema de transporte, principalmente o público coletivo, precário.

Segundo dados encontrados na SEMPLAN, Teresina tinha uma população de 778.341 habitantes. A população realiza 1,81 milhões de viagens pelos modos de transporte; sua distribuição é de 71,2% em modos de transporte não-motorizado, 91,3 % em transporte coletivo e 90,7% em transporte individual (SEMPLAN, 2008). Como pode ser visto, a diferença de utilização entre o transporte coletivo e o transporte individual é muito pouca.

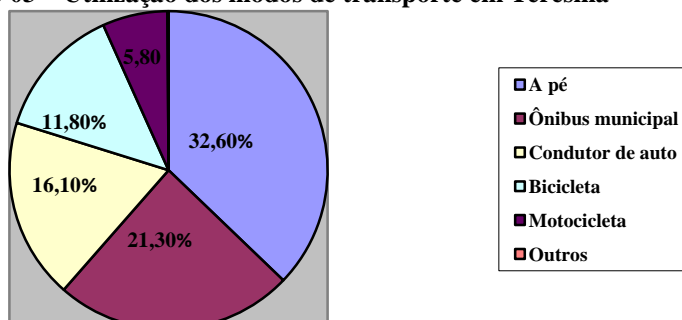
Gráfico 02 – Modos de transporte em Teresina



Fonte: SEMPLAN, 2008.

A população teresinense usa diversos modos de transporte no seu deslocamento. Foi constatado que na circulação de transporte, o meio a pé é o mais significativo, junto com as viagens realizadas por automóveis. A utilização de ônibus é considerada baixa se forem levadas em consideração questões socioeconômicas, e o uso de bicicletas e motocicletas tem aumentado (SEMPLAN, 2008).

Gráfico 03 – Utilização dos modos de transporte em Teresina



Fonte: SEMPLAN, 2008.

O setor de gestão responsável pelas questões de circulação, transportes e trânsito de Teresina é a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (STRANS), que é responsável pelo planejamento, controle e fiscalização de transportes públicos coletivos e pelo cadastro, controle e fiscalização de transportes semipúblicos. Ela também é responsável pela engenharia de tráfego da capital que faz o planejamento e projetos de circulação, implantação e manutenção de circulação vertical, horizontal e semaforica, além de promover palestras em instituições tanto públicas como privadas sobre educação no trânsito. A STRANS é um órgão gestor que tem em sua responsabilidade a fiscalização do trânsito, da circulação, do estacionamento e das paradas, realizado através de seus funcionários conhecidos como agentes de trânsito (STRANS, 2015).

A função da STRANS é exatamente cuidar do trânsito sobre o ordenamento em termos de sinalização, todo o trânsito, o transporte, principalmente na parte coletiva como os ônibus, vans, táxis, moto táxis. Cada um com seus problemas, como sabemos, o transporte seja aqui ou em qualquer lugar, tem importância para a cidade [GIL, 2016]¹⁸.

O planejamento da circulação e deslocamentos é de responsabilidade das entidades públicas, enquanto a execução é realizada por entidades privadas, ou seja, órgãos públicos são responsáveis pela elaboração de projetos, leis e planos que visem a uma melhor mobilidade urbana na cidade, enquanto a execução dos transportes urbanos coletivos, em especial os ônibus, é de responsabilidade de empresas privadas mediante um processo de licitação.

Em Teresina a elaboração dos projetos, leis e planos de infraestrutura de tráfego, trânsito e transporte são de responsabilidade da Secretaria de Planejamento da Prefeitura (SEMPPLAN) e da STRANS; que precisam, além de passar por aprovação em sessão na câmara dos vereadores, devem ser sancionados pelo prefeito, para que sua execução aconteça. Já a execução da circulação e deslocamento das pessoas por meio dos transportes coletivos motorizados, ficam a cargo do comando do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Teresina (SETUT). A tramitação do Plano Diretor de transportes acontece da seguinte forma, segundo alguns vereadores, que nos concederam informação através de entrevista.

O Plano Diretor é uma lei que vem a esta casa [Câmara dos Vereadores] e é discutida e aprovada por esta casa e qualquer alteração também deve ser feita por lei e também discutida e votada, então no momento em que nós discutimos e votamos numa matéria para uma posterior sanção do prefeito nós participamos desse Plano

¹⁸ Optou-se por utilizar-se de colchetes nas indicações das referências cujas citações tratem-se de falas dos entrevistados em diferenciação às citações teóricas ao longo desta dissertação.

diretor e buscamos, exatamente, colocar o melhor Plano Diretor para a cidade de Teresina e esse plano necessariamente se refere à mobilidade urbana, vias rápidas de trânsito para cidade de Teresina, que muitas vezes, em função das demandas, terminam sendo atropeladas e não atendidas conforme determina o plano diretor que é uma lei do município [EDVALDO, 2016]. A Câmara [de vereadores] aprova o Plano Diretor de Transportes de Teresina e acompanha a execução desse plano, aqui passa os projetos de lei que criam uma política pública, são projetos de leis que destinam os recursos públicos com seus valores para cada área e outras políticas [TERESA, 2016]. A Câmara tem participação no Plano Diretor, inclusive já é aprovado aqui [Câmara de Vereadores] [EDSON, 2016]. A câmara debate o projeto e o plano diretor passa por aqui, há um debate, há a apresentação de emendas que, as vezes, são aprovadas ou não, quando são aprovadas ainda vai para o prefeito sancionar ou não, em geral nem sempre o que a câmara municipal aprova é sancionado pelo prefeito, as vezes é vetado, mas, no conjunto, a maioria das emendas que são apresentadas no plano diretor elas não são aprovadas pelo consenso, algumas são sancionadas [ROSÁRIO, 2016].

A secretaria de transportes junto com a Câmara Municipal de Vereadores são os órgãos responsáveis pela elaboração, discussão e aprovação de projetos e leis do plano, depois ele é encaminhado para o prefeito sancionar ou vetar. Após a sanção, fica a cargo da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito sua implementação.

O SETUT é a entidade que agrega as empresas de ônibus de Teresina e tem como função organizar e gerenciar o sistema de transporte coletivo e representar os interesses das entidades empresárias que administram as linhas de ônibus que circulam pela cidade. Ele também é responsável pela emissão e comercialização dos Vales-transportes Eletrônicos que são usados pelos trabalhadores e pelos cartões em que são inseridos créditos no valor de meia-passageira aos estudantes (SETUT, 2015). A seguir, estão as imagens dos cartões utilizados no sistema de bilhetagem eletrônica nos ônibus de Teresina; sendo o primeiro usado por estudantes e o segundo por trabalhadores.

Figura 04 – Cartão e vale-transporte eletrônico nos ônibus de Teresina



Fonte: SETUT, 2015.

O SETUT é formado por treze empresas associadas e oferecem aproximadamente 90 linhas de ônibus, disponíveis à sociedade teresinense. As linhas de ônibus de Teresina estão organizadas da seguinte forma: a zona sudeste é organizada pelo consórcio Teresina e

abrange 26 linhas; a zona leste é organizada pelo consórcio Urbanus e abrange 17 linhas; a zona sudeste é organizada pelo consórcio Teresina e abrange 26 linhas e; a zona sul é organizada pelo consórcio Transcol e abrange 32 linhas (SETUT, 2015). O detalhamento das linhas pode ser visto nos anexos.

Realizou-se um levantamento sobre planos, projetos e leis que regulamentem a circulação e a mobilidade urbana de Teresina e foram encontrados na SEMPLAN documentos que tratam sobre planejamento e execuções referentes aos deslocamentos de pessoas e transportes no espaço urbano. A legislação encontrada trata sobre as calçadas, denominação das ruas, uso e ocupação do solo e transportes, um projeto de engenharia que visa à melhoria urbana no tráfego, um estudo de transportes urbanos, um plano diretor ciclovitário e um plano diretor de transporte e mobilidade urbana.

Figura 05 – Planos gestores de transporte e mobilidade urbana de Teresina



Fonte: SEPLAM, 2016.

A imagem é composta por três planos: um plano de engenharia de tráfego (projeto de Melhoria do Sistema Urbano), elaborado na década de 70; um plano de transportes, elaborado na década de 80; um plano diretor de transportes e mobilidade urbana, elaborado em 2008.

O projeto de Melhoria do Sistema Urbano foi desenvolvido na década de 70 pela Prefeitura Municipal de Teresina (PMT) e foi um projeto extremamente técnico e operacional, já que ele foi elaborado para atender a infraestrutura de Teresina, em especial à melhoria das ruas para a melhor circulação dos transportes. O projeto traz uma planta da situação estrutural de Teresina na época, características técnicas sobre as melhorias urbanas propostas, utilização do solo, projeto geométrico, terraplenagem, drenagem, pavimentação e interseção (SEPLAM, 1978).

O Plano de Estudo de Transportes Urbanos de Teresina foi desenvolvido na década de 80, também pela PMT. Ele é composto de duas etapas, uma recomendando implantações a médio prazo e a outra recomendando implantações a longo prazo, que seria o Plano Diretor de Transportes Urbanos. Nele é feita uma breve apresentação do surgimento e crescimento físico de Teresina e traz questões sobre o transporte coletivo como explicação da planilha de cálculo tarifário e a incidência da meia passagem na cidade; fala sobre o serviço de transporte coletivo, em especial os ônibus, tanto no aspecto de infraestrutura como no operacional; apresenta como foi feita a construção dos dados (no caso, a principal pesquisa foi a domiciliar); faz um estudo sobre alternativas no sistema de transporte (sendo que o objetivo das alternativas é a melhoria do atendimento ao usuário no sistema de transporte possibilitando redução no tempo, na quilometragem e no aumento da velocidade da viagem); traz proposições que levam em consideração a rede de transporte proposta, a localização de abrigos e terminais, melhorias no sistema viário, no processo operacional, os parâmetros das linhas, o equipamento e processo informacional e a comunicação visual; fala sobre estimativa de custos como melhorias nos corredores, elaboração de projetos, divulgação e conservação; e fazem avaliações econômica e operacional com base na relação benefício-custo, benefício líquido e taxa interna de retorno, além de apresentar um esquema de implementação nos anos 80 e 90 (SEMPPLAN, 1985).

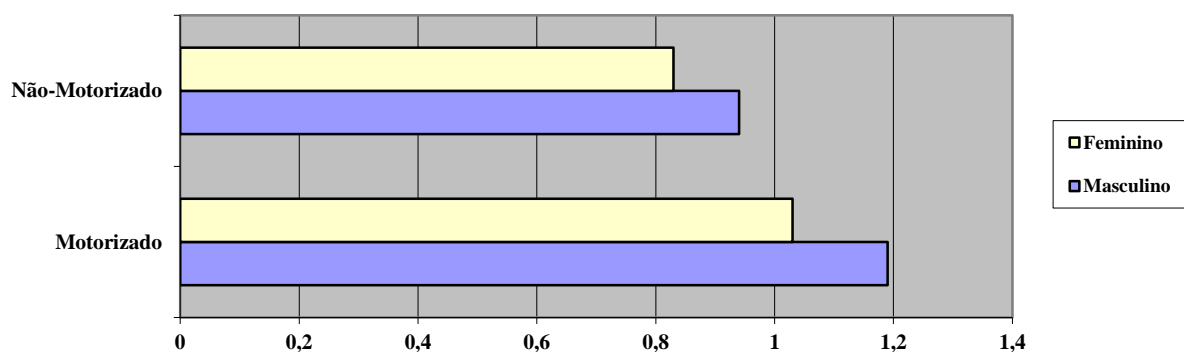
O Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina começou a ser elaborado em 2007 e foi concluído em 2008. É um plano usado como instrumento gestor na organização e regulamentação do transporte em Teresina. Seu principal direcionamento são as questões relacionadas à infraestrutura e aos serviços dos transportes urbanos, além de ser um instrumento que auxilia na formação de políticas públicas voltadas para esse setor. O plano estuda e analisa a circulação dos transportes motorizados tanto o individual como o coletivo e o não-motorizado. A pesquisa que vai dar base para a construção do Plano Diretor e de Mobilidade Urbana vai ser a pesquisa de análise documental de planos e projetos já existentes e a de origem e destino da circulação dos meios de transporte, realizadas no ano de 2007.

Segundo alguns vereadores, o atual Plano Diretor de Transportes e Mobilidade de Teresina (PDTMT) foi elaborado em 2005-2010 e reformulado em 2011-2012. “*Esse plano foi construindo na gestão do ex-prefeito Sílvio Mendes (2005-2010), foi reformulado na gestão do ex-prefeito Elmano (2011-2012) e passou por alguns ajustes na atual gestão do prefeito Firmino*” [TERESA, 2016]. “*O Plano Diretor foi elaborado na gestão do ex-prefeito Sílvio Mendes e foi aprovado na gestão do ex-prefeito Elmano Férrer e esse Plano Diretor está sendo cumprido*” [EDSON, 2016].

Uma das questões apresentadas no Plano Diretor de Transportes e Mobilidade de 2008, que não é visto no plano de transportes de 1985, é a relação da mobilidade urbana com questões de gênero e escolaridade. Os levantamentos e análises realizados mostram que homens se deslocam mais que as mulheres e as pessoas com maior nível de escolaridade são as que mais realizam viagens durante o dia. Um levantamento realizado pelo jornal O DIA no ano de 2011 mostrou que 56% dos estudantes usam os ônibus como deslocamento, e a maioria são estudantes universitários (56% DOS... JORNAL O DIA, 2011).

Os dados do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade de 2008, quanto à mobilidade segundo o gênero, podem ser observados no Gráfico 04, a seguir.

Gráfico 04 – Mobilidade segundo gênero

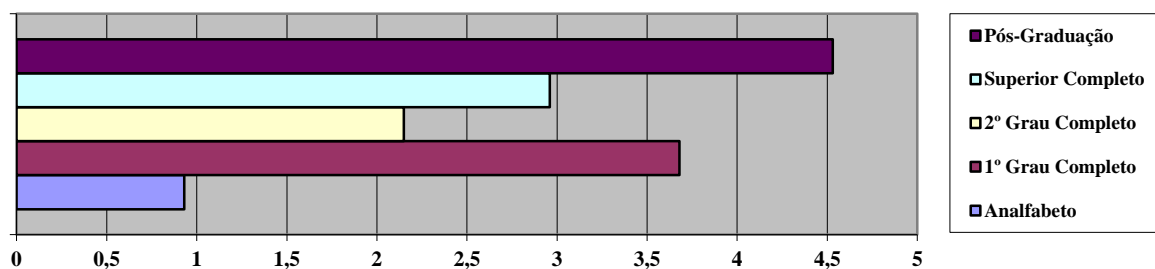


Fonte: SEMPLAN, 2008.

Os homens realizam mais deslocamentos que as mulheres; enquanto os homens apresentam dados de mobilidade de 2,13%, a mobilidade das mulheres é de 1,85%. A utilização pelos homens dos modos de transporte é assim dividida, maior utilização de carros, motocicletas e bicicletas, enquanto as mulheres usam mais o meio a pé e o transporte coletivo (SEMPLAN, 2008).

Quanto ao nível de escolaridade, o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade de 2008, apresenta os dados expostos pelo Gráfico 05, a seguir.

Gráfico 05 – Mobilidade segundo escolaridade

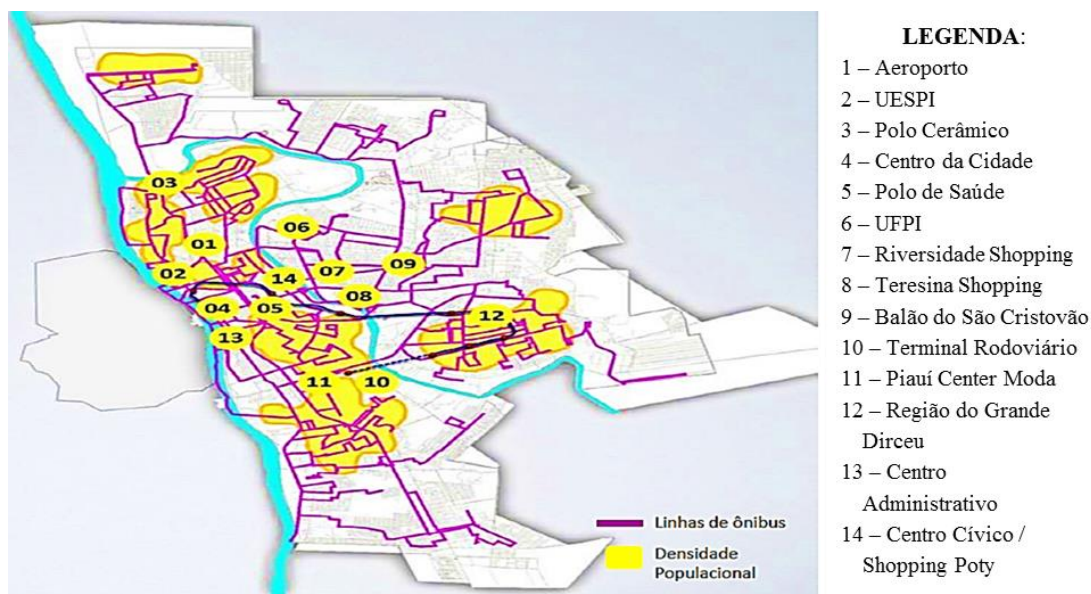


Fonte: SEMPLAN, 2008.

Quanto maior o grau de escolaridade da pessoa, maior vai ser o número de viagens que ela realiza. Enquanto o deslocamento do analfabeto é de 0,93%, o de pessoas com pós-graduação chega a 4,53% (SEMPLAN, 2008).

Teresina tem ampliado sua malha viária, no último levantamento realizado, a cidade tinha 3.110 km de extensão de malha viária, cobrindo uma área urbana de 283,85 km². Já o sistema viário principal conta com aproximadamente 185 km. Com o crescimento do sistema viário a cidade apresenta quatro eixos de deslocamento que são de acesso do fluxo com origem na zona sul ao centro, zona sudeste ao centro, na zona leste ao centro e na zona norte ao centro (SEMPLAN, 2008). Em consequência da expansão do sistema viário de Teresina, os fluxos e tráfegos nas vias urbanas também aumentaram e foram criados polos de tráfegos, para melhor compreender os fluxos e tráfegos da malha viária de Teresina, podemos observar a Figura 06.

Figura 06 – Polos que geram tráfegos em Teresina



Fonte – SEMPLAN, 2016.

As regiões com maiores tráfegos em Teresina são áreas com maior concentração comercial, escolar, prestação de serviço público, deslocamento para cidades e bairros com maior concentração de pessoas.

As manifestações contra o aumento da passagem nos anos de 2011 e 2012 possibilitaram algumas mudanças no sistema de transporte público de Teresina, entre as mudanças estão os corredores para ônibus que foram implementados nas principais avenidas de Teresina, para diminuir o tempo de deslocamento dos veículos coletivos e foi implantado um sistema de integração. A integração é um meio em que o passageiro pode fazer conexões com dois ou mais modos de transporte, pagando apenas uma passagem ou um preço mais acessível. Existem diversas maneiras de se realizar a integração, pode ser por meio físico, tarifário ou temporal.

Existe integração física entre duas ou mais linhas de transporte público quando os veículos param num mesmo local, permitindo, assim, que os usuários realizem transbordo (troca de veículos) praticamente sem necessidade de caminhar. Quando o local da transferência de um veículo para o outro é um ponto comum de parada de ônibus ou bonde, denomina-se o local de “ponto de transferência ou de transbordo”; quando se trata de uma estação de qualquer modalidade, a denominação empregada é “estação de transferência ou de transbordo”. A integração tarifária está associada à não necessidade de os usuários pagarem novamente para fazer transbordo entre veículos de linhas distintas, ou pagarem um valor adicional significativamente menor do que o preço normal das duas passagens que teriam de pagar para completar a viagem. No transporte público urbano também é empregada, em algumas situações, a integração sincronizada no tempo: os veículos de linhas diferentes cumprem uma programação operacional (plano de horários) planejada para que cheguem juntos ao local de integração física, permitindo aos usuários fazerem a transferência entre veículos sem praticamente qualquer espera (FERRAZ, TORRES, 2004, p. 126-130).

O sistema de integração de Teresina é apenas entre ônibus, não envolvendo outros meios de transporte público, a exemplo do que acontece em outras capitais como São Paulo, que a integração pode ser entre ônibus-ônibus e ônibus-metrô; a maneira como ocorre a integração na capital piauiense é pelo tempo: depois que é feita a leitura e cobrada a passagem no cartão do vale-transporte eletrônico a pessoa tem o prazo de uma hora para bairros centrais e uma hora e meia para bairros mais distantes para integrar com dois ou mais ônibus sem pagar outra passagem. Além da integração temporal, a prefeitura está investindo em uma integração física com a construção de oito terminais de integração na cidade, estando distribuídos dois terminais em cada zona. Para uma melhor visualização quanto a esses terminais de integração, o Quadro 02, a seguir, discrimina os dados desses, informando o local, zona, investimento para sua construção e situação quanto às obras de execução.

Quadro 02 – Terminais de integração em Teresina

Local do Terminal	Zona	Investimento (R\$)	Situação
Livramento	Sudeste	3.445.096	Em Execução
Itararé	Sudeste	3.998.834	Em Execução
Rui Barbosa	Norte	2.747.684	Em Execução
Buenos Aires	Norte	3.123.142	Em Execução
Bela Vista	Sul	3.853.337	Em Execução
Parque Piauí	Sul	4.256.345	Em Licitação
Piçarreira/Satélite	Leste	4.100.418	Em Licitação
Santa Isabel	Leste	2.910.879	Em Licitação

Fonte: SEMPLAN, 2016.

A criação de corredores para ônibus, a implementação do sistema de integração e a licitação de empresas para a exploração das linhas de ônibus foram reivindicações conquistadas pelas manifestações contra o reajuste da tarifa. A licitação para a exploração das linhas de ônibus ocorreu no ano de 2014 e as empresas ganhadoras foram as mesmas que já exploravam a circulação de ônibus na cidade.

O prefeito Firmino saiu distribuindo essa licitação para todas as empresas brasileiras, chegou até fazer visitas a empresas maiores em outras capitais para virem participar da licitação e sabe o que aconteceu? Nenhuma veio, nenhuma teve interesse, por que os empresários brasileiros do transporte público consideram o investimento em transporte coletivo como um investimento de risco, por que não tem uma remuneração devida, eles vivem da política de reajuste dada pelo prefeito, e sabemos que o prefeito vive aquele jogo de se der o reajuste a população fica insatisfeita e se não os empresários terminam por “quebrar” como já aconteceu com algumas empresas que estão saindo do sistema, o empresário do transporte de ônibus está procurando outra atividade econômica por não ter segurança naquele retorno e nós vivemos numa mundo capitalista [EDSON, 2016].

A homologação da licitação foi feita pelo decreto 13.4004 de 16/06/13 (o decreto está nos anexos) com base nos critérios e requisitos de melhor proposta e técnica executada e menor tarifa prestada ao serviço públicos, com base no edital da concorrência 001/2014 que diz:

O objeto da presente licitação é a outorga de concessão para a prestação e exploração dos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros, com ônibus, no Município de Teresina (PI), incluindo as linhas atuais e as futuramente criadas ou modificadas no território urbano do Município, com a finalidade de atender às necessidades atuais e futuras de deslocamento da população. O contrato de concessão tem por metas a prestação eficiente dos serviços concedidos, garantida a racionalização e reestruturação do sistema existente, com a criação de uma rede troncalizada e integrada física e tarifariamente; promover a organização e a racionalização do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus de forma a atender aos anseios de deslocamento da população em conformidade com os princípios da licitação, transparência, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e

de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos concessionários dos serviços; promover o constante aperfeiçoamento técnico e operacional do serviço; promover a integração entre os diferentes operadores, permissionários e concessionários do sistema municipal de transporte coletivo, bem como com outros modos de transportes; possibilitar a implantação de um sistema de integração física e tarifária capaz de abranger todas as possíveis necessidades de deslocamentos dos usuários na zona urbana e a aperfeiçoar a regulação do serviço de transporte (EDITAL 001, 2014).

Outra questão que foi levantada na época das manifestações, que gerou muita discussão em relação ao campo de transporte e mobilidade da cidade, foi a não aprovação, em 2015, de um projeto em uma sessão na Câmara dos Vereadores que obrigava a implantação de ar-condicionado nos ônibus de Teresina. Isso gerou muita indignação na população que veio a pressionar, principalmente pelo meio virtual, os gestores municipais que cederam e o projeto voltou para outra votação, sendo aprovado.

A mobilidade urbana e o serviço de transporte de Teresina não tiveram muitos avanços. Para os representantes de entidades estudantis que estavam à frente de alguns atos contra o aumento da passagem, a mobilidade *“não tem muita diferença não (da mobilidade antes e depois das manifestações), eu posso te falar que o transporte coletivo de Teresina é pior que na época do contra o aumento, por que os ônibus são os mesmos, é tudo a mesma coisa”* [DEOLINDO, 2016]. Sobre essa questão ela ainda permanece a mesma coisa, mas *“pode ser que agora com os terminais, o fluxo melhore, mas a gente ainda vai ver, o problema é que nossa engenharia de tráfego aqui é uma merda”* [ALEX, 2016]. A cidade ainda precisa avançar muito nessa questão, *“o movimento (as manifestações) trouxe saldos positivos, para a mobilidade urbana melhorar precisamos investir muito em transporte público de qualidade”* [ENZO, 2016]. Infelizmente ainda permanece a mesma coisa, *“a gestão atual está aí fazendo esses pontos de integração que é muito importante, mas para poder melhorar a mobilidade urbana falta muita coisa ainda”* [RODOLFO, 2016]. Se *“o transporte de Teresina naquele ano de 2011 era caótico, hoje nem se fala”* [JORDÃO, 2016]. A mobilidade *“não mudou em nada, continua um caos que era”* [DANILO, 2016]. Para alguns gestores municipais que exerciam naquela época e ainda exercem hoje o cargo de vereador(a), ainda deve avançar muito *“nas demandas da cidade com relação a mobilidade urbana, mas a gente percebe que o poder executivo, no seu limite, tem feito as intervenções necessárias para minimizar os problemas”* [EDVALDO, 2016]. Sobre essa questão é *“uma política que foi deixada de lado por pelo menos quinze anos, mas nos últimos seis anos ela tem sido vista mais de frente”* [TERESA, 2016].

“O grande problema é o sistema de transporte que não é de qualidade” [EDSON, 2016]. Estamos muito atrasados nessa questão de mobilidade urbana *“por que a cidade cresceu em serviços. Aqui se congrega pessoas de vários municípios para resolver problemas de cartório, saúde, educação, então a mobilidade urbana ainda precisa ser modernizada”* [ROSÁRIO, 2016]. A perspectiva sobre essa questão hoje em dia é *“muito positiva, estamos na reta final em construção dos terminais de integração, temos outras medidas que estão sendo tomadas pelo prefeito Firmino para que seja implantada o mais rápido possível na sua plenitude”* [JOSÉ, 2016]. Para pessoas vinculadas aos cargos executivos na época veem que a mobilidade *“precisa melhorar como tudo na vida, umas das coisas que eu vejo que é muito difícil, que não é só o transporte público, mas também a questão da acessibilidade dessa cidade”* [GIL, 2016].

O posicionamento da maioria dos colaboradores desta pesquisa sobre o sistema de transporte e a mobilidade urbana não é satisfatório; a mobilidade deu alguns passos depois que ocorreram as manifestações contra o aumento da passagem, mas ainda precisa avançar muito, enquanto apenas um colaborador vê a mobilidade positiva e satisfatória, depois que foi e está sendo executado o plano diretor junto com alguns projetos na estrutura física urbana da cidade.

As manifestações ‘trouxeram’ saldos positivos, pois começou a ser ‘percebido’ a mudança na mobilidade, não era vista essas faixas exclusivas de ônibus para transporte público, hoje você vê essas faixas exclusivas, é algo pequeno na mobilidade urbana, mas já é uma iniciativa. Precisamos compreender que para a mobilidade urbana de Teresina melhorar é preciso investir muito em um transporte público de qualidade. A principal preocupação é aumentar vias e pontes, só isso não vai melhorar, por exemplo, se tem uma via a mais na Frei Serafim, daqui dois ou três anos a quantidade de carros vai ter aumentando o congestionamento e vai ser o mesmo que temos hoje, agora se for investido nas frotas de ônibus, em veículos de transporte rápido e leve, em metrô, em mais espaço para que todo mundo possa frequentar, em um horário do transporte público regularizado, isso é investimento em mobilidade urbana, pois as pessoas deixarão de usar aquele veículo que era de passeio e começarão a utilizar o transporte público, automaticamente a frota de carros particulares vai diminuir e quem ganha é a mobilidade urbana, e todos esses investimentos não devem ficar restrito ao centro, devem também se estender aos bairros. Falta muito a Teresina nesse sentido, investir em mobilidade urbana é investir em um sistema de transporte público com qualidade. [ENZO, 2016]. O prefeito tem sido muito ágil na mobilidade, a avenida Barão de Gurgueia, avenida Miguel Rosa, avenida Kennedy estão passando por um processo de adequação ao sistema da mobilidade urbana já estão em plena construção. Os terminais de integração, para vir de qualquer ponto da cidade, para ir ao terminal de sua região tem, ao longo da via, algumas paradas... estão sendo padronizadas, estão sendo construídas para dar maior segurança e proteção aos usuários. Está em execução a ponte vereador Anselmo Dias, que está sendo construída na Gil Martins, que interliga toda a região sul da cidade à região sudeste, que envolve o Grande Dirceu; essa região vai ter a facilidade de trafegar por essa ponte, desafogando, conseqüentemente, a ponte que vai para a rodoviária, desafogando a ponte Wall Ferraz, desafogando a ponte Juscelino Kubitschek, enfim quem vem do Grande

Dirceu e quiser ir para o centro da cidade ou mesmo para a zona sul, irá trafegar pela ponte... por esse ponto que está em conclusão, concomitantemente o prefeito está construindo duas marginais ao rio Poty, uma pelo lado da cajuína que vem lá da ponte Anselmo Dias para desembocar na Cajuína, e uma pelo lado sul que vem para desembocar na avenida Marechal Castelo Branco, que irá dar melhor trafegabilidade para o transeunte. Já está ‘projetado’ uma ponte ali na altura da UFPI interligando a zona leste da cidade, mais precisamente, toda aquela região do Planalto Ininga, e outras comunidades próximas, quem vir pela zona norte, ao invés de vir pela ponte da Primavera, ‘tem’ mais uma opção que é a ponte que está em fase de andamento [JOSÉ, 2016].

Mesmo com projetos voltados para a estrutura física da cidade e o trânsito, em licitação e outros já em execução, como a ampliação de vias, construção de pontes, terminais de integração e ampliação de corredores de ônibus, a mobilidade urbana de Teresina ainda é precária, o sistema de transporte coletivo ainda é de péssima qualidade, as pessoas ainda se queixam do sistema de integração implantado, alegando que não integra. Todas essas questões e outras citadas pelos colaboradores serão detalhadas ao longo das próximas seções.

4.1.3 “Se a passagem não baixa, a catraca eu vou pular”

Os anos de 2011 e 2012 foram marcados por manifestações intensas contra o reajuste da tarifa do ônibus em Teresina, que foram classificadas como “manifestações dos estudantes”, “semana dos indignados”, “movimentos pela melhoria do transporte coletivo” e “conseguiu aglomerar em seu pico mais de 20 mil pessoas nas ruas” (NASCIMENTO; MENEZES, 2012, p. 13). As manifestações foram marcadas por muitos conflitos, entre entidades ligadas a movimentos sociais, partidos políticos, anarquistas e pessoas que se diziam “independentes”. Mas o principal conflito existente foi entre todas essas entidades unidas por um único motivo que era a luta contra o reajuste da tarifa e o poder público municipal juntamente com os empresários. Esse antagonismo principal criou dois lados, um que era contra o reajuste da tarifa e o outro que alegava haver a necessidade em realizar tal reajuste. “Os conflitos são manifestações de antagonismos abertos entre dois atores (individuais ou coletivos) de interesses momentaneamente incompatíveis quanto à posse ou à gestão de bens raros – materiais ou simbólicos” (JOHNSON, 1997, p. 86). O conflito é também resultado da ação dos indivíduos e tem como uma de suas consequências, o estabelecimento de funções sociais e a criação de grupos culturais e identitários (BIRNBAUM, 1996). Entidades, populares, poder público e setor empresarial eram os grupos de uma relação antagônica que culminou em grandes manifestações nas principais vias públicas da cidade.

As manifestações foram organizadas em dois momentos, o primeiro começou nos primeiros meses de 2011, reivindicando o reajuste menor da tarifa de ônibus, foram atos que não tiveram muita evidência, mas que tomaram grande proporção no mês de agosto daquele ano. O segundo momento foi em janeiro de 2012, quando as manifestações tinham dado uma “pausa” e voltavam contra o aumento na passagem do transporte público e pela implantação de um sistema de integração.

A primeira rodada de manifestação aconteceu no final do mês de agosto e terminou no dia dois de setembro com a revogação do preço da passagem anunciado na Câmara Municipal de Vereadores de Teresina. Ligaram da prefeitura para a gente e anunciaram. Durante esse período de 02 de setembro de 2011 até dezembro foi o período em que se montou uma comissão para fazer uma auditoria do sistema de transporte coletivo e de lá, teve o segundo aumento. A prefeitura alegou a legitimação do aumento pelo parecer dessa comissão de auditoria e ao fazer isso ela aumentou novamente o preço da passagem em 2012. Acontece que nessa segunda rodada de manifestações, teve radicalização, violência na rua, muitas pessoas participando do movimento, novamente essa forma violenta de acabar com o movimento deixava-o ainda mais forte [CÁSSIO, 2016].

Os dias de protestos, os conflitos ocorridos, a convocação para as ruas, os confrontos, a mudança no sistema de transporte são trabalhados na seção seguinte desse capítulo.

4.2 “#ContraoAumento”: parte I

As manifestações não começaram do nada e nem em grandes proporções. No ano de 2010 a prefeitura tinha praticado um reajuste, em que o preço da passagem do ônibus passava de R\$ 1,75 para R\$ 1,90. Algumas manifestações, seminários e palestras foram organizados contra esse aumento, mas todos de pequeno porte. O movimento estudantil sempre esteve presente nas manifestações contra aumento de passagem em Teresina, segundo Cássio *“falar de movimento estudantil na cidade de Teresina é basicamente aumento de passagem de ônibus e manifestação, então basicamente já é um ritual na luta do movimento estudantil na cidade”* [CÁSSIO, 2015]. Um dos atos dos estudantes no início dos protestos e que não recebeu muita evidência foi o ato de acampar na avenida Frei Serafim, como foi relatado, respectivamente, por Cássio e José Eduardo, mais conhecido como “Alemão”: *“aconteceu um aumento na passagem e a gente fez um acampamento na avenida Frei Serafim por exemplo”* [CÁSSIO, 2015], *“sempre que a prefeitura noticiava um aumento de passagem nós estávamos na rua, um ano antes nós tínhamos acampado na Frei Serafim contra o aumento, a galera da UBES passou a noite toda acampando contra o aumento da passagem* [ALEMÃO, 2016].

Outros atos de pequeno porte foram realizados antes do estouro das manifestações em agosto de 2011, como relata Jordão e Ben-Hur: *“o primeiro movimento que a gente fez foi em março daquele ano com os alunos do Liceu Piauiense, o DCE e os CAs do CEUT e os alunos do IFPI; nós fizemos uma caminhada da praça da liberdade até a Câmara Municipal”* [JORDÃO, 2016], *“começou com a informação de um vereador que a prefeitura iria aumentar a passagem, conseguimos fazer uma pequena mobilização com o pessoal que fazia parte do grêmio do Liceu Piauiense, do IFPI e de lá nós fizemos uma caminhada do centro até a Câmara de Vereadores isso no começo de 2011”* [BEN-HUR, 2016].

As manifestações não foram um fenômeno que apareceu de uma vez e ninguém sabia como tinha surgido, ela já vinha acontecendo, antes do aumento teve manifestações só que pequenas, organizadas pela própria UNE. Nós tínhamos que dispor de ônibus que iam buscar os alunos nas escolas das Zonas Norte e Sul nas primeiras manifestações. Os primeiros atos foram organizados pela UJS, LVJ, UMES, a juventude do PTB e de outras [FAGNER, 2016].

As entidades estudantis e sindicais começavam a organizar e realizar reuniões nesse primeiro momento das manifestações para discutir o que fazer na luta contra o aumento da passagem.

O Fórum (Estadual em Defesa do Transporte Público) que era a união de várias entidades sindicais e estudantis fazia reuniões na sede da UNE, que é o prédio ocupado do INSS, na praça do Fripisa, fazíamos reuniões também na sede do Sindserm, e nessas reuniões definíamos os atos, as estratégias de organização do movimento e fazíamos plenárias também tanto nessas reuniões como nas ruas antes e depois de cada dia de manifestação [DEOLINDO, 2015].

Até aquele momento o governo municipal não manifestara se haveria aumento naquele ano, ele só veio comunicar sobre o aumento no mês de julho, e que o SETUT havia apresentado uma proposta de reajuste tarifário de 15,79%, devido a isso o preço da passagem iria aumentar. Naquele mesmo mês o Fórum Estadual em Defesa do Transporte Público organizou um seminário no auditório do Ministério Público Estadual para discutir as planilhas de custo concedidas pelo SETUT, associadas ao aumento do preço da passagem. Seis dias depois desse seminário ocorrido no dia 21 de julho, o Fórum organizou um ato em frente à prefeitura com estudantes, sindicalistas e populares de movimentos sociais, pedindo o congelamento do preço da passagem de ônibus e a criação de uma empresa municipal de transportes públicos (FÓRUM ESTADUAL EM DEFESA DO TRANSPORTE PÚBLICO, 2011b).

De acordo com o professor Geraldo Carvalho, membro da Central Sindical e Popular (CSP – Conlutas), cada ônibus transporta, em média, 900 passageiros por

dia. Cerca de 350 desses pagam os custos de pessoal e outros insumos, como combustível e manutenção. Os dados são fornecidos pelo Sindicato dos Rodoviários. Nós estimamos que os 550 usuários restantes são responsáveis pelos lucros das empresas de transporte coletivo. Somente 20% desse total é revertido em imposto para o Estado, calculou o sindicalista, que acredita que o lucro mensal das empresas gira em torno de R\$ 2,5 milhões (FÓRUM ESTADUAL EM DEFESA DO TRANSPORTE PÚBLICO, 2011b).

Figura 07 – Ato organizado por estudantes e sindicalistas pelo congelamento da passagem



Fonte: FÓRUM ESTADUAL EM DEFESA DO TRANSPORTE PÚBLICO, 2011b.

No dia 18 de agosto de 2011 foi realizado outro ato com um número maior de estudantes que, além de reivindicar o congelamento da tarifa dos ônibus, cobravam outras questões, como o destino de 10% do Produto Interno Bruto (PIB) para a educação, 50% do fundo social do pré-sal para a educação e por um Plano Nacional de Educação. Essa manifestação foi predominantemente organizada por estudantes ligados às entidades, como a União Nacional dos Estudantes (UNE), a União Brasileira de Estudantes Secundaristas (UBES), a União Municipal de Estudantes Secundaristas (UMES), o Diretório Central dos Estudantes da Universidade Federal do Piauí (DCE – UFPI), a União da Juventude Socialista

(UJS), a Legião de Vanguardas de Juventude (LVJ), o Centro Colegial dos Estudantes Piauienses (CCEP) e vários grêmios estudantil (SOUSA, 2011a).

O movimento em 2011 começou a princípio como qualquer uma dessas outras manifestações que ocorreram anteriormente, em que a prefeitura aumenta o preço da passagem sem uma consulta prévia com a cidade, com a população, com os usuários, com os próprios movimentos e naturalmente a reação desses movimentos se deu, num primeiro momento, 'irem' à rua, porém é um movimento que ao longo do desenrolar dele foi ganhando uma proporção bastante grande e uma grande parte da população foi acompanhando [CASSIO, 2015].

Para acalmar os ânimos dos atos que estavam sendo realizados, o prefeito na época, Elmano Férrer, do PTB, anunciou em uma de suas agendas, realizada na manhã do dia 20 de agosto de 2011, que iria comunicar o valor do reajuste da tarifa de ônibus. Ele estava esperando o resultado da comissão formada pelo Ministério Público, Câmara Municipal, STRANS e Procuradoria Geral do Município, que definiria qual seria o melhor valor para reajustar o preço da passagem, além de procurar estabelecer um “ponto de equilíbrio” entre os dois lados, de um lado os estudantes e sindicalistas, que reivindicavam pela permanência da passagem a R\$ 1,90 e do outro os empresários do SETUT, querendo um reajuste de R\$ 0,30 na passagem fazendo com que a passagem ficasse no valor de R\$ 2,20 (PREFEITO... JORNAL O DIA, 2011a).

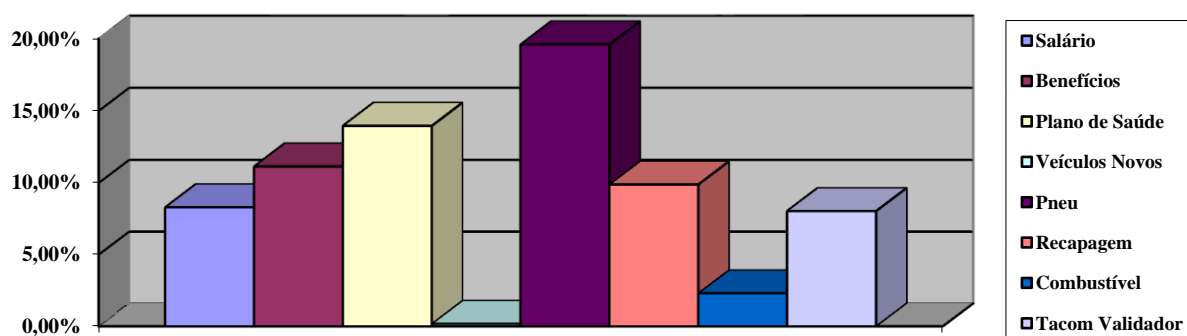
O conflito estava em formação e a definição dos atores ficava cada vez mais clara ao longo do processo de luta (MELUCCI, 2001). Os lados na luta contra o reajuste da tarifa e por um transporte público de qualidade ficava cada vez mais delineados, e não havia como chegar a um ponto de equilíbrio, uma situação de conflito já estava instaurada entre os atores envolvidos nos dois lados, e na luta cada lado defendia o que seria melhor aplicado em relação ao sistema de transporte e mobilidade a sociedade teresinense.

Com toda a discussão voltada para o reajuste da tarifa e o pronunciamento do prefeito de quanto seria o preço, o Ministério Público entrou com uma ação para suspensão do aumento do valor da passagem e que o mesmo deveria volta para o preço de R\$ 1,75 com base na justificativa de que a planilha usada para o reajuste estava defasada, o cálculo usado para estabelecer a nova tarifa era complexo, o que acabava resultando em falta de clareza nos dados que estavam presentes na planilha, além do fato de nunca ter havido a realização de licitação para a exploração das linhas; portanto as concessões estariam irregulares. O prefeito comentou que o preço da passagem estava sendo discutido por uma comissão para que ambos os lados não saíssem prejudicados e que havia a necessidade de um reajuste, pois os empresários do SETUT alegavam que o último reajuste tinha acontecido há 16 meses, e que,

se o preço da passagem fosse para R\$ 1,75 poderia gerar um colapso no transporte coletivo de Teresina, já que não teria como manter os custos ligados aos ônibus (NÃO... JORNAL O DIA, 2011).

No dia 26 de agosto, um grupo pequeno de estudantes realizou uma manifestação em frente à prefeitura pedindo para o prefeito não aumentar o preço da passagem do transporte coletivo (PASSAGEM... JORNAL O DIA, 2011). No dia 27 de agosto, os teresinenses amanheceram com a passagem de ônibus mais cara. O prefeito assinou o decreto Nº 11.454 no dia 26 de agosto de 2011 (pode ser visto nos anexos) reajustando a tarifa dos ônibus, com base na análise feita da planilha de custo do mês de maio/2011 (pode ser vista nos anexos). O decreto levava em consideração o aumento dos insumos no período de maio de 2010 a maio de 2011, como o salário dos funcionários, benefícios, plano de saúde, veículos novos, pneus, recapagem, combustível e tacom validador (TERESINA, Decreto nº 11.454, 2011a).

Gráfico 06 – Insumos que pesaram no aumento da passagem de ônibus de Teresina no ano de 2011



Fonte: PLANILHA DE CUSTOS MAIO / 2011.

O reajuste levou em consideração a renovação da frota, como a aquisição de alguns veículos novos na intenção de permitir maior acessibilidade à população, especialmente os deficientes físicos; assim como a discussão da planilha do mês de maio de 2011, pelo Conselho Municipal de Transportes Coletivos e o grande período de tempo em que foi realizado o último reajuste, feito no dia 15 de maio de 2010. O prefeito então reajustou a tarifa para R\$ 2,10, o preço da passagem inteira e para R\$ 1,05, o preço da meia passagem (TERESINA, Decreto nº 11.454, 2011a).

Indignados com o reajuste da tarifa, já que consideravam o novo preço da passagem abusivo, estudantes, movimentos sociais e sindicais organizaram o primeiro dia de manifestação depois de instituído o aumento da tarifa. Para Fagner, o problema não era o aumento da passagem em si, mas o valor abusivo que haviam instituído com o reajuste, pois o

valor de R\$ 0,30 (trinta centavos) era muito para um estudante e trabalhador quando fosse feito o levantamento de gasto com transporte público no final do mês [FAGNER, 2016].

A primeira manifestação, que aconteceu numa segunda-feira após o aumento, deu no máximo quinhentas pessoas, eram basicamente pessoas de militância ligadas às entidades estudantis que participaram na época principalmente a UNE, a UBES, o DCE da UFPI, a ANEL, que é uma entidade do movimento estudantil ligada basicamente aos estudantes do PSTU, os sindicatos como o SINDSERM, então basicamente esse primeiro núcleo de manifestações foram de estudantes ligados às entidades. Essa manifestação saiu do cruzamento da rua Coelho de Rezende com a avenida Frei Serafim. Marchamos até a prefeitura de Teresina, chegando lá começou o primeiro princípio, digamos assim de radicalização na luta política, por exemplo a prefeitura foi bombardeada de ovo, foi feito um cordão de policial na frente e no primeiro momento a manifestação só ia ser aquilo ali, só ia até aquele espaço, de lá iria começar um movimento de reivindicação, os que ficaram foi um grupo de estudantes da UFPI de orientação política mais ligada aos anarquistas, nós do DCE, decidimos de última hora sair da prefeitura e fazer uma ocupação no SETUT; aí ao ocupar foi que polícia chegou, paramos a avenida Maranhão, os ônibus que passavam por lá, pulamos catraca e voltamos para a Frei Serafim. Quando chegou à tarde, nesse mesmo dia, ‘vieram’ a polícia, a imprensa, e quando chegaram, foi com uma determinação bem clara de que a manifestação teria que ser dispersada para o tráfego da Frei Serafim voltar à normalidade [CÁSSIO, 2015].

Esse protesto foi marcado pelo confronto entre polícia militar e os estudantes, com a polícia agindo de forma violenta contra os estudantes.

No período da tarde, por volta das 15h, a confusão só aumentou quando a polícia chegou acompanhada da tropa de choque. Policiais do Ronda Ostensivas (RONE) também compareceram e tentaram impedir o protesto. É que os estudantes estavam parando o trânsito, impedindo o tráfego dos ônibus, secando os pneus destes e depois jogavam ovos e tomates podres (SOUSA, 2011c). Para controlar a situação tiros de borracha foram disparados pelos policiais na direção dos estudantes. Estes, mais revoltados ainda, resolveram revidar e começaram a jogar o que viam pela frente na direção dos policiais. Foi o suficiente para uma briga generalizada (SOUSA, 2011d).

Houve muitos confrontos entre policiais e manifestantes, em vários dias de manifestações. É importante ressaltar que ambos os lados excederam em alguns momentos, contudo, os policiais agiram de forma truculenta e desnecessária para tentar dispersar os manifestantes, partindo para cima deles com *spray* de pimenta e balas de borracha. A polícia poderia ter agido de outra forma, “a polícia agiu de certo modo desnecessário, a força utilizada nas manifestações foi desproporcional” [CÁSSIO, 2015], “muitas vezes pela mesma questão do excesso dos dois lados, havia um atrito entre os manifestantes e os policiais, por não querer desobstruir a via ou por vandalismo... por que houve casos de vandalismo e tumulto, aí houve intervenções da polícia de forma um pouco arbitrária e excessiva” [CAIO, 2016].

Figura 08 – Confronto físico entre manifestantes e policiais



Fonte: REAÇÃO... Jornal O Dia, 2011, p.1.

A violência não deixa de está presente em algumas situações de conflito, mas não é a melhor forma de interação entre dois grupos que estejam em conflito (BOBBIO, 1983). A força militar não estabeleceu diálogo com os manifestantes, já que deveria ter iniciado assim, ela foi com a intensão de dispersa a manifestação com base na força e violência.

Eu cheguei pra conversar, mas os policiais não queriam mais conversa, eles disseram “não tem mais papo aqui não, muito pelo contrario, bora logo saindo” e eles já foram logo atirando bala de borracha. A polícia veio com truculência pra cima da gente e foi quando a gente correu né... aí uma galera mais anarquista, mais eufórica saiu quebrando os ônibus que estavam na Frei Serafim e a polícia correndo atrás da gente e ninguém ia parar pois todos estávamos com medo. Eles pegaram um amigo nosso, eu fui pego quando ia entrando em um estacionamento, o policial chegou pra mim dizendo “bora bota a mão na cabeça”, eu botei a mão aqui (fez o gesto de colocar as mãos na cabeça), e o cassetete ele botou bem aqui (fazendo o gesto do policial que tinha levantando o cassetete pra ele); aí eu disse “o meu amigo está filmando aí”, ou seja, a gente mesmo inventava esse mecanismo de defesa. Eu fui levado pro camburão e fui colocado no banco de trás, já o meu amigo foi colocado em outro camburão da polícia na parte de trás e tinha tomado uma surra do RONE de outro mundo [DEOLINDO, 2015].

Quando os policiais pegavam algum manifestante para levar ao carro um grupo de manifestante fechava o policial e gritava “*solta ele*”, “*isso é um ato legal e legítimo*” “*não estamos cometendo nenhum crime*” para tentar intimidar os policiais e evitar a detenção dos manifestantes.

Nesse primeiro dia de manifestação, além da caminhada, ocupação, bloqueio das principais vias públicas da cidade e do confronto entre os estudantes e as forças militares, seis pessoas foram detidas e levadas para a Central de Flagrantes, acusadas de jogarem pedras em

ônibus, nos policiais e por depredarem patrimônio público. Depois de serem ouvidos pelos delegados de plantão, foram logo em seguida liberados (OLIVEIRA; BRAGA, 2011a; PORTAL DA CLUBE, 2011b). A polícia chegou a deter o Alemão sob a acusação de pichação de patrimônio público, segundo o posicionamento dele, “estava grafitando o SETUT como ato de protesto” [ALEMÃO, 2016].

No segundo dia de manifestações, ocorrido no dia 30 de agosto, os estudantes continuaram usando a mesma tática de causar caos no trânsito da cidade e caminharam para pontos em que havia muita circulação de ônibus, como a praça da Bandeira, um dos lugares em que se concentram muitas paradas de ônibus na cidade. Os estudantes gritavam e cantavam frases de ordem como “*Todo mundo tá feliz, tá feliz. Todo mundo quer lutar, quer lutar. O Elmano pede bis, o Elmano pede bis, Teresina vai parar; Nas ruas, nas praças quem disse que sumiu, aqui está presente o movimento estudantil; Mãos ao alto, R\$ 2,10 é um assalto; Boi, boi, boi, boi da cara preta, se não baixa a passagem, a gente pula a roleta; Se a passagem não cair, o Elmano vai cair*”.

Ocorreram alguns excessos, como o arremesso de ovos, tomates e pedras por parte dos manifestantes, pichação de ônibus e ameaça de um policial armado que não estava em serviço, o que causou uma grande confusão naquele momento. Nessa confusão, a Tenente Coronel Julia Beatriz acabou sendo atingida por um jato de spray de pimenta do policial que não estava em serviço, acionando logo em seguida a sua prisão (PORTAL DA CLUBE, 2011b).

No dia 31 de agosto, a cidade passou pelo terceiro dia de manifestações com os estudantes indo novamente as ruas, parando o trânsito, queimando pneus, lixos e causando o caos na cidade. Devido a ação truculenta dos policiais, as manifestações começam a agregar mais pessoas insatisfeitas com o sistema de transporte da cidade e a ação violenta da polícia na manifestação anterior, fez com que nesse dia chegasse a um número de aproximadamente 2 mil pessoas nas ruas reivindicando contra o aumento da passagem.

Além do sentimento de solidariedade aos manifestantes que sofreram a ação violenta da polícia, foram usados diversos meios para convocarem as pessoas para irem às ruas, a imprensa, as redes sociais e o “boca a boca” nas instituições de ensino através dos grêmios estudantis, DCEs e CAs serviram como meios de mobilizarem as pessoas a participarem das manifestações.

A internet foi um dos principais meios de convocação para as manifestações. As redes sociais naquela época foram importantíssimas, o *facebook* foi o grande fio condutor, porque a polícia batia nos estudantes à tarde e à noite não saía nos

noticiários o que tinha acontecido, então por meio das redes sociais nós conseguimos convocar o povo, tanto que eu sempre estudei e trabalhei, enquanto estava no trabalho ficava no *facebook* acompanhando as atualizações, os vídeos. Dessa forma os excessos que tiveram dentro das manifestações eram reduzidos [JORDÃO, 2016]. Fizemos mobilização através da imprensa escrita, da televisão e rádio, fizemos também através do próprio *facebook*, nas próprias escolas, a gente tinha a comissão de ir em cada escola do centro, em cada sala de aula, chamávamos os alunos dentro da sala de aula e algumas mobilizações foram feitas nos bairros, a gente conseguiu alguns ônibus para pegar o pessoal nos bairros para vir ao centro da cidade para as manifestações, não se tinha essa facilidade que se tem hoje, né. Íamos para a rua, botávamos a mochila nas costas, pegávamos sol quente, entrávamos de sala em sala de aula, pegávamos o pessoal da universidade, por exemplo, na UFPI a gente entrava de sala em sala, ocupava os ônibus que vinham para o centro, parávamos eles e a galera entrava de graça para vir às manifestações. As faculdades que a gente conseguiu mobilizar foram UFPI, UESPI, algumas faculdades particulares e os próprios DCEs e CAs dessas instituições que faziam essa mobilização dentro e traziam a galera para cá [DANILO, 2016]. Na época nós tínhamos mais de setenta grêmios cadastrados e fizemos o acompanhamento, tínhamos o controle com a galera do grêmio e conseguíamos passar e mobilizar os alunos [FAGNER, 2016].

As redes sociais e a *internet* são espaços de autonomia que vão além do controle de instituições governamentais e privadas. É um espaço público livre, onde podem ser compartilhadas dores e esperanças dos indivíduos, independente de espaço e tempo. As redes sociais e a *internet* são ferramentas que ajudam os indivíduos a se organizarem em redes (CASTELLS, 2013). As redes sociais, a exemplo do *facebook* e *twitter* foram ferramentas que auxiliaram na formação de uma rede contra o reajuste da tarifa, em que era discutido um valor justo de passagem e o sistema de transporte e mobilidade de Teresina.

Foi realizada uma audiência no Ministério Público com cerca de 100 manifestantes, a Tenente Coronel Julia Beatriz, o promotor Fernando Santos, o procurador do município José Wilson, o secretário de governo Paulo César Vilarinho, a superintendente da STRANS Ausenir Porto e a promotora Lêda Diniz para se chegar um acordo e resolver esse impasse (PORTAL DA CLUBE, 2011a)¹⁹.

Teve uma audiência nesse período das primeiras manifestações no Ministério Público, no qual participaram dessa audiência o SETUT, a prefeitura, sem a presença do prefeito, representantes de movimentos sociais, estudantes. Deve ter uma ata disso lá, onde assinou todo mundo. O Ministério Público participou da comissão de auditoria, acompanhou, entrevistou bastante, deu opinião, questionou o sistema de planilhas, que é o que determina o sistema de transporte coletivo, questionou a questão da licitação das empresas de ônibus em Teresina, pois o que acontecia era a renovação da concessão e não havia o controle social através da licitação pública, então basicamente, ele desbaratou do ponto de vista legal essa estrutura consolidada de um determinado grupo econômico do sistema de transporte coletivo de Teresina. Essa reunião no Ministério Público foi ampla, mas não foi deliberativa. Foi muito importante, pois abriu o diálogo, houve pauta para todos falarem, as entidades, os movimentos sociais, o SETUT, a prefeitura, o próprio Ministério Público, na realidade ficou uma rede de base junto com o Ministério para

¹⁹ O pesquisador deu entrada para ter acesso ao processo sobre essa audiência, mas não houve retorno sob a alegação de que o documento não havia sido encontrado.

tentar barrar o aumento da passagem e dar suporte para o movimento [CÁSSIO, 2015].

Nessa audiência foram discutido a reivindicação da redução da passagem e os *déficits* do sistema de transporte público de Teresina como um todo. Com toda a discussão que teve, não houve acordo nenhum entre os lados, até mesmo por que não foi uma audiência deliberativa e as manifestações continuaram no dia seguinte.

Em seu quarto dia de protesto, no dia 01 de setembro, os manifestantes, como nos dias anteriores, marcaram sua concentração no centro e de lá caminharam para frente da PMT, na intenção de mostrar sua reivindicação e pressionar ainda mais o prefeito para que ele realizasse uma audiência com os manifestantes. Nesse dia, sua equipe de gestão veio à manifestação e disse que o prefeito iria receber alguns manifestantes para um diálogo na intenção de que fosse colocado um fim no caos que a cidade vivenciava. Enquanto acontecia a reunião dentro da prefeitura, fora, a manifestação ia ganhando cada vez mais corpo devido ao número de pessoas que iam chegando para aumentar o coro contra o reajuste. A reunião durou a manhã toda e o grupo de manifestantes saiu com a resposta do prefeito de que não revogaria o preço da passagem.

No dia 01 de setembro, que foi uma quinta, fizemos uma audiência e o prefeito não participou, estava presente um representante da STRANS, alguns secretários do prefeito. Nessa audiência foi composta uma comissão técnica, com representantes da prefeitura para discutir o fim das manifestações, não chegamos a nenhum acordo com eles, porque o acordo básico que queríamos era a redução do preço da passagem, e eles foram irredutíveis em querer ceder [CÁSSIO, 2015].

Esse dia foi o auge da manifestação, os estudantes indignados davam gritos de revolta, raiva, vaia aos gestores municipais e começaram a jogar sacos de lixo e tomates contra a PMT, os policiais que faziam a segurança do prédio imediatamente entraram e fecharam a porta de acesso, alguém que estava com o microfone ligado em um carro de som nesse momento disse “já que o prefeito não baixou, então Teresina vai parar” e o grande número de manifestantes que estavam ali começaram a caminhar em direção à avenida Maranhão, chegando lá, sete ônibus foram depredados e a caminhada foi continuando rumo à avenida Campos Sales e depois para a Frei Serafim, a euforia era tão intensa que os manifestantes se dirigiram à ponte Juscelino Kubitschek e ficaram por algumas horas bloqueando a ponte no sentido Zona Leste – Centro. O sentimento de indignação era tão forte que os manifestantes atravessaram a ponte e ao chegarem à avenida João XXIII, um ônibus foi incendiado por pessoas que tinham ideais mais radicais. Depois daquele sentimento de choque e adrenalina, vivenciados por muitos, a caminhada seguiu em direção à avenida Nossa Senhora de Fátima,

pegaram a avenida Dom Severino, atravessaram a ponte Estaiada, seguiram em direção à praça do Marquês, caminharam pela rua Pires de Castro até chegar de volta à avenida Frei Serafim. Todo esse percurso foi realizado na tensão de que haveria um grande confronto, pois as notícias que se espalhavam dentro da manifestação é que o RONE e a Tropa de Choque estariam indo em um ônibus lotado com homens fortemente armados com balas de borracha, *spray* de pimenta e bombas de gás lacrimogênio, com a intenção de dispersar a manifestação na força física, como disseram popularmente “na base da porrada”, mas a polícia militar acompanhou a caminhada toda e não fez nenhuma intervenção, com exceção nos atos de depredação e incêndio dos ônibus, quando os policiais foram atrás das pessoas envolvidas, que na maioria das vezes eram manifestantes que encapuzavam seu rosto com sua própria camisa. Nesse dia, o SETUT mandou retirar todos os ônibus de circulação e a cidade ficou ainda mais em caos.

Figura 09 – Quarto dia de manifestação: manifestantes na ponte Juscelino Kubistchek



Fonte: Youtube, 2011.

A maioria dos manifestantes radicais se dizia anarquistas e “independentes”, ou seja, não tinham nenhuma vinculação partidária. Eles tinham atitudes como não liberar a passagem para pessoas idosas e ambulâncias nos bloqueios, depredação de patrimônio público e até chegaram incendiar alguns ônibus. Nas manifestações em que houve alguma radicalização, eles encapuzavam seu rosto com camisa para que não fosse reconhecidos, cometendo aqueles atos, que eram crimes. Mas muitos adolescentes encapuzavam o rosto por outro motivo: eram estudantes menores de idade, de instituições de ensino para pessoas de classe média alta, que queriam estar presentes dando força a manifestação, mas tinham medo de sofrer represália da

família. As *“pessoas queimaram ônibus, vimos quem estava queimando por que tínhamos câmeras na avenida, as pessoas cobriam o rosto, mas já tínhamos visto antes quem eram, pela roupa que o individuo estava usando”* [GIL, 2016]. Sobre os estudantes encapuzados *“víamos muito a galera de um colégio particular, muitos deles encapuzados; a galera desse colégio adorava andar encapuzada, acho que por conta do medo de ser identificado, até mesmo por uma possível retaliação da família”* [FAGNER, 2016].

As lideranças das entidades estudantis estavam preocupadas e com medo dos rumos que a radicalização dos atos estavam tomando, pois se alguma coisa de grave acontecesse com algum manifestante a responsabilidade e a culpa seria voltada para os representantes estudantis, já que eram a base do movimento e eram os que vinham à frente das manifestações; como eles mesmo disseram *“na linha de frente”* do movimento. Essa preocupação foi uma das questões que fez com que eles aceitassem ter uma reunião com os gestores municipais como está exposto mais adiante.

O meu maior medo como militante daquele movimento foi a radicalidade, às vezes desnecessária, por exemplo, uma polêmica daquele período ‘foi’ os fantasmões, que eram as arvores de natal colocadas pela prefeitura na cidade; e eram popularmente chamadas assim. Teve um dia que uma turma estudantes secundaristas e menores de idade subiu em cima daquela estrutura metálica, tocaram fogo na estrutura, balançaram até que derrubaram e caiu numa rede de fiação elétrica, houve uma explosão e teve gente correndo pra todo lado. Se tivesse acontecido algo grave, a responsabilidade cairia para as entidades como os DCEs das universidades e faculdades, pois são os que aparecem nas comissões, para dar opinião pública. Seríamos responsabilizados pela morte de vários jovens caso houvesse, por uma maneira desnecessária sem ter fundamento nenhum, no caso desses atos de radicalização [CÁSSIO, 2016]. Teve alguns momentos das manifestações que não se dava mais para controlar o povo, infelizmente ‘tinha’ pessoas que agiam com radicalidade em alguns atos, não tínhamos como controlar. Teve um momento triste das manifestações que me deixou com medo, os mais radicais que se intitulavam independentes, partiam para cima dos ônibus para destruir. Nosso primeiro instinto era proteger a população que estava dentro dos ônibus, tanto que no momento em que ônibus foi queimado, na João XXIII, eu vinha da minha casa para a manifestação, em outro ônibus, eu saí e corri para o outro ônibus para salva as pessoas que estavam dentro daquele ônibus. Eles não pensavam nas consequências, vai que uma pedra acerta a cabeça de um pai de família, do motorista e do cobrador. Tivemos o trabalho de segurar ao máximo aquele movimento radical. Eu tive enfrentamento com um cara por que ele queria tocar fogo no ônibus com todo mundo dentro [JORDÃO, 2016]. Tínhamos medo daquela radicalidade por que de certa forma tínhamos uma militância no movimento, éramos conhecidos, por isso tínhamos muito medo de passar uma imagem de que éramos delinquentes fazendo atos de vandalismo [FAGNER, 2016].

A radicalização de algumas ações foram reações à ação violenta sofrida pelos manifestantes dos policiais. *“algumas ações foram radicais por que a Tropa de Choque bateu em muitos manifestantes, quando eles partiram para cima a reação de muitos estudantes foi revidar”* [JORDÃO, 2016]. De certa forma, a culpa da radicalização de alguns atos foi do

prefeito, que se mostrou irredutível em não aceitar um diálogo com os manifestantes e ainda tentou vencer as manifestações pela força e pelo cansaço [RODOLFO, 2016].

Os atos de vandalismo ocorridos com os ônibus no quarto dia de manifestação fez com que os estudantes adotassem uma estratégia que mostrassem as manifestações como a luta de um direito da população e não um ato de vandalismo, como a mídia e a imprensa estavam anunciando. No quinto dia de manifestação, realizado no dia 02 de setembro, os manifestantes se reuniram na avenida Frei Serafim, pela manhã, e usaram a estratégia de distribuir abraços, apertos de mão e flores neste ato, como forma de mostrar à sociedade que ali eram estudantes pacíficos lutando por um sistema de transporte melhor e não um “bando de baderneiros”. Nesse mesmo dia, uma parte dos manifestantes caminhou para a Câmara Municipal de Vereadores para pedir que o poder legislativo intercedesse perante o poder executivo pela sua causa. *“O presidente da Câmara só iria receber duas pessoas, não aceitamos e pressionamos para que ele recebesse mais pessoas, ele acabou cedendo e acho que foram quatorze pessoas, representando cada entidade”* [JORDÃO, 2016]. No momento em que manifestantes dialogavam com vereadores saía um comunicado de que o prefeito Elmano Férrer voltava atrás, o decreto que instituía o aumento da passagem havia sido revogado (ver o decreto de revogação nos anexos) pelo tempo em que seria realizada uma auditoria na planilha de custos do SETUT (SOUSA, 2011h).

CONSIDERANDO que, através dos Decretos nºs 11.464, de 2 de setembro de 2011, e 11.503, de 27 de setembro de 2011, foram suspensos, até o dia 1º de novembro de 2011, os efeitos do Decreto nº 11.454, de 26 de agosto de 2011 (que reajustou a tarifa dos transportes coletivos urbanos de Teresina em 2011); RESOLVE revogar, a partir do dia 02.11.2011, o Decreto nº 11.454, de 26.08.2011 (que reajustou a tarifa dos transportes coletivo urbanos de Município de Teresina em 2011), permanecendo em vigor os seguintes valores da tarifa: I – R\$ 1,90 (um real e noventa centavos) – Inteira; II – R\$ 0,95 (noventa e cinco centavos – Meia (TERESINA, DECRETO Nº 11.574, 2011).

Aquele foi um momento histórico para a cidade, nunca um prefeito da cidade de Teresina havia revogado um aumento de passagem [ENZO, 2016]. Os manifestantes foram para a praça da Liberdade comemorar a decisão que o prefeito havia tomado com discursos e atos culturais.

A revogação do decreto foi seguida da criação de uma comissão para a realização de uma auditoria na planilha de custo do SETUT, no prazo de trinta dias, sendo prorrogável por mais trinta. O prefeito, ao assinar a revogação e criar a comissão, chegou a dizer *“tivemos uma reunião com a equipe técnica da prefeitura e membros do grupo de trabalho e cheguei à conclusão que agora quem quer saber dessa planilha sou eu”* (PREFEITO SUSPENDE...O

DIA, 2011b, p. 4). A comissão foi criada com a finalidade de analisar a planilha de custos e mostrar se haveria necessidade ou não do reajuste, se caso houvesse a passagem voltaria para o valor de R\$ 2,10. A comissão de auditoria foi formada com base no decreto nº 11.367, e as entidades que faziam parte da comissão eram a Procuradoria Geral do Município, Secretaria Municipal do Governo, SETUT, Conselho Municipal de Transportes Coletivo do Município de Teresina, Fórum Estadual em Defesa do Transporte Público e entidades estudantis e sindicais. A comissão iniciou com sete membros e no decorrer da análise da planilha foi sendo incluindo mais doze membros representando a Câmara dos Vereadores, OAB, Assembleia Legislativa, uma Técnica de operacionalização e tráfego do sistema de transporte público de Fortaleza e o Ministério Público Estadual. Vários pontos foram discutidos nas reuniões da comissão, como análise da planilha, visita a algumas empresas responsáveis pela circulação de ônibus na cidade, e os mais discutidos foram três questões: a gratuidade do passe dos estudantes, já que houve a constatação segundo a deputada Flora Isabel (PT) de que *“o número de pessoas que utilizam a meia passagem é muito grande, muitas pessoas que não são estudantes usam a carteira e isso diminui a receita, segundo dados da STRANS, 32% dos passageiros pagam meia passagem”* (AUDITORIA CONSTATA... O DIA, 2011b, p. 3), mas não é bem assim, *“existem estudantes sim, esse papo que pessoas usam carteiras falsas e não são estudantes não é verídico, o que acontece é que alguns estudantes deixam de frequentar seu curso e continuam mantendo sua matrícula, então ainda são estudantes”* [ALEMÃO, 2016], e as outras duas questões levantadas foram: discutir o barateamento da passagem com a retirada dos salários dos diretores do SETUT da planilha e; a tentativa de conseguir subsídios para o transporte público – como estabelecer um diálogo com os poderes municipal e estadual para isentar as empresas de ônibus de pagar impostos como ISS e o ICMS, mas tanto o governo municipal como o estadual se negaram a reduzir ou isentar esses impostos, alegando que o poder público estava em uma situação econômica complicada por isso não poderiam abrir mão desses impostos (VEREADORA PROPÕE... O DIA, 2011e).

Os conflitos entre os representantes da comissão ao debater essas questões, fizeram com que a análise da planilha fosse prorrogada por mais trinta dias. A condução da análise da planilha estava deixando tanto os representantes do Fórum em Defesa do Transporte Coletivo como os representantes das entidades estudantis descontentes, conforme iam conduzindo a análise e o fechamento do relatório, que mostrava indícios que o aumento seria legitimado. No dia 25 de outubro o relatório realizado pela comissão passou por uma votação, nesse mesmo dia foi entregue um documento à comissão com o pedido de desligamento da pessoa que representava o Fórum, com o argumento de que aquela comissão havia sido tendenciosa

para o lado dos empresários e que eles não iriam compactuar com aquela “farsa” que foi realizada em dois meses. No dia seguinte, a comissão entrega o relatório final ao prefeito, dizendo que o reajuste para R\$ 2,10 era justo, mas que a prefeitura deveria seguir as implantações aprovadas pelo Plano Diretor de Transporte e Mobilidade, entre elas a implantação do sistema de integração dos ônibus (COMISSÃO ENTREGA... O DIA, 2011b).

Enquanto a comissão fazia a análise da auditoria, o prefeito com sua equipe técnica junto com a STRANS buscavam formas de como melhorar o trânsito e implantar o sistema de integração na cidade. Uma das formas que o prefeito recorreu foi a elaboração de projetos voltados para a mobilidade urbana de Teresina, na tentativa de captar recursos de iniciativas do governo Federal, a exemplo do Programa de Aceleração ao Crescimento e no Ministério das Cidades.

Então naquela época, nós soubemos da questão do PAC II de mobilidade, que dava à gente condições de trazer recursos para a capital, para que pudéssemos trabalhar, a questão da integração e dos corredores, então nós já tínhamos feito a integração temporal e não custou absolutamente nada para o município; fizemos o mapeamento das áreas de preferência usando praças, e íamos usar aquela parte não desmantando a praça, não comprometendo aquele espaço, mas pegando apenas um pedacinho que nos desse para fazer, como já fizemos em alguns lugares, fazer um espaço maior e confortável. Então nós elaboramos e defendemos o projeto, conseguimos convencer na época, porque não iria ser aprovado pelo fato de não apresentarmos segregação física, mas a gente defendeu pelo fato de apresentar a segregação virtual, através de câmeras que eu acho importante. Teresina não existe um espaço físico definido para colocar e fechar algum espaço, é complicado, então parte dessas vias que ‘seria’ usadas e segregadas virtualmente através de câmeras como é a Frei Serafim, já que ela não tem uma segregação física. Então entra numa área que é só para ônibus no caso os corredores criados, o motorista de transporte individual seriam multados porque ela é toda coberta por câmeras que podem fazer uma aproximação até de 400 metros. Na época, nós conseguimos a valor de cento e quatro milhões, para que fosse empregado nos corredores, para serem feitos em outras ruas e priorizar o transporte coletivo, por que na realidade só existe uma celeridade dos veículos dos ônibus se houver ali uma segregação, se houver ali um corredor exclusivo para ônibus, aquele no qual o ônibus não vai parar para dar espaço para automóvel, segue em frente, muitas vezes sendo beneficiado até pela área semaforica, os semáforos, eles têm a programação dos ônibus, estávamos trabalhando tecnologicamente para isso, tanto que o projeto foi aprovado e está sendo usado pelo município hoje, mas foi algo que foi feito no governo do Elmano Férrer, em que houve a aprovação dos recursos para o projeto, também foi liberado, se eu não me engano, o valor de setenta e quatro milhões; um secretário foi até Brasília e lá avisou que existia um recurso para asfaltamento de vias de ônibus, assim como iluminação, calçada, tudo voltado para os ônibus, e isso foi feito num prazo muito pequeno, quando já estava encerrando, pegamos nossos próprios engenheiros, trabalhamos arduamente nesse projeto, conseguimos levantar esses setenta e quatro milhões, mas o recurso não chegou naquele momento. O projeto ficou pronto, foi liberado e chegou no governo do prefeito Firmino Filho e está sendo executado em sua gestão [GIL, 2016].

A STRANS trabalhava para implementar um sistema de integração temporal na cidade, mas a princípio, apresentava algumas limitações como a integração de um ônibus com o outro era limitada, somente 30% da frota fazia parte do sistema, a integração seria realizada

pela bilhetagem eletrônica e quando começasse a funcionar o sistema, em janeiro de 2012, o aumento da passagem voltaria e a cobrança da passagem ficaria da seguinte forma: primeira passagem a R\$ 2,10 e segunda passagem pelo sistema de integração a R\$ 1,05; no caso dos estudantes a cobrança ficaria assim: R\$ 1,05 na primeira passagem e R\$ 0,55 na segunda passagem pelo sistema de integração; só que para o usuário ter o desconto na segunda passagem ele deveria integrar com outro ônibus em um prazo de uma hora, contada a partir do momento em que o usuário passasse pela bilhetagem eletrônica (O decreto que implantou o sistema de integração pode ser visto nos anexos).

Não foram todas as paradas de ônibus que funcionariam como ponto de integração, as paradas usadas para fazer integração no início do sistema eram a do “*Balão do São Cristovão, Balão da Tabuleta, as da avenida João XXIII, Frei Serafim, Maranhão, José de Santos e Silva, as da rua 24 de Janeiro e as da praça do Fripsa, João Luiz Ferreira, Bandeira e Saraiva*” (VELOSO, 2012b).

Para não causar confusão na população a STRANS lançou uma campanha publicitária no dia 28 de dezembro, para informar e explicar aos teresinenses como funcionaria o sistema de integração, a STRANS divulgou em todos os veículos de comunicação, colocou qual linha se integrava com outra nas paradas e contratou pessoas para ficarem nas paradas de ônibus para tirarem dúvidas e orientar os usuários (PORTAL CLUBE, 2011f).

O sistema de integração planejado pela STRANS não agradou aos estudantes e populares. Uma manifestação estava sendo organizada para o segundo dia de janeiro, e além da luta pela redução da passagem, os estudantes reivindicava por um sistema de integração que atendesse realmente às necessidades da população, pois a integração que a PMT organizava não trazia nenhuma melhoria para a população.

O prefeito Elmano Férrer mostrou sua insatisfação com a organização de um novo protesto, “*nós não estamos aqui brincando de ser prefeito, uma hora a integração tinha que acontecer e esse protesto que estão querendo fazer não é uma ação madura. Diziam que a planilha era uma caixa preta e abrimos para os estudantes, mas nada é suficiente*” (OLIVEIRA, 2012a). O prefeito junto com o representante da STRANS classificaram os novos protestos como ações partidárias, em que a finalidade não era o bem comum e quem realizava não era estudantes e nem pessoas que pegavam ônibus, pois não faz sentido protestar se o sistema está se encaminhando para uma plena funcionalidade para toda a população (OLIVEIRA, 2012a).

Classificar as manifestações como ações partidárias foi uma forma de deslegitimar o movimento, ou seja, o prefeito queria passar a imagem das manifestações para a população

como ações de grupos partidários contrários ao seu governo, que a finalidade não era a reivindicação pelo sistema de transporte da cidade, por um deslocamento a um valor justo e de forma digna, mas sim pela política partidária.

As manifestações não tinham vínculo direto com partidos políticos, o que tinha eram pessoas ligadas a partidos políticos, principalmente os de esquerda, que participavam tanto da organização como dos atos. Como as manifestações apresentaram uma característica diversificada pela presença de manifestantes ligados ou não a partidos políticos, houve situações de conflitos ideológicos entre pessoas partidárias e “independentes”, e entre pessoas ligadas a partidos políticos diferentes, como foi o caso das discussões entre o Fórum e as entidades estudantis que participaram da audiência com o prefeito, como está exposto mais a frente.

O que levava as pessoas a fazerem manifestação não era o fato de serem de algum partido, era a revolta com o transporte público de péssima qualidade, no qual não atendia ao anseio da população teresinense. Aquilo precisava mudar, a situação do transporte já estava insustentável, a passagem só aumentava, mas não era visto nenhum tipo de qualidade no sistema de transporte [ENZO, 2016]. ‘Tinha’ pessoas ligadas a partidos políticos, mas quem estava ali, poderia fazer e conduzir o movimento da maneira que achasse certo, independente de partido [RODOLFO, 2016]. Na maioria das vezes não havia envolvimento direto dos partidos, até mesmo porque tentávamos não vincular uma sigla partidária, embora tivesse alguns apoiadores de partido nas manifestações, embora também muitas das reuniões foram feitas através de sindicatos que tinha alguma vinculação partidária, mas um envolvimento direto com partido político não teve [CAIO, 2016].

As manifestações deram uma pausa, enquanto a planilha passava pela auditoria e voltaram em um segundo momento, depois que o prefeito manteve o reajuste da tarifa e implantou o sistema de integração na cidade.

4.3 “#ContraAumento”: parte II

O sistema de integração implantado e o aumento da passagem causaram insatisfação nos movimentos estudantis, sindicais e populares. A integração e o reajuste da tarifa passaram a funcionar no dia 02 de janeiro de 2012, mesmo dia em que as manifestações contra o aumento da passagem voltaram às ruas. A primeira manifestação dessa etapa foi menos expressiva e com um número bem menor de pessoas comparada às que ocorreram em agosto e setembro de 2011. Uma das hipóteses levantadas para justificar o número menor de manifestantes nesse dia, foi o período de férias escolares, quando essa primeira manifestação

ocorreu. No primeiro dia de manifestação não houve nenhum excesso, algum ato mais exaltado ou violento.

No dia 03 de janeiro os manifestantes voltaram às ruas para um segundo dia de manifestações. Com um número maior de pessoas, manifestantes e policiais entram em confronto na tentativa de desobstrução da avenida Frei Serafim, que estava sendo bloqueada por estudantes. Houve muita confusão, tiros de bala de borracha e *spray* de pimenta, como nas outras, nesse dia foram registrado algumas detenções, “*eu fui detido, o Deolindo (LVJ) e o Enzo (advogado do DCE da UFPI), que foi muito agredido pelos policiais*” [ALEX, 2016]. Quando a OAB-PI soube da agressão e a maneira como o advogado do DCE da UFPI foi tratado, o próprio presidente na época manifestou sua opinião de repúdio nas redes sociais, pela forma como a força militar agiu e no dia seguinte entrou com uma representação no Quartel do Comando da Polícia Militar, pedindo o afastamento dos policiais que agiram com uma conduta truculenta contra Enzo Samuel (SOUSA, 2012e).

A força militar foi duramente criticada pela população, principalmente por meio das redes sociais e veículos de comunicação, tanto a Polícia Militar como o Rone falaram que usaram o procedimento padrão, que deve ser aplicado nesses casos de agitação. Os representantes da Segurança Pública, na época, afirmaram que a força militar estava tentando acalmar os ânimos dos manifestantes e que não houve nenhum excesso por parte dos policiais e que, se caso tivesse havido algum, seria aberto um processo na própria instituição e o acusado seria investigado. Sobre o advogado que foi agredido, pois a OAB-PI estava pressionando pela punição dos agressores, o capitão do RONE comentou que “em nenhum momento ele (Enzo) mencionou que era advogado, então, a todo momento, ele estava lá como um manifestante” (SOUSA, 2012e).

As redes sociais foram importantes na divulgação, convocação e circulação de informações sobre as manifestações e os atos violentos, pois a mídia, apesar de inicialmente fazer uma cobertura ampla do que ocorria nas ruas, direcionava o foco das notícias apenas nos atos de depredação e desordem dos manifestantes, moldando a imagem das manifestações como ações de vandalismo.

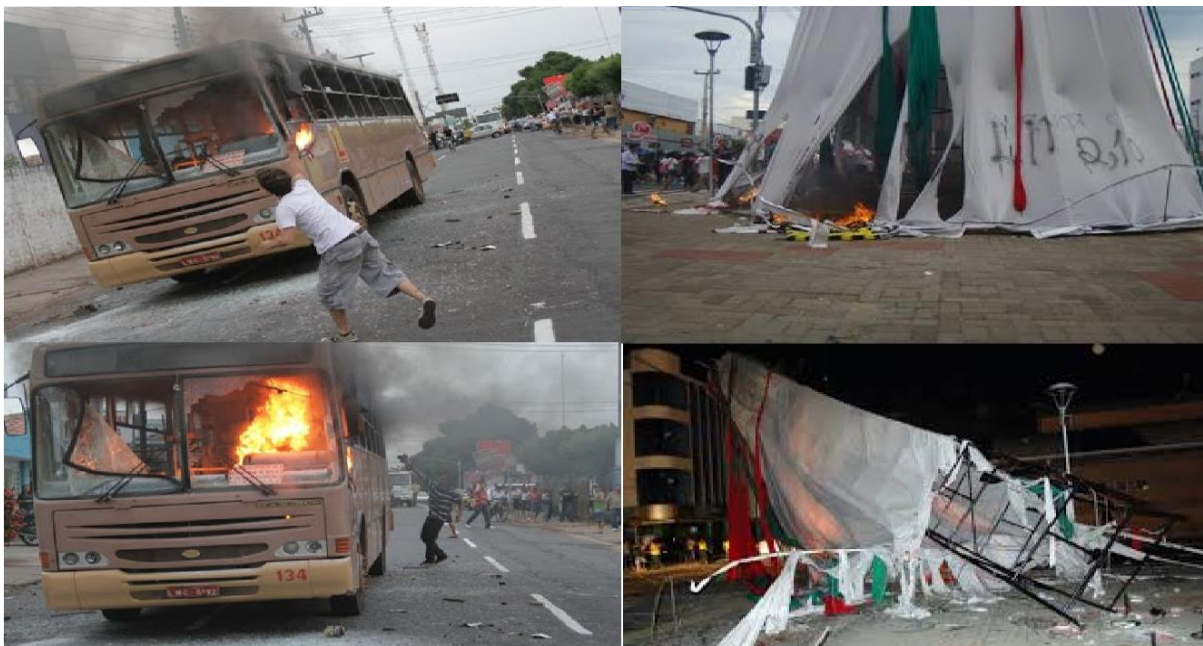
As redes sociais exerceram um papel nas manifestações, pois nas reuniões, nas diretivas as redes sociais tiveram fundamental importância, quem não podia participar da reunião presencialmente, obtinha diretrizes através das redes sociais, como horário, local, dia, as redes ajudaram bastante nisso e na concentração de pessoas e informações de onde o movimento ia partir, o que estava acontecendo na STRANS, no SETUT, na Prefeitura. Apesar de vermos algumas ações dos atos nos noticiários, víamos principalmente nas redes sociais. Já a mídia criticou o movimento, focou principalmente no vandalismo, embora nós tivéssemos também atitudes cívicas, porém parte da mídia deu apoio ao movimento juntamente com a

população que entendia que aquele aumento e o serviço não ‘ia’ ser de qualidade [CAIO, 2016] O papel das redes sociais foi fundamental nas manifestações, pois era nosso principal meio de comunicação, já a mídia, em parte foi contra, ela seguiu o mesmo discurso do prefeito, de tentar criminalizar as manifestações, como tentando generalizar casos isolados. As redes sociais e os blogs autônomos foram os que deram credibilidade as manifestações [BEN-HUR, 2016].

O terceiro e quarto dias de manifestação foram marcados por um maior número de manifestantes. As manifestações foram ganhando força a partir do terceiro dia, principalmente pelo sentimento de revolta causado pela população à ação truculenta na dispersão da manifestação do dia 03 de janeiro de 2012.

Nesse dia, 03 de janeiro, como nos outros a concentração dos estudantes iniciou pela manhã, por volta de 09h às 10h, eles saíram marchando pelas ruas do centro da cidade e bloqueando as principais vias como a Frei Serafim, Miguel Rosa, Coelho de Rezende e Pires de Castro. Houve tumulto e excesso por parte dos estudantes, como depredação e pichação de ônibus e atos mais graves, como o incêndio de um ônibus na rua Coelho de Rezende e a tentativa de queimar uma das árvores de natal conhecidas popularmente por “fantasmões”, que ficavam na Frei Serafim; a tentativa não deu certo e os manifestantes balançaram até que a estrutura caiu em cima da fiação elétrica causando a falta de luz por algumas horas no centro. Alguns estudantes foram detidos e levados para a Central de Flagrante (OLIVEIRA; COSTA, 2012a). Imagens da depredação ocorrida nesse dia foram coletadas em portal de *internet* (Portal O Dia) para comporem a Figura 10, a seguir.

Figura 10 – Ônibus incendiado e árvore de natal derrubada JAN/2012



Fonte: OLIVEIRA; SIQUEIRA, 2012a.

No quinto dia de manifestação, que aconteceu no dia 06 de janeiro, os atos foram mais calmos e pacíficos, não houve nenhum caso de depredação ou vandalismo como houvera ocorrido, o que é importante destacar nesse dia foi uma reunião que houve antes de os manifestantes começarem a se concentrar. A reunião aconteceu na Secretaria de Segurança Pública, com os militares que comandavam as ações na época, para avaliar a situação causada pelas manifestações para que nenhum excesso, como os dos dias anteriores fossem cometidos (SOUSA, 2012h).

No dia 09 de janeiro aconteceu o sexto dia de manifestação, a estratégia das manifestações continuava a mesma, e o fato que marcou esse dia foi a realização de uma audiência na Câmara Municipal de Vereadores com alguns manifestantes e os vereadores Edvaldo Marques (PSB), que era o presidente da Câmara nesse período, Décio Solano (PT), Rosário Bizerra (PT), R. SILVA (PP) e Teresa Britto (PV) “A Câmara Municipal abriu espaço para que tivéssemos um dialogo com os vereadores” [DEOLINDO, 2016], mas esse diálogo demorou para acontecer já que “os vereadores só vieram dar apoio às manifestações já no final” [DANILO, 2016].

A Câmara encarou de forma positiva as manifestações, foi a favor, até porque era uma reivindicação da população, e nós temos que entender que a população quer melhorias; não era só a questão do valor da passagem, mas era também a questão da melhoria do sistema, inclusive a integração, porque, quando integrou, barateou também essa passagem, então nós fomos favoráveis e entendemos que foi um

momento de grande importância, por isso esteve aberta aos manifestantes [TERESA, 2016].

Nessa audiência com os vereadores foram discutidos vários assuntos, como a indignação da marginalização dos movimentos sociais, a ação truculenta da força militar contra os manifestantes, o questionamento de como a Câmara poderia auxiliar os estudantes; foi até comentado que os vereadores não têm participação nenhuma no reajuste, mas o que eles poderiam levar o projeto de licitação a uma sessão da Câmara para ser votado, e tentar abrir um diálogo do poder executivo municipal com os manifestantes. Outro ponto discutido nessa reunião foi a defesa de uma, pressão tanto popular como do poder público para o governo do estado reduzir o ICMS e o questionamento da gratuidade nos ônibus para policiais e oficiais de justiça (SOUSA, 2012d).

O sétimo dia de manifestação, realizado no dia 10 de janeiro, ficou conhecido por “o dia do massacre”, pois foi a maior repressão violenta por parte da força militar de todas as manifestações que foram realizadas. Nesse dia os manifestantes seguiam com a mesma estratégia de sempre, realizar caminhadas e bloquear as principais avenidas do centro. Um grupo de manifestantes resolveu fazer um ato simbólico de acender velas pela manifestação ter chegado ao seu sétimo dia e logo em seguida sentaram na avenida Frei Serafim, em frente ao supermercado Bom Preço, enquanto Polícia Militar, RONE e Tropa de Choque se posicionavam em frente a esse grupo a alguns metros de distância. A força militar deu ordem que eles saíssem dali, mas os manifestantes permaneceram sentados na avenida, com a desobediência da ordem, a força militar partiu com truculência para cima de todos que estavam naquela região, com bomba de gás lacrimogênio, balas de borracha, *spray* de pimenta, alguns manifestantes foram arrastados pela roupa e pelo cabelo, policiais chegaram até a invadir estabelecimentos comerciais e deter funcionários e clientes, alegando que eram manifestantes fugindo daquela confusão. Foram detidas mais de vinte pessoas nesse dia e levadas para a Central de Flagrantes; lá oito permaneceram: seis homens e duas mulheres, que foram, no dia seguinte, encaminhados para algumas penitenciárias do Estado, a Casa de Custódia e a Penitenciária Feminina. A soltura dos “presos políticos”, como eram eles chamados nas manifestações seguintes, foi pelo pagamento de fiança no valor de dez salários mínimos, estipulada pelo delegado de plantão no momento em que foram detidos. Eles foram liberados no dia 12 de janeiro, participaram de uma coletiva de imprensa denunciando que teriam recebido maus tratos de policiais no período em que estavam presos (SOUSA, 2012j). A Secretaria de Segurança Pública do Estado divulgou uma nota comunicando que não eram verdadeiras essas denúncias (a nota pode ser vista nos anexos).

Figura 11 – Ação da força militar no sétimo dia de manifestações – JAN/2012



Fonte: CURY, 2012.

Nos dia 11 e 12 de janeiro as forças militares intimidaram os manifestantes comunicando que a polícia iria agir como deveria ser feito, caso continuasse ocorrendo a obstrução do trânsito. Os estudantes não se intimidaram com a força militar e nem com a forte chuva que caía, e nesses dias realizaram o oitavo e o nono dia de manifestação. Os manifestantes fizeram caminhadas para órgãos públicos da Segurança Pública e atos em prol das oitros pessoas que haviam sido encaminhadas para as penitenciárias. Não houve nenhum excesso ou confronto entre estudantes e policiais nesse dia. Foram realizados atos simbólicos como o casamento entre bonecos que representavam a polícia militar, SETUT, o prefeito, a superintendente da STRANS e o governador do estado. É importante ressaltar que o conflito ideológico entre as pessoas do Fórum em Defesa do Transporte Público com os representantes das outras entidades estudantis ficava mais intenso (SOUSA, 2012k).

Nós tínhamos participação no Fórum no início, mas eles (as pessoas ligadas ao PSTU) começaram a excluir as entidades, a deixar elas de lado, participávamos das reuniões no sindicato dos servidores municipais, mas quase não tínhamos voz, nos carros de som, que na maioria das vezes era patrocinado por eles, tínhamos pouco espaço na hora dos pronunciamentos e fala, então como éramos maioria de entidades começamos a nos distanciar do Fórum [BEN-HUR, 2016].

A cidade vivenciava uma situação insustentável e na tentativa de por um fim naquele caos, o prefeito divulgou uma nota comunicando que propunha uma reunião com as entidades que tinham lhe enviado um ofício solicitando uma audiência, as entidades eram: a UNE, UBES, DCE/UFPI, DCE/IFPI, DCE/FSA, DCE/CEUT, DCE/CET, UMES, UMEST, CCEP, LVJ e UJS (SOUSA, 2012m) (os ofícios podem ser vistos nos anexos).

A reunião que se chegou a um acordo foi realizada no dia 18 de janeiro no Palácio da Cidade. Além das entidades estudantis e sindicais, também estavam presentes representantes da STRANS, Tribunal de Justiça, Ministério Público Federal, Ministério Público Estadual e Vereadores. Foi uma reunião longa e cansativa que teve duração de mais de trezes horas, marcada para as 08h, só que foi iniciada as 09h e seu término aconteceu depois das 22:00h, foi uma reunião tensa, segundo alguns entrevistados, foi uma “queda de braço” em que rolou muito “quebra pau”.

“O conflito pode ser sufocado ou desviado. Os instrumentos políticos dos sistemas contemporâneos intervêm para abrandar o impacto dos conflitos sobre suas estruturas” (BOBBIO, 1983, p. 228). As manifestações estavam começando a abalar a estrutura de governo do prefeito, pois a população não aguentava mais aquela situação de caos e demonstrava insatisfação com a postura que o gestor executivo do poder municipal vinha tomando, tanto que o seu posicionamento em relação às manifestações foi associado à sua derrota nas eleições do mesmo ano, quando foi candidato. A audiência foi a forma que ele encontrou para sufocar e por fim aquele conflito, já que a espera pelo enfraquecimento do mesmo e o uso da violência tinha contribuído para o aumento do conflito e mexido ainda mais nas estruturas de seu governo.

A reunião iniciou com os gestores expondo seus posicionamentos e justificando o porquê da manutenção do reajuste da tarifa e que as mudanças no sistema de integração não poderiam acontecer num curto prazo, como as entidades estavam reivindicando, que a demanda só poderia ser atendida num período de longo prazo. Depois as entidades expuseram seus posicionamentos e disseram que não iriam sair dali sem um ganho real, pois eles precisavam leva um acordo positivo a todas aquelas pessoas que foram às ruas debaixo de sol e chuva reivindicar por um sistema de transporte melhor. Durante essas treze horas de reunião alguns intervalos eram realizados para que as entidades se deslocassem para outra sala para uma discussão entre elas mesmas, em algumas decisões que deveriam ser tomadas em conjunto. O clima era tenso, os lados não queriam ceder, tanto que em alguns momentos o prefeito chegou a solicitar que as entidades tivesse solidariedade à situação em que ele se encontrava.

As principais pautas a serem discutidas foram: o reajuste da passagem, a gratuidade da segunda passagem, integração de 100% das linhas de ônibus, realização de licitação para exploração das linhas, ampliação do tempo para fazer a integração e anistia dos “presos políticos”.

A principal discussão era a redução do valor da passagem, mas também foi discutido a implantação de um sistema de integração. Foi discutido também o aumento da frota e o melhoramento no sistema de transporte para dar mais qualidade aos ônibus de Teresina, colocando o sistema como um todo [ENZO, 2016]. Outras pautas também foram discutidas como o Plano Diretor, que deveria ser modificado, pois naquele momento se falava de integração, mas só tinha 30% das linhas integradas e nós queríamos que chegasse ao ponto de 80%, além da auditoria nas planilhas e a licitação do transporte público [FAGNER, 2016].

Depois de um longo tempo de discussões e conflitos, para se chegar a um acordo, ficou decidido que:

Ampliação do tempo de integração de 1h30 dos percursos de até 8 km e 2:00h para percursos acima de 8 km; continuação da implantação do Plano Diretor; até o dia 1 de março integração de 33 linhas e até junho mais de 23 linhas, totalizando 56; retirada imediata da segunda tarifa cobrada na integração em 30 dias e a realização de discussões em audiência pública dos contratos de concessões do transporte público (VELOSO, 2012e).

Enquanto acontecia a audiência na prefeitura, no lado de fora acontecia um ato organizado pelo Fórum em Defesa do Transporte Público, alegando que aquela reunião não era legítima, pois eles diziam que haviam encaminhado dois ofícios para a PMT, bem antes que as entidades que estavam reunidas com o prefeito, e que ele aceitou a reunião pelo fato de os representantes das entidades estudantis serem ligados a partidos próximos ao partido que o Elmano era coligado.

Os representantes das entidades que participaram da reunião disseram que o Fórum foi convidado a fazer parte da audiência, mas que eles recusaram participar, preferindo ficar de fora, realizando um ato contra a reunião. Quanto à afirmação do Fórum deslegitimando a reunião das entidades com o prefeito, os representantes que foram entrevistados disseram que foi legítima, pois as manifestações tinha uma identidade estudantil, e na reunião estavam presente a maioria das entidades estudantis e sindicais de Teresina como DCEs de instituições de ensino públicas e faculdades particulares, além de entidades representando estudantes secundaristas, enquanto que no Fórum não havia pessoas ligadas a entidades estudantis, mas a partidos políticos.

Logo depois da reunião o Fórum resolveu dar continuidade às manifestações contra o aumento da passagem, e a questões que eles começaram a levantar como a integração que não

integrava, e ao acordo que não trazia benefícios a população, mas os atos nos dias seguintes ao acordo não tiveram força popular e visibilidade, e assim as manifestações contra o aumento da passagem e por melhoria no transporte público foi se dispersando e esse movimento de rua desapareceu.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao concluir esta pesquisa sobre as manifestações contra o aumento da passagem do transporte público em Teresina – PI, nos anos de 2011 e 2012, espero ter atingido o que havia proposto ao longo do percurso da pós-graduação. Não houve finalidade de esgotamento do tema, mas sim de dar visibilidade a esse campo empírico, para que seja dada continuidade à discussão de pontos que não receberam muita atenção e para despertar o interesse a outras pessoas a discutirem sobre esse campo empírico amplo.

Houve muitos desafios enfrentados no campo empírico, mas a pesquisa conseguiu alcançar os objetivos que foram propostos. A formação, estruturação e análise das manifestações contra o reajuste da tarifa vão além de questões econômicas, também estão envolvidas questões de identidade, política e sociais. Para fazer a análise empírica e chegar aos resultados, a Teoria dos Novos Movimentos Sociais, do conflito e dos movimentos sociais na era da *internet* trabalhados por Maria da Glória Gonh, Alberto Melucci, Noberto Bobbio e Manuel Castells ajudaram a expor e entender o conflito existente entre os gestores públicos, empresários e manifestantes, além dos conflitos existentes dentro das próprias manifestações. O conflito formado entre esses dois lados foi o que teve maior evidência, já que as ações intensas dos manifestantes tanto nas ruas como no espaço virtual e a postura dos gestores públicos em tentar obter o êxito para o que haviam instituído, mesmo através do cansaço dos manifestantes, resultou nesse fenômeno social de grande intensidade, força e coerção na sociedade teresinense.

Existiram alguns movimentos sociais dentro das manifestações, como foi o caso do estudantil e juvenil, que apresentavam unidade, significados, organização, ação, histórico de lutas e pautas fundamentadas, por isso é possível dizer que algumas formações coletivas eram movimentos sociais. Os movimentos estudantil e popular ajudaram a mostrar a formação dos fenômenos como ações coletivas de movimentos sociais nas manifestações contra o aumento. A teoria já citada auxiliou no entendimento que o conflito entre gestores e usuários de transporte público não é algo recente e que sempre irá existir, mas que em alguns momentos ocorre de forma ofuscada e noutros de forma intensa e radical, outra questão foi possível entender, que os fenômenos coletivos, sejam eles movimentos sociais ou apenas manifestações, adotaram as redes sociais e a *internet* como uma forma de “boca a boca” na divulgação e organização das manifestações nas ruas e como uma forma de proteção da ação violenta do Estado. A realidade do que era pensado em executar e o que acontecia nas ruas passou por um processo de virtualização; as redes sociais foram espaços de divulgação e

discussão da realidade do contra o aumento transposta para o espaço virtual. Porém as redes sociais não são a base de uma manifestação, o que compõem a base é a indignação associada ao desrespeito de um direito social e a perturbação de uma ordem.

A pesquisa passou por dificuldades no seu processo de constituição, sendo que o principal delas, que gostaria de expor, foi a de conseguir documentos oficiais das repartições públicas. Um dos colaboradores, em uma conversa informal, comentou que seria muito difícil encontrar documentos como anais, atas, relatórios e dossiês, pois não houve a preocupação, na época, em montar um arquivo; as respostas obtidas, quando se questionavam os funcionários das repartições sobre esses tipos de documentação, eram “faz tanto tempo que não tenho ideia onde esteja algum documento dessa época” ou “é bom você ir a órgãos públicos tais [...], pois como houve audiências entre manifestantes e gestores nessas instituições deveriam ter registros documentados e arquivados”.

Toda essa dificuldade em ter acesso à documentação que tratasse de forma mais aprofundada o aumento da passagem do transporte coletivo e os conflitos ocorridos em decorrência dele, leva a dois questionamentos: o primeiro é o tão falado “jeitinho brasileiro”, pois as entidades que participaram de todas as audiências realizadas afirmam que esses documentos existem, mas como o pesquisador não tem nenhuma vinculação primária e/ou pessoal com nenhum desses órgãos, dificultou-se a acessibilidade da documentação. Outro questionamento que pode ser levantado é a cultura do não questionamento, de esconder, e às vezes até destruir, documentos ligados a atos de revoltas e repressão popular, como no caso da destruição de muitos documentos sobre a escravidão no Brasil logo após o período da libertação dos escravos; e da dificuldade de acessibilidade a documentos ligados ao período de ditadura militar, por exemplo. As manifestações contra o aumento da passagem do ônibus foram atos populares reprimidos violentamente, isso pode ter vinculação à dificuldade em conseguir a documentação e no não consentimento de entrevistas, pois algumas pessoas se negaram a falar sobre o assunto e outros não responderam aos demais contatos do pesquisador depois do primeiro.

As manifestações contra o reajuste da tarifa é uma temática de estudo a qual foi preciso fazer uma discussão teórica com movimentos sociais, ação coletiva, *ciberespaço*, *ciberativismo*, mobilidade urbana e conflito, já que as manifestações foram atos coletivos organizados em certos momentos por entidades e movimentos sociais, que tinha como principal meio de comunicação, divulgação e convocação a partir das redes sociais. A pluralidade dos atos foi formada por diversos conflitos, contudo o principal deles foi a criação de dois lados, de um lado estavam os que reivindicavam por uma passagem mais acessível e

um transporte público melhor, tratando-se de estudantes, trabalhadores e demais usuários de ônibus e do outro lado estavam os gestores municipais e empresários responsáveis pela circulação do transporte público na cidade que alegavam a necessidade de haver o reajuste para que as empresas continuassem operando sem prejuízo, pois como vivemos num sistema capitalista toda empresa privada, que preste ou não algum serviço público, tenciona a produção de lucros.

As manifestações não foram um grande movimento social que reivindicava um melhor transporte público, elas foram mobilizações plurais e diversificadas, organizadas por movimentos sociais, entidades, e grupos com e sem vinculação partidária, e nessa pluralidade de movimentos e entidades, os conflitos internos dentro das manifestações foram ficando mais evidentes e fortes, principalmente nos últimos atos e no acordo para se chegar a um “ponto de equilíbrio” entre as duas partes.

Os atos coletivos foram por um motivo econômico, no caso, a redução do ajuste da tarifa; no entanto, fazer-se uma análise teórica apenas pelo viés econômico limita o desenvolvimento e compreensão sobre a temática estudada. É preciso ir além do fator econômico, as manifestações foram uma consequência de problemáticas vindas de questões de identidade cultural, com o caso do movimento estudantil que é um dos maiores usuários do transporte coletivo e já estava cansado de toda essa exploração em cima do transporte. É possível trabalhar sobre as manifestações em diversas perspectivas teóricas como a marxista com base em classe social, fazendo uma reinterpretação do conflito de classes no atual contexto histórico, político, social, econômico; com a abordagem funcionalista com base nos desviantes e causadores de desordem na sociedade, já que as manifestações causaram desordem na cidade de Teresina; com a abordagem teórica norte americana com base na formação dos atos através de um sentimento individual-coletivo, no caso o sentimento de insatisfação e indignação com o transporte coletivo da cidade. A escolha em se trabalhar com as Teorias dos Novos Movimentos Sociais foi por possibilitarem enxergar o cotidiano dos atos e a identidade predominantemente estudantil, tanto que uma das estratégias adotadas pelos gestores municipais desde o ano de 2012 é o de aumentar apenas a passagem inteira e deixar o mesmo valor para a meia; hoje a passagem inteira está no preço de R\$ 2,75 enquanto a meia passagem permanece no valor de R\$ 1,05.

A proximidade das redes sociais virtuais a exemplo do *facebook*, *twitter* e *blogspot* com os movimentos sociais e sindicais aumentou o poder de mobilização, já que o espaço virtual é um dos principais meios de comunicação da sociedade contemporânea, devido sua flexibilidade, liberdade e o seu poder de alcance na sociedade. As redes sociais exerceram um

papel fundamental nas manifestações contra o aumento da passagem; foram os meios de comunicação e mobilização dos manifestantes, divulgação e discussão das reivindicações do que era proposto e do que acontecia nos atos em tempo simultâneo, além de serem ferramentas na denúncia e cobrança por ações ligadas a questões de Direitos Humanos, como no caso da divulgação de imagens e vídeos da repressão violenta desnecessária da força da polícia militar contra os manifestantes. Os vídeos circularam pelas redes sociais e plataformas de vídeos e foi causando indignação de estudantes de outros estados brasileiros, houve casos em que foram realizados, por estudantes, pequenos atos em Joinville – SC e Vitória – ES, em apoio às manifestações de Teresina, principalmente em solidariedade aos manifestantes que sofreram algum tipo de violência física. No espaço virtual, os atos contra o aumento da passagem, contra a força física violenta das forças militares, a interação virtual através de postagens de textos, compartilhamento de imagens e vídeos e discussões através de comentários, mostram que as manifestações contra o aumento da passagem foi uma ação de *ciberativismo*. As lutas sociais foram tanto nas ruas como no espaço virtual. É importante ressaltar que o espaço virtual foi de grande importância nos atos, mas não foi o principal elemento de força e composição das manifestações. O que constitui e leva as pessoas a irem a uma manifestação é a insatisfação coletiva causada por alguma demanda pública; as redes sociais em si não constituem manifestações.

As manifestações são ações em que há muito conflito, e o mesmo é uma forma de interação entre grupos sociais, resultando em algumas mudanças e transformações na sociedade. Os conflitos dentro das manifestações entre manifestantes ligados a partidos políticos e os “independentes”, entre as entidades estudantis com entidades partidárias mostraram que uma manifestação deve ter uma base ideológica firme e coerente, pois os manifestantes ligados a alguma entidade tinha uma postura voltada mais para o diálogo e para ações físicas em que não houvesse excessos; enquanto os manifestantes “independentes” e ligados a ideologias anarquistas tinham posturas mais radicais. O principal conflito das manifestações era a interação social e política entre dois grupos divergentes que queriam impor suas condições (gestores municipais, empresários X estudantes, trabalhadores e demais usuários do transporte público) para restabelecer a ordem e fluxo da cidade. A formação desses dois lados tidos como “inimigos”, mostra parte da interação e relação entre Estado e sociedade, que na maioria das vezes se dá através do conflito movido por assistência e demandas sociais. A interação de dois grupos em uma situação de conflito traz consequências à sociedade, e as consequências da interação entre esses dois grandes grupos foram algumas

mudanças que visavam à melhoria no transporte público e na mobilidade urbana de Teresina e o lucro das empresas que operavam a circulação dos transportes.

As reivindicações das manifestações acabaram interferindo em alguns pontos no processo de mobilidade urbana e no sistema de transporte de Teresina, como a implantação, a princípio, de um sistema de integração temporal nos ônibus, delimitação de corredores para ônibus nos principais bairros e avenidas da cidade, análise e execução do Plano Diretor e realização do processo de licitação para a exploração das linhas de ônibus. Todas essas mudanças, os projetos e alterações na estrutura física da cidade como a construção de pontes e ampliação de vias trazem melhorias pouco significantes, pois a primeiro momento reduz o deslocamento tanto no tempo como no espaço, mas com o aumento da população e da frota de veículos, no decorrer dos anos tornara a mobilidade e o transporte tende a se tornar ainda mais caótico. É preciso deixar de se pensar em soluções para os problemas da mobilidade focando apenas nos aspectos técnicos, operacionais e econômicos, já que os problemas da mobilidade e do transporte envolvem aspectos sociais, políticos, geográficos e antropológicos. É preciso que haja investimentos para uma mobilidade mais ágil e um transporte público de maior qualidade, para uma conscientização da população em priorizar o transporte público ao invés do transporte individual.

Ao longo da pesquisa foi questionada sua importância e à proporção que as manifestações contra o aumento da passagem em Teresina ganhava visibilidade no âmbito nacional, concluímos que elas foram o início de várias manifestações que ocorreram em todas as capitais e principais cidades brasileiras nos anos seguintes, e que tiveram seu apogeu no ano de 2013 com as Jornadas de Junho, principalmente em São Paulo, em que várias pessoas, a maioria jovens, estudantes e algumas entidades, como o Movimento Passe Livre, foram às ruas paulistanas reivindicar pela revogação do reajuste tarifário. A forma como foram conduzidas, os conflitos, as estratégias, o uso da violência como forma de intimidação e dispersão ocorreram quase da mesma forma das ações ocorridas em Teresina. Quanto à temática manifestações de rua, manifestações organizadas na *internet*, atos estudantis e contra o aumento de passagem em transporte público na conjuntura dos últimos anos, a maior visibilidade é para as Jornadas de Junho de 2013, enquanto que as manifestações de Teresina nos anos de 2011 e 2012 são pouco citadas, discutidas e não recebem o reconhecimento de que os diversos protestos ocasionados pela insatisfação com o transporte público iniciou a partir de Teresina – PI.

Por fim, uma das grandes contribuições que as manifestações trouxeram à sociedade foi ter despertado na população o ato de questionar e cobrar dos gestores públicos direitos,

melhorias e insatisfações. Depois das manifestações contra o aumento da passagem em Teresina, nos anos de 2011 e 2012, e as Jornadas de Junho em 2013, o Brasil começou a vivenciar a insatisfação da população nas ruas, em intervalos de tempo curto como as manifestações contra a Copa (2014), as manifestações Pró e Contra o *Impeachment* da presidente Dilma Rousseff (2014-2016), as manifestações contra o governo do presidente interino Michel Temer, conhecidas como “Contra o Golpe” (2016). Muitas dessas atuais manifestações são fundamentadas em uma base ideológica em que não há coerência e são movidas por ações alimentadas pelo ódio a questões partidárias.

As manifestações contra o reajuste da tarifa em Teresina deu fôlego ao movimento juvenil e estudantil, além de ter intervido no sistema de transporte e mobilidade urbana da cidade.

REFERÊNCIAS

ABERS, Rebecca; BÜLOW, Marisa Von. **Movimentos sociais na teoria e na prática: como estudar o ativismo através da fronteira entre Estado e sociedade?**. Sociologias, Porto Alegre, ano 13, n 28, set./dez. 2011, p. 52-84.

AMARAL, Thiago. Estudantes quebram ônibus e tropa de choque e Gate são acionados. **CidadeVerde.com**, Teresina, 30 ago 2011. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/83264/estudantesquebramonibusetropadechoqueegatesaoacionados>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

APENAS 35% das linhas de ônibus de Teresina permitirão integração. **Jornal O Dia**, Teresina, 23 dez 2011. p. 4.

APÓS 4º dia de protestos, vereadores planejam comissão. **Jornal O Dia**, Teresina, 02 set 2011. p. 3.

ATO de vandalismo põe vidas em risco e deixa cidade sem energia. **Jornal O Dia**, Teresina, 07 jan 2012. p. 5.

AUDITORIA sugere retirar salários dos diretores do Setut do custo da tarifa. **Jornal O Dia**, Teresina, 07 set 2011a. p. 4.

AUDITORIA constata fraude no uso da meia passagem. **Jornal O Dia**, Teresina, 30 set 2011b. p. 4.

BACOCINA, Denize. Movimento anti-globalização ganha voz a partir de Seattle. **BBC Brasil.Com**, São Paulo, 28 jan. 2002. Disponível: <http://www.bbc.com/portuguese/economia/020125_fecprothistorico1.shtml> Acesso em 07 de novembro de 2015.

BASTOS, Thiago. Integração de ônibus: Elmano diz que protesto de estudantes é imaturo. **CidadeVerde.com**, Teresina, 28 dez 2011. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/90883/integracaodeonibuselmanodizqueprotestodeestudanteeimaturo>> Acesso em 21 de setembro de 2015.

BATALHA, Marcelo da Luz. **Novas fronteiras para a comunicação ativista em rede: um olhar sobre o centro de mídia independente**. 2011. 141 p. Dissertação (mestrado) Programa de Pós-Graduação em Ciência Política, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas - SP.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BIRNBAUM, Pierre. Conflitos. In: BOUDON, Raymond. **Tratado de Sociologia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996. p. 247-282.

BITTENCOURT, Luciana Aguiar. **Algumas considerações sobre o uso da imagem fotográfica nas pesquisas antropológicas**. In: Desafios da imagem. Fotografia, iconografia e vídeo nas ciências sociais. Campinas: Papirus, 1998, pp. 197-211.

BOBBIO, Norberto. **Dicionário de política**. Brasília: Unb, 1983.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jul 2001. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em: 10 de janeiro de 2016.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 03 jan 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato20112014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: 10 de janeiro de 2016.

BRASIL. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da internet no Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 abr 2014. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12965.htm> Acesso em: 03 de novembro de 2015.

BRYAN, Francisco. **Mobilidade Urbana em Campinas: análise do espaço de circulação**. 2011. 155 p. Dissertação (mestrado) Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campina - SP.

BUARQUE, Daniel; ARAÚJO, Glauco. Tarifas de ônibus municipais têm aumento em 6 capitais do país. **G1 Globo.com**, Rio de Janeiro, 20 jan 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/01/tarifas-de-onibus-municipais-tem-aumento-em-6-capitais-do-pais.html>> Acesso em 10 de Junho de 2015.

CÂMARA forma comissão para acompanhar auditoria em planilha. **Jornal O Dia**, Teresina, 03 set 2011. p. 3.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil**. O longo Caminho. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CASTELLS, Manuel. **A galáxia internet**: Reflexões sobre internet, negócios e sociedade. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999a.

CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. São Paulo: Paz e Terra, 1999b.

CASTELLS, Manuel. **Redes de indignação e esperança**: movimentos sociais na era da internet. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

CELLARD, A. Análise documental. In: POUPART, J. *et al.* **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, 2008, pp. 295-316.

CHAZEL, François. Movimentos sociais. In: BOUDON, Raymond. **Tratado de Sociologia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996. p. 283-336.

CIDADE VERDE. Estudantes interditam Frei Serafim com troncos e param avenida. **CidadeVerde.com**, Teresina, 31 ago 2011a. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/83324/estudantesinterditamfreiserafimcomtroncoseparamavenida>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

CIDADE VERDE. TCE/PI vai solicitar planilha de custos do sistema de transporte. **CidadeVerde.com**, Teresina, 12 set 2011b. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/83981/tcepivaisolicitarplanilhadecustosdosistemadetransporte>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

CIDADE VERDE. Secretaria de Justiça diz que manifestantes soltos mentiram. **CidadeVerde.com**, Teresina, 13 jan 2012a. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/92006/secretariadejusticadizquemmanifestantessoltosmentiram>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

CIDADE VERDE. Prefeitura recua e aceita 2h para integração. **CidadeVerde.com**, Teresina, 18 jan 2012b. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/92343/prefeiturarecuaeaceita2hparaintegracaoconfiraasmudancas>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

COMANDANTE da PM diz que policiais foram atacados por manifestantes. **Jornal O Dia**, Teresina, 12 jan 2012. p. 6.

COMISSÃO discute gratuidades e meia passagem. **Jornal O Dia**, Teresina, 29 set 2011a. p. 5.

COMISSÃO entrega hoje relatório sobre planilha. **Jornal O Dia**, Teresina, 26 out 2011b. p. 4.

CONCEIÇÃO, Carmelita Selestina da. **Movimentos sociais populares no Piauí: sonhos, lutas e desafios 1977 – 1997**. CESE; EQUIP: 2001.

CORONEL Júlia faz pacto com estudantes para que manifestações ocorram sem confrontos. **Jornal O Dia**, Teresina, 04 jan 2012. p. 4.

COSTA, Catarina. Fórum mobiliza nova manifestação contra aumento da passagem na capital. **Portal da Clube**, Teresina 27 dez 2011. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/forummobilizanovamanifestacaocontraaumentodapassagemnacapital.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

CUNHA, Daniel. Protestos voltam a fechar a avenida Frei Serafim; um ônibus é depredado. **CidadeVerde.com**, Teresina, 09 jan 2012a. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/91683/protestosvoltamafecharaavenidafreiserafimumonibusedepredado>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

COSTA, Catarina. Confronto entre policiais e estudantes é novamente destaque nacional. **Portal da Clube**, 11 jan 2012b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/confrontoentrepoliciaiseestudantesenovamentedestaque nacional.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

CURY, Jordana. 300 PMs tentarão coibir excessos no protesto no centro. **CidadeVerde.com**, Teresina, 06 jan 2012. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/91493/300pmstentaraocoibirexcessosnoprotestonocentro>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

CUTRIM, Gentil Serra Junior; NUNES, Lourdes de Maria Leitão Rocha. **A internet e os novos processos de articulação dos movimentos sociais**. R. Katál., Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 205-213, jul./dez. 2013.

DA CAUSA à delinquência. **Jornal O Dia**, Teresina, 06 jan 2012. p. 1.

DELMIRO, Andreelson. Manifestantes fazem grande tuitaço contra aumento da passagem de ônibus. **Portal da Clube**, Teresina, 30 ago 2011a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/manifestantesfazemgrandetuitacocontraoamentodapassagemdeonibus.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

DELMIRO, Andreelson. Protesto contra o aumento da passagem ganha proporções nacionais. **Portal da Clube**, Teresina, 31 ago 2011b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/protestocontraoamentodapassagemganhaproporcoesnacionais.html>> Acesso em: 03 de dezembro de 2015.

DELMIRO, Andreelson. Estudantes continuam protesto contra o aumento da passagem. **Portal da Clube**, Teresina, 02 set 2011c. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/estudantescontinuamprotestocontraoamentodapassagem.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

DELMIRO, Andreelson; COSTA, Catarina. Após suspensão de decreto, estudantes se reúnem para comemorar decisão. **Portal da Clube**, Teresina, 02 set 2011. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/apossuspensaodedecreto0estudantessereunemparacomemorardecisao.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

DENATRAN, **Frota de veículos**. Abr 2016. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>> Acesso em 10 de maio de 2016.

DIAS, José Anselmo Oliveira. **Movimento popular de bairro no processo de transformação social**. Teresina: UFPI, 1992. 49f.

DOIMO, Ana Maria. **Movimento social urbano, igreja e participação popular**. 1983. 193 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 1983.

EDITAL 001/2014. **Concessão para exploração e prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina**. Teresina: PMT, 2014.

ELMANO já admite abrir mão de recursos para ter 2º passagem gratuita. **Jornal O Dia**, Teresina, 06 jan 2012. p. 5.

EM 6º DIA de protestos dois ônibus são depredados e frota é reduzida. **Jornal O Dia**, Teresina, 10 jan 2012. p. 8.

ESTUDANTES cobram mais participação dos vereadores. **Jornal O Dia**, Teresina, 03 set 2011a. p. 3.

ESTUDANTES comemoram pelas ruas da cidade suspensão do aumento. **Jornal O Dia**, Teresina, 03 set 2011b. p. 3.

ESTUDO aponta tarifa de R\$ 2,10 como tecnicamente justa. **Jornal O Dia**, Teresina, 27 out 2011. p. 1.

FERRAZ, Antonio Clóvis Coca Pinto. TORRES, Issac Guilherme Espinosa. **Transporte público urbano**. São Carlos: Rima, 2004.

FONTENELE, Marcelino de Oliveira. **O reencantamento do mundo não-formal e o protagonismo dos novos movimentos sócias**. Teresina: UFPI, 2009. 101f.

FÓRUM diz que auditoria foi uma “farsa”. **Jornal O Dia**, Teresina, 26 out 2011a. p. 4.

FÓRUM ESTADUAL EM DEFESA DO TRANSPORTE PÚBLICO. **Fórum estadual em defesa do transporte público**. Teresina, 13 jul 2011a. Disponível em: <http://chegadeaumentopi.blogspot.com.br/2011_07_01_archive.html> Acesso em 18 de janeiro de 2016.

FÓRUM ESTADUAL EM DEFESA DO TRANSPORTE PÚBLICO. **Entidades pedem congelamento da passagem de ônibus em Teresina**. Teresina, 27 jul 2011b. Disponível em: <http://chegadeaumentopi.blogspot.com.br/2011_07_01_archive.html> Acesso em 18 de janeiro de 2016.

FÓRUM Estadual planeja nova manifestação contra o aumento da passagem. **Jornal O Dia**, Teresina 30 dez 2011b. p. 2.

FRANCO, Cassandra Maria Bastos; CARVALHO, Maria da Conceição de. **Movimento social urbano na área de reprodução social**: uma discussão teórica. Teresina: UFPI, 1987. 30f.

FREI Serafim terá novo sistema de tráfego em janeiro. **Jornal O Dia**, Teresina, 17 dez 2011. p. 1.

GALENO, Livio. Tropa de Choque é acionada para conter manifesto no centro. **CidadeVerde.com**, Teresina, 05 jan 2012. Disponível em:

<<http://cidadeverde.com/noticias/91414/tropadechoqueeacionadaparacontermanifestonocentro>
> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

GALENO, Livio; CUNHA, Daniel. Protesto é mantido mesmo com chuva e fecha Frei Serafim. **CidadeVerde.com**, Teresina, 12 jan 2012. Disponível em:
<<http://cidadeverde.com/noticias/91948/protestoemantidomesmocomchuvaefechafreiserafim>>
Acesso em 02 de dezembro de 2015.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GOHN, Maria da Glória. **Teorias dos movimentos sociais** paradigmas clássicos e contemporâneos. São Paulo: Loyola, 1997.

GOHN, Maria da Glória. **Novas Teorias dos Movimentos Sociais**. São Paulo: Loyola, 2008a.

GOHN, Maria da Glória. **O protagonismo da sociedade civil: movimentos sociais, ONGs e redes solidárias**. São Paulo: Cortez, 2008b.

GOHN, Maria da Glória. **A produção sobre movimentos sociais no Brasil no contexto da América Latina**. Política & Sociedade, Florianópolis, vol 13, n 28, set./dez. 2014.

GOLDENBERG, Mirian. **Entrevistas e questionários**. In: A arte de pesquisar. Rio de Janeiro: Record, 2001, pp. 85-91.

GUNTHER, H. **Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão?** Psicologia: Teoria e Pesquisa, mai-ago 2006. Vol. 22 n. 2, pp. 201-210.

HAGUETE, Teresa Maria Frota. **Metodologias qualitativas na sociologia**. Rio de Janeiro: Vozes, 1997.

HELD, David. MCGREW, Anthony. **Prós e contras da globalização**. Tradução Wanda Caldeira Brant. Petrópolis: Vozes, 2001.

IANNI, Octavio. **As ciências sociais na época da globalização**. São Paulo. Rev. Bras. Ci. Soc. Vol. 13 n. 37, 1998.

IANNI, Octavio. **Globalização: novo paradigma das ciências sociais.** Estudos avançados 8(21), 1994.

IBGE. Dados sobre a posse de microcomputadores, tablets, telefones moveis e acesso a internet da população brasileira. 2013.

<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/acesoainternet2013/default_xls_2013.sh
tm> Acesso 05 de novembro de 2015.

IBOPE MEDIA. Cresce o número de usuários ativos nas redes sociais. Disponível em:

<<http://www.ibope.com.br/pt-br/noticias/Paginas/Cresce-o-numero-de-usuarios-ativos-nas-redes-sociais.aspx>> Acesso 01 de outubro de 2013.

IG. Relembre os principais protestos ao redor do mundo nos últimos anos. Disponível em:<<http://ultimosegundo.ig.com.br/mundo/20130618/relembreosprincipaisprotestosaoredordomundonosultimosanos.html>>, 2013. Acesso: 23 de novembro de 2015.

JOHNSON, Allan. Dicionário de sociologia Guia prático da linguagem sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1997.

KÄRNEN, Hart-mut. “Movimentos sociais: revolução no cotidiano.” *In: Uma revolução no cotidiano?* Os novos movimentos sociais na América do Sul. São Paulo: Brasiliense, 1987.

KAUFMAN, Dora. A força dos “laços fracos” de Mark Granovetter no ambiente do ciberespaço. Galaxia (São Paulo, *Online*), n. 23, p. 207-218, jun. 2012.

LACLAU, Ernesto. Os novos movimentos sociais e a pluralidade do social. Ver. Bras. Ci. Soc. V.1 n. 2 São Paulo out. 1986.

LEAL, Manuela Nunes. A relação entre o governo municipal de Tersina e a Associação de Moradores da Vila Wall Ferraz para a provisão do direito ao habitar. Teresina: UFPI, 2007. 181f

LÉVY, Pierre. As tecnologias da inteligência. São Paulo: ed. 34, 1993.

LÉVY, Pierre. O que é virtual?. São Paulo: ed. 34, 1996.

LÉVY, Pierre. Cibercultura. São Paulo: ed. 34, 1999.

LIMA, Venício; “Mídia, rebeldia urbana e crise de representação”. **Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

LIMA, Fábio; CARVALHO, Aline; LIMA, Raimundo. Dois ônibus são depredados; 9 estudantes continuam presos. **CidadeVerde.com**, Teresina, 10 jan 2012. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/91794/doisonibussaodepredados9estudantescontinuampreso>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

LIMA, Fábio; SENA, Yala; CUNHA, Daniel; CARVALHO, Aline. Ferrer anula 2º trecho da integração após 12h de reunião. **CidadeVerde.com**, Teresina, 18 jan 2012. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/92366/ferreranula2trechodaintegracaoapos12hdereuniaovejamudancas>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

LUSTOSA FILHO, Carlos. Fórum: ônibus queimado foi resposta à repressão policial. **CidadeVerde.com**, Teresina, 06 jan 2012. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/91490/forumonibusqueimadofoirespostaarepressaopolicial>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

LUSTOSA FILHO, Carlos; CURY, Jordana. Dezesesseis pessoas foram detidas em protesto, diz Polícia Civil. **CidadeVerde.com**, Teresina, 11 jan 2012. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/91831/dezesesseispeessoasforamdetidasemprotestodizpoliciaivil>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

MALINI, Fábio; ANTOUN, Henrique. @ **internet e #rua**: Ciberativismo e mobilização nas redes sociais. Porto Alegre: ed. Sulina, 2013.

MAÑAS, Antonio Vico. MEDEIROS, Epitácio Ezequiel de. **Terceiro Setor**: Um estudo sobre a sua importância no processo de desenvolvimento sócio-econômico. *Perspectivas em Gestão & Conhecimento*, João Pessoa, v. 2, n. 2, p. 15-29, jul./dez. 2012.

MANIFESTAÇÃO transcorre sem violência no 8º dia. **Jornal O Dia**, Teresina, 12 jan 2012. p. 8.

MANIFESTANTES prometem parar a Frei Serafim. **Jornal O Dia**, Teresina, 29 ago 2011. p. 4.

MANIFESTANTES expõem reivindicações para vereadores durante audiência. **Jornal O Dia**, Teresina, 10 jan 2012. p. 1.

MARIANI, Édio João. **A trajetória de implantação do Neoliberalismo**. Revista Urutágua, nº 13 – ago/set/out/nov 2007, Paraná, Brasil. Disponível em: <<http://www.urutagua.uem.br/013/13mariani.pdf>> Acesso em 20 de novembro de 2015.

MARINHO, Illa. Site do Diário Oficial hackeado em apoio ao #contraoamento. **180 Graus**, Teresina, 02 set 2011. Disponível em: <<http://180graus.com/salada/sitedodiariooficialhackeadoemapoioaocontraoamento453809.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MARX, Karl Heinrich. **A guerra civil da França**. ed. eletrônica Ridendo Castigat Mores. 1999. Disponível: <www.jahr.org> Acesso 12 de outubro de 2014.

MEDEIROS, Antonio José. **Movimentos sociais e participação política**. Teresina: CEPAC, 1996.

MEIO NORTE. **Manifestações: estudantes depredam porta da Prefeitura de Teresina e do Setut**. Disponível em: <<http://www.meionorte.com/efremribeiro/manifestacoesestudantes-depredam-porta-da-prefeitura-de-teresina-edo-setut-178875.html>> Acesso em 30 de outubro de 2013.

MEIRELES, Flávio. OAB tomará providências contra PM agressores. **Portal da Clube**, Teresina, 01 jan 2012a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/oabtomaraprovidenciascontrapmagressores.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio. Manifestação contra aumento da passagem continua nesta quarta. **Portal da Clube**, Teresina, 03 jan 2012b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/manifestacaocontraaumentodapassagemcontinuanestaquarta.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio. Sétimo dia de manifestação acaba em massacre e 17 presos. **Portal da Clube**, Teresina, 10 jan 2012c. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/setimodiademanifestacaoacabaemmassacree17presos.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio. Manifestantes são libertados e darão coletiva nesta tarde. **Portal Clube**, Teresina, 12 jan 2012d. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/manifestantessaolibertadosedaraocoletivanestatarde.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio. Fórum exige audiência pública com Elmano Férrer. **Portal da Clube**, Teresina, 19 jan 2012e. Disponível em:
<<http://portaldaclube.profissional.ws/forumexigeaudienciapublicacomelmanoferrer.html>>
Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio. Estudantes promovem novos protestos contra reajuste. **Portal da Clube**, Teresina 30 jan 2012f. Disponível em:
<<http://portaldaclube.profissional.ws/estudantespromovemnovosprotestoscontrareajuste.html>>
Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio; BRAGA, Viviana. Estudante preso estava atirando pedras contra PMs, diz Coronel. **Portal da Clube**, Teresina, 05 jan 2012a. Disponível em:
<<http://portaldaclube.profissional.ws/estudantepresoestavaatirandopedrascontrapms0dizcoronel.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio; BRAGA, Viviana. Manifestantes derrubam árvore de natal na avenida Frei Serafim. **Portal da Clube**, Teresina, 05 jan 2012b. Disponível em:
<<http://portaldaclube.profissional.ws/manifestantesderrubamarvoredenatalnaavenidafreiserafim.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio; BRAGA, Viviana. Polícia usa força e dispersa manifestantes. **Portal da Clube**, Teresina, 10 jan 2012c. Disponível em:
<<http://portaldaclube.profissional.ws/policiausaforcaedispersamanifestantes.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MEIRELES, Flávio; BRAGA, Viviana. Manifestantes encerram 9º dia de protestos na Praça da Liberdade. **Portal da Clube**, Teresina, 12 jan 2012d. Disponível em:
<<http://portaldaclube.profissional.ws/manifestantesencerram9o0diadeprotestosnapracadaliberdade.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

MELLO, José Carlos. **Planejamento dos transportes urbanos**. Rio de Janeiro: Campus LTDA, 1981.

MELUCCI, Alberto. **A invenção do presente**. Rio de Janeiro: vozes, 2001.

MITTMANN, Solange. **A Apropriação do Ciberespaço pelos Movimentos Sociais**. III Encontro Nacional sobre Hipertexto, Belo Horizonte, MG – 29 a 31 de outubro de 2009.

MONTEIRO, Jéssica. Entidades pedem congelamento da passagem de ônibus em Teresina. **Fórum Estadual em Defesa do Transporte Público**, 27 jul 2011. Disponível em:

<http://chegadaumentopi.blogspot.com.br/2011_07_01_archive.html> Acesso em 17 de janeiro de 2016.

MOREIRA, Livia de Alcantara. **Ciberativismo**: mapeando discussões. 37º Encontro Anual da ANPOCS – 2013. SPG01 Tecnologia, inovação e ciberativismo.

MOVIMENTO bloqueia avenidas, ponte e isola centro da cidade. **Jornal O Dia**, Teresina, 01 set 2011a. p. 2.

MOVIMENTO #Contraoamento volta às ruas. **Jornal O Dia**, Teresina, 21 set 2011b. p. 2.

MOVIMENTO PASSE LIVRE – SÃO PAULO; “Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo”. **Cidades rebeldes**: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

NÃO vou me responsabilizar por um colapso no transporte, diz prefeito. **Jornal O Dia**, Teresina, 24 ago 2011. p. 3.

NASCIMENTO, Adeliny Cordeiro do; MENEZES, Marcio de Carvalho. **#contraoamento**: a luta pela redução da tarifa de ônibus em Teresina. (livro-reportagem) Universidade Estadual do Piauí, curso de bacharel em comunicação social com habilitação em Jornalismo, 2012.

NEVES, Lafaiete Santos. **Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba (1970 – 1990)**. Revista dos Transporte Públicos – ANTP. Ano 24, 2002, pp 97-122.

NUNES, Fernando da Silva. **Mobilidade urbana**: os desafios do futuro. Cad. Metrop., São Paulo, v. 15, n. 30, pp. 377-388, dez 2013.

NUNES, Leilane. Estudantes protestam contra preço da passagem e pedem auditoria.

CidadeVerde.com, Teresina, 22 jun 2011a. Disponível em:

<<http://cidadeverde.com/noticias/79655/estudantesprotestamcontraprecodapassagemepedemauditoria>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

NUNES, Leilane. Alunos ocupam prefeitura e gritam: “baixar passagem não é esmola”.

CidadeVerde.com, Teresina, 30 jun 2011b. Disponível em:

<<http://cidadeverde.com/noticias/80076/alunosocupamprefeituraegritambaixarpassagemnaoeesmola>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Caroline. Prefeito diz que não volta atrás e aumento da tarifa permanece. **CidadeVerde.com**, Teresina, 31 ago 2011a. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/83296/prefeitodizquenaovoltaatrasedaumentodatarifapermanece>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Caroline. Prefeito suspende decreto e a tarifa de ônibus volta a R\$ 1,90. **CidadeVerde.com**, Teresina, 02 set 2011b. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/83440/prefeitosuspendedecretoeatarifadeonibusvoltaar190>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Caroline. Prefeito faz pronunciamento e diz que não admitirá “vandalismo”. **CidadeVerde.com**, Teresina, 09 jan 2012. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/91650/prefeitofazpronunciamentoedizquenaoadmitiravandalismo>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Carolina; CURY, Jordana. Estudantes narram cenas de terror na Custódia; Justiça nega acusações. **CidadeVerde.com**, Teresina, 13 jan 2012. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/91993/estudantesnarramcenasdeterrornacustodiajusticanegaacusacoes>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Caroline; NUNES, Leilane. Setut propõe passagem a R\$ 2,20; prefeito diz que discutirá com equipe. **CidadeVerde.com**, Teresina, 20 jun 2011. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/79555/setutpropoepassagemar220prefeitodizquediscutiracomequipe>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil. Fórum realizará manifestação contra aumento da passagem de ônibus em Teresina. **Portal da Clube**, Teresina, 09 ago 2011a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/forumrealizaramanifestacaocontraaumentodapassagemdonibusemteresina.html>> Acesso em: 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil. Estudantes fazem ato contra o aumento da passagem em Teresina. **Portal da Clube**, Teresina, 29 ago 2011b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/estudantesfazematocontraoamentodapassagememteresina.html>> Acesso em: 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil. Estudantes protestam pelo 3º dia consecutivo. **Portal da Clube**, Teresina, 31 ago 2011c. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/estudantesprotestampelo3o0diaconsecutivo.html>> Acesso em: 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil. Estudantes realizam manifestação contra o aumento da passagem de ônibus. **Portal da Clube**, Teresina, 01 jan 2012. Disponível em:

<<http://portaldaclube.profissional.ws/estudantesrealizammanifestacaocontraoamentodapassagemdeonibus.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; BRAGA, Viviana. Por falta de provas, estudantes presos durante manifestação são liberados. **Portal da Clube**, Teresina, 30 ago 2011a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/porfaltadeprovas0estudantespresosdurantemanifestacaosaoliberados.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; BRAGA, Viviana. Strans determina volta imediata de ônibus às ruas de Teresina. **Portal da Clube**, Teresina, 01 set 2011b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/stransdeterminavoltaimediatadeonibusasruasdeteresina.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; BRAGA, Viviana. Estudantes são presos durante segundo dia de manifestação. **Portal da Clube**, Teresina, 03 jan 2012. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/estudantessaopresosdurantesegundodiademanifestacao.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; COSTA, Catarina. Terceiro dia de manifestação conta com número maior de participantes. **Portal da Clube**, Teresina, 04 jan 2012a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/terceirodiademanifestacaocontacomnumeromaiordeparticipantes.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; COSTA, Catarina. Manifestantes encaminhados à Casa de Custódia estão em celas separadas. **Portal de Clube**, Teresina, 11 jan 2012b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/manifestantesencaminhadosacasadecustodiaestaoemcelasseparadas.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; DELMIRO, Andreelson. Manifestantes começam a tomar as ruas de Teresina e trânsito fica parado. **Portal da Clube**, Teresina, 31 ago 2011. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/manifestantescomecamatomarasruasdeteresinaetransitoficaparado.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; MEIRELES, Flávio. No sexto dia de protesto, policia prende sete manifestantes. **Portal da Clube**, Teresina, 09 jan 2012. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/nosexodiadeprotesto0policiaprendesetemanifestantes.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; SIQUEIRA, Jaquelyny. Manifestantes tentam atear fogo em fantasmão de natal na Frei Serafim. **Portal da Clube**, Teresina, 04 jan 2012a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/manifestantestentamatearfogoemfantasmaodenatalnafreiserafim.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Gil; SIQUEIRA, Jaquelyny. Policiais e estudantes entram em confronto durante manifestação. **Portal da Clube**, Teresina, 05 jan 2012b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/policiaiseestudantesentramemconfrontodurantemanifestacao.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PASSAGEM de ônibus sobe de R\$ 1,90 para R\$ 2,10 em Teresina. **Jornal O Dia**, Teresina, 27 ago 2011. p. 3.

PASSOS, Mariana. GARCÍA, Tiago. A Marcha das Vadias como redes de movimentos e significados. **Revista Prolegómenos Derechos y Valores**, 18, 36, 153-168, 2015.

PEREIRA, Rayldo. Passagem de ônibus volta a ser R\$ 2,10 a partir de janeiro. **CidadeVerde.com**, Teresina, 30 nov 2011. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/89001/passagemdeonibusvoltaaserr210apartirdejaneiro>> Acesso em 21 de setembro de 2015.

PEREIRA, Rayldo. Integração vai até 1h30 e deve chegar a 100% das linhas em junho. **CidadeVerde.com**, Teresina, 04 jan 2012. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/noticias/91347/integracaovaiate1h30edevechegara100dalinhasemjunho>> Acesso em 02 de dezembro de 2015.

PLANILHA DE CUSTOS MAIO/2011. **Planilha de Custos**. Teresina: STRANS, 2011.

PORTAL CLUBE. Ministério Público Federal entra na briga para diminuir passagem em Teresina. **Portal da Clube**, Teresina, 23 ago 2011a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/ministeriopublicofederalentranabrigaparadiminuirpassagememteresina.html>> Acesso em: 03 de dezembro de 2015.

PORTAL CLUBE. Teresinenses voltam a pagar tarifa de R\$ 1,90 a partir deste sábado. **Portal da Clube**, Teresina, 02 set 2011b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/teresinensesvoltamapagartarifader01090apartirdestesabado.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PORTAL CLUBE. Suspensão do aumento da tarifa de ônibus é prorrogada por mais um mês. **Portal da Clube**, Teresina, 27 set 2011c. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/suspensaodoaumentodatarifadeonibuseprorrogadapormaisummes.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PORTAL CLUBE. Estudantes voltam a protestar contra o aumento. **Portal da Clube**, Teresina, 31 out 2011d. Disponível em:

<<http://portaldaclube.profissional.ws/estudantesvoltamaprotestarcontraaument.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PORTAL CLUBE. Relatório da auditoria reforça ação do Ministério Público contra aumento da passagem. **Portal da Clube**, Teresina, 21 nov 2011e. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/relatoriodaauditoriareforcaacaoministeriopublicocontraaumentodapass.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PORTAL CLUBE. Campanha sobre integração de ônibus será lançada nesta quarta. **Portal da Clube**, Teresina, 28 dez 2011f. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/campanhasobreintegracaodeonibusseralancadanestaquarta.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PORTAL CLUBE. Prefeito anuncia gratuidade da segunda passagem para daqui a seis meses. **Portal da Clube**, Teresina, 09 jan 2012a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/prefeitoanunciagratiudedasegundapassagemparadaquiaseismeses.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PORTAL CLUBE. Defensoria cria comissão para acompanhar protestos contra o aumento da passagem. **Portal da Clube**, Teresina 14 jan 2012b. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/defensoriacriacomissaoparaacompanharprotestoscontraaumentodapassagem.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PORTAL CLUBE. Reunião com Prefeitura é a mais longa da história do Palácio da Cidade. **Portal da Clube**, Teresina, 18 jan. 2012c. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/reuniaocomprefeituraeamaislongadahistoriadopalacioda cidade.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

PREFEITO define valor da tarifa de ônibus nesta semana. **Jornal O Dia**, Teresina, 21 ago. 2011a. p. 2.

PREFEITO suspende por 30 dias reajuste da passagem de ônibus. **Jornal O Dia**, Teresina, 03 set 2011b. p. 3.

PREFEITO recebe manifestantes hoje na PMT e busca acabar com conflitos. **Jornal O Dia**, Teresina, 18 jan 2012. p. 3.

PROTESTO de estudantes termina com prisões em confronto com PMs. **Jornal O Dia**, Teresina, 04 jan 2012a. p. 4.

PROTESTO intensifica no terceiro dia e bloqueia Frei Serafim e ponte JK. **Jornal O Dia**, Teresina 06 jan 2012b. p. 8.

PROTESTOS transformam Frei Serafim em praça de guerra. **Jornal O Dia**, Teresina, 06 jan 2012c. p. 5.

QUARESMA, Alexandre. O Ser Cibernético. **Revista Sociologia**, São Paulo, Ano IV, Ed. 43, pp. 22-25, outubro/novembro, 2012.

REAÇÃO: Manifestantes contestam ação da policia e cobertura da imprensa. **Jornal O Dia**, Teresina, 31 ago 2011. p. 1.

RUBIM, Barbara. LEITÃO, Sérgio. **O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades**. Estudos Avançados 27 (79), 2013.

SAKAMOTO, Leonardo; “Em São Paulo, o Facebook e o Twitter foram as ruas”. **Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

SANTOS, Ana Celia de Sousa; ANDRADE, Lucina Farias de Araújo. **Da invisibilidade ao protagonismo: a experiência de empoderamento do grupo de mulheres do Parque Eliana – Teresina, PI**. Teresina: UFPI, 2006. 57f.

SCHERER-WARREN, Ilse. “O caráter dos novos movimentos sociais.” in **Uma revolução no cotidiano? Os novos movimentos sociais na América do Sul**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

SCHERER-WARREN, Ilse. **Dos movimentos sociais às manifestações de rua: o ativismo brasileiro no século XXI**. Política & Sociedade – Florianópolis – vol. 13 – nº 28 – Set./Dez. de 2014.

SEGUNDO dia de manifestações de estudantes para a Frei Serafim. **Jornal O Dia**, Teresina, 31 ago 2011. p. 1.

SEMPPLAN. **Melhoria do sistema urbano** Projeto final de engenharia. Teresina: PMT, 1978.

SEMPPLAN. **Estudos de transportes urbanos de Teresina**. Teresina: PMT, 1985.

SEMPLAN. **Plano diretor de transportes e mobilidade urbana de Teresina.** Teresina: PMT, 2008.

SEMPLAN. **Planejamento de Investimentos – Mobilidade urbana.** Teresina, 2016. 65 slides.

SETUT. **Portal da Clube,** Teresina, 31 ago 2011a. Disponível em: <<http://portaldaclube.profissional.ws/tarifaseriamenorcasogovernoeprefeiturapagassemauxilio0dizsetut.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SETUT culpa meias e falta de isenção fiscal por alto preço da tarifa. **Jornal O Dia,** Teresina, 11 set 2011b. p. 4.

SETUT. **Cartões mais fácil.** Teresina, 2013a. Disponível em: <<http://maisfacilteresina.com.br/cartoes.php>> Acesso em 16 de janeiro de 2016.

SETUT. **Linhas e trajetos de Teresina.** Teresina, 2013b. Disponível em: <<http://www.setut.com.br/linhas-e-trajetos/#zona-norte>> Acesso em 16 de janeiro de 2016.

SISTEMA de transporte coletivo de Teresina terá 15 pontos de integração. **Jornal O Dia,** Teresina, 27 dez 2011. p. 1.

SOARES, Luís. Ibope da Rede Globo sofre declínio histórico. **Pragmatismo Politico,** Teresina, 05 mar 2013. Disponível em: <<http://www.pragmatismopolitico.com.br/2013/03/ibope-da-rede-globo-sofre-declinio-historico.html>> Acesso em 16 de janeiro de 2016.

SOUSA, Jhone. The: estudantes realizaram grande manifestação pelas ruas. **180 Graus,** Teresina, 19 ago 2011a. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/theestudantesrealizaramgrandemanifestacaopelasruasdacapital449975.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Usuários de ônibus organizam manifestação contra aumento. **180 Graus,** Teresina, 27 ago 2011b. Disponível em: <<http://180graus.com/salada/usuariosdeonibusorganizammanifestacaocontraaumento452288.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Estudantes secam pneu de ônibus e param todo trânsito de Teresina. **180 Graus,** Teresina, 29 ago 2011c. Disponível em:

<<http://180graus.com/noticias/estudantessecampneudeonibuseparamtodotransitodeteresina452649.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Estudantes X Policia: Bala de borracha, prisão e ferido. **180 Graus**, Teresina, 29 ago 2011d. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/estudantesxpoliciaabaladeborrachaprisaoeferido452679.html>>
Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Protesto contra aumento entra no 2º dia: Pararam tudo. **180 Graus**, Teresina, 30 ago 2011e. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/protestocontraaumentoenrano2diapararamtudovejaasfotos452988.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Sem acordo, estudantes protestam e param Teresina: paradas lotadas. **180 Graus**, Teresina, 31 ago 2011f. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/semacordoestudantesprotestameparamteresinaparadaslotadas453329.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. #CONTRAOAUMENTO: Manifestantes param toda Teresina. **180 Graus**, Teresina, 01 set 2011g. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/contraoaumentomanifestantesparamtodateresina453540.html>>
Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. #CONTRAOAUMENTO: Manifestantes chegam ao 5º dia parando The. **180 Graus**, Teresina, 02 set 2011h. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/contraoaumentomanifestanteschegamao5diaparandothe453772.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Tarifa de ônibus de R\$ 1,90 já prorrogada por mais trinta dias. **180 Graus**, Teresina, 27 set 2011i. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/tarifadeonibusder190japrorrogadapormaistrintadias460490.html>>
Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Integração entra em vigor e novo protesto dos estudantes toma The. **180 Graus**, Teresina, 02 jan 2012a. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/integracaoentraemvigorenovoprotestodosoestudentestomathe485154.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. STRANS e RONE geram confusão no protesto do aumento. **180 Graus**, Teresina, 03 jan 2012b. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/stranseronegeramconfusaonoprotestodoaumento485520.html>>
Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. #CONTRAOAUMENTO PARTE II: 8 presos e tiros em The. **180 Graus**, Teresina, 03 jan 2012c. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/contraoamentoparteii8presosetirosemthe485575.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Movimento #Contraoamento “para” o centro de The e toda a Frei Serafim. **180 Graus**, Teresina, 04 jan 2012d. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/movimentocontraoamentoparaocentrodetheetodaafreiserafim485788.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. OAB-PI pede afastamento de policial que agrediu advogado. **180 Graus**, Teresina, 04 jan 2012e. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/oabpipedeafastamentodepolicialqueagrediuadvogado485768.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. #CONTRAOAUMENTO II: protesto chega ao quarto dia em Teresina. **180 Graus**, Teresina, 05 jan 2012f. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/contraoamentoiiiprotestochegaaquartodiaemteresina486076.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Quinto dia do #Contraoamento II: Acompanhe a cobertura completa. **180 Graus**, Teresina, 06 jan 2012g. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/quintodiadocontraoamentoiiacompanheacoberturaCompleta486387.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Manifestantes voltam às ruas de The: continuam #Contraoamento. **180 Graus**, Teresina, 08 jan 2012h. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/manifestantesvoltamasruasdethecontinuamcontraoamento486876.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Edvaldo Marques se compromete a conversar com Elmano Férrer. **180 Graus**, Teresina, 09 jan 2012i. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/edvaldomarquessecomprometeaconversarcomelmanoferrer487070.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Promotora admite prisão de manifestantes em protestos. **180 Graus**, Teresina, 10 jan 2012j. Disponível em: <<http://180graus.com/noticias/promotoraadmiterisaodemanifestantesemprotestos487209.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Acompanhe a cobertura do oitavo dia do protesto #Contraoamento. **180 Graus**, Teresina, 11 jan 2012k. Disponível em:

<<http://180graus.com/noticias/acompanheacoberturadootavodiadoprotestocontraoamento487661.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Comandante diz que PM vai “agir como manda o figurino”. **180 Graus**, Teresina, 11 jan 2012l. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/comandantedizquepmvaiagircomomandaofigurino487659.html>>
> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. “Contraoamento: Acompanhe o 9º dia do movimento. **180 Graus**, Teresina, 12 jan 2012m. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/contraoamentoacompanheo9diadomovimento487894.html>>
Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Acompanhe a cobertura do décimo dia do protesto #Contraoamento. **180 Graus**, Teresina, 13 jan 2012n. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/acompanheacoberturadodecimodiadoprotestocontraoamento488225.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Nome das ruas são mudados nos manifestos do #Contraoamento. **180 Graus**, Teresina, 16 jan 2012o. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/nomedasruassaomudadosnosmanifestosdocontraoamento488992.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Acompanhe a reunião de Elmano com manifestantes. **180 Graus**, Teresina, 18 jan 2012p. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/acompanheareuniaodeelmanocommanifestantesvejacobertura489369.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Jhone. Presidente do Sindserm afirma que o #Contraoamento vai continuar. **180 Graus**, Teresina, 23 jan 2012q. Disponível em:
<<http://180graus.com/noticias/presidentedossindsermafirmaqueocontraoamentovaicontinuar490772.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

SOUSA, Maria das Dores de. **Associações de moradores de Picos na década de 1990: crise e práticas educativas**. Teresina: UFPI, 2002. 142f.

STRANS, **Transporte coletivo**. Teresina, 2015. Disponível em:
<<http://strans.teresina.pi.gov.br/zona-norte/>> Acesso em 16 de janeiro de 2016.

TARIFA de R\$ 2,10 só passará a valer com a integração das linhas de ônibus. **Jornal O Dia**, Teresina, 27 out 2011. p. 1.

TATAGIBA, Luciana. **1984, 1992 e 2013. Sobre ciclos de protestos e democracia no Brasil.** Política & Sociedade. Florianópolis. Vol. 13. Nº 28. Set./Dez. de 2014.

TENENTE Coronel da PM é atingida com spray de pimenta no rosto. **Jornal O Dia**, Teresina, 31 ago 2011. p. 1.

TERESINA. Decreto nº 11.454, de 26 de agosto de 2011a. Reajusta a tarifa dos transportes coletivos urbanos do município de Teresina. **Diário Oficial do Município**, Teresina, PI, 26 ago 2011. Disponível em: < <http://dom.teresina.pi.gov.br/listagem>> Acesso em: 25 de março de 2016.

TERESINA. Decreto nº 11.574, de 1º de novembro de 2011b. Revoga o Decreto nº 11.454, que reajustou a tarifa dos transportes coletivos urbanos do Município de Teresina. **Diário Oficial da União**, Teresina, PI, 1 nov 2011. Disponível em: < <http://dom.teresina.pi.gov.br/listagem>> Acesso em 25 de março de 2016.

TERESINA, Decreto nº 11.661, de 16 de dezembro de 2011c. Regulamenta a implantação da primeira etapa de integração do sistema de transporte público coletivo urbano de Teresina e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Teresina, PI, 16 dez 2011. Disponível em: < <http://dom.teresina.pi.gov.br/listagem>>. Acesso em 25 de março de 2016.

TERESINA, Decreto nº 13.404, de 16 de julho de 2013. Cria a comissão especial de licitação com a função, em especial, de receber, examinar e julgar todos os documentos e procedimentos relativos a licitação da concessão de serviço público de transporte coletivo do município de Teresina. **Diário Oficial da União**, Teresina, PI, 16 jul 2013. Disponível em: < <http://dom.teresina.pi.gov.br/listagem>> Acesso em: 25 de março de 2016.

USUÁRIOS terão uma hora para pegar 2º ônibus. **Jornal O Dia**, Teresina, 27 dez 2011. p. 1.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte Urbano, espaço e equidade** análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana.** Brasília: CEPAL/IPEA, 2011.

VELOSO, Bruna. Elmano diz que protesto de estudantes tem viés político. **180 Graus**, Teresina, 31 ago 2011a. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/elmanoferrerdizqueprotestodeestudentestemviespolitico453271.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. Elmano discute manifestação em reunião realizada a noite. **180 Graus**, Teresina, 01 set 2011b. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/elmanodiscutemanifestacaoemreuniaorealizadaanoite453469.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. #CONTRAOAUMENTO deu certo, Passagem volta a R\$ 1,90. **180 Graus**, Teresina, 02 set 2011c. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/contraoamentodeucertopassagemvoltaar190453833.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. SETUT reduz a frota de ônibus e culpa os protestos em The. **180 Graus**, Teresina, 14 set 2011d. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/setutreduzafrotadeonibuseculpaosprotestosemthe457118.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. Elmano recebe estudo sobre a planilha dos custos do ônibus. **180 Graus**, Teresina, 26 out 2011e. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/elmanorecebestudosobreaplanilhadoscustosdoonibus468167.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. Prefeito sobre a passagem: “Não volto atrás. Só se eu sair da PMT”. **180 Graus**, Teresina, 05 jan 2012a. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/prefeitosobreapassagemnaovoltoatrassoseeusairdapmt486021.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. Elmano afirma que segunda passagem será extinta em seis meses. **180 Graus**, Teresina, 09 jan 2012b. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/elmanoafirmaquesegundapassagemseraextintaemseismeses487130.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. Elmano em pronunciamento diz não aceitar o vandalismo. **180 Graus**, Teresina, 09 jan 2012c. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/elmanoempronunciamentodiznaoaceitarovandalismo486960.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. Vereador afirma que CMT não pode alterar tarifa dos ônibus. **180 Graus**, Teresina, 10 jan 2012d. Disponível em: <<http://180graus.com/politica/vereadorafirmaquecmtnaopodealterartarifadosonibus487307.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. Elmano aceita conversar para acabar o #Contraoamento. **180 Graus**, Teresina, 12 jan 2012e. Disponível em:

<<http://180graus.com/politica/elmanoaceitaconversarparaacabarocontraoaumento488036.html>
> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VELOSO, Bruna. Elmano rebate o “movimento” e diz que tinha “interesse político”. **180 Graus**, Teresina, 19 jan 2012f. Disponível em:
<<http://180graus.com/politica/elmanorebateomovimentoedizquetinhainteressepolitico489754.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2015.

VEREADORA propõe redução de impostos como alternativa para baratear custos. **Jornal O Dia**, Teresina, 03 set 2011e. p. 3.

VEREADORES terão hoje encontro com estudantes. **Jornal O Dia**, Teresina, 09 jan 2012. p. 5.

VIANA, Nildo. **Manifestações populares e lutas de classes**. Revista Enfrentamento Movimento Autogestionário. Ano 8, edição especial, 2013, pp. 26-37.

ZIZEK, Slavoj; “Problemas no paraíso”. **Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

2º TARIFA da integração será extinta em 30 dias e manifestações são suspensas. **Jornal O Dia**, Teresina, 19 jan 2012. p. 3.

56% DOS alunos usam ônibus. **Jornal O Dia**, Teresina, 13 jun 2011. p. 5.

7º DIA de protestos é marcado por prisões e apreensões de manifestantes. **Jornal O Dia**, Teresina, 12 jan 2012. p. 8.

APÊNDICES

Apêndice A – Roteiro de Entrevista aplicado com manifestantes.

ROTEIRO DE ENTREVISTA APLICADO COM OS MANIFESTANTES QUE PARTICIPARAM DA AUDIÊNCIA PELO ACORDO DE REDUÇÃO DA TARIFA E IMPLANTANÇÃO DO SISTEMA DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO DE TERESINA - PI.

Nome:

Sexo:

Idade:

Contato:

Grau de formação:

01. Relate o que foi e como ocorreu as manifestações contra o aumento da passagem de ônibus em Teresina nos anos de 2011 e 2012.
02. As manifestações tinha alguma vinculação com partido político? Se sim, qual? E por quê?
03. Houve conflito de pessoas ligadas a partidos políticos com pessoas que se diziam apartidárias?
04. Quais os meios utilizados para convocação de estudantes e trabalhadores para as ruas?
05. Qual o perfil social das pessoas que fizeram parte das manifestações?
06. Como foi a construção da estruturação e dos ideais das manifestações?
07. Qual foi o posicionamento dos gestores municipais em relação às manifestações?
08. Houve confronto entre manifestantes e policiais? Se sim, fale sobre eles.
09. O que foi discutido nas audiências para se chegar a um acordo?
10. Qual o posicionamento da mídia em relação às manifestações?
11. Qual o papel e importância das redes sociais nas manifestações?
12. Como era a mobilidade urbana antes das manifestações? Houve mudanças na mobilidade depois das manifestações?
13. Como você avalia as manifestações?
14. Você tem algo mais a informar sobre aquelas manifestações?

Obrigado pelas suas contribuições.

Apêndice B – Roteiro de Entrevista aplicado com Vereadores.

ROTEIRO DE ENTREVISTA APLICADO COM OS VEREADORES QUE EXERCIAM O MANDATO NO PERÍODO DAS MANIFESTAÇÕES PELA REDUÇÃO DA TARIFA E IMPLANTANÇÃO DO SISTEMA DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO DE TERESINA - PI.

Nome: _____ Sexo: _____

Idade: _____

Contato: _____

Grau de formação: _____

01. Qual foi o posicionamento da câmara em relação às manifestações contra o aumento nos anos de 2011 e 2012?
02. A Câmara dos Vereadores foi procurada pelos manifestantes?
03. A Câmara de Vereadores participa do reajuste tarifário ou de algum processo ligado ao sistema de transporte de Teresina?
04. A Câmara Municipal participou da auditoria da planilha?
05. Houve participação da Câmara na audiência a que se chegou ao acordo?
06. Como foi o posicionamento do prefeito em relação às manifestações?
07. Qual o seu posicionamento sobre a mobilidade urbana de Teresina?
08. A Câmara tem alguma participação no Plano Diretor de transportes e mobilidade urbana de Teresina?
09. Existe alguma política pública voltada para o sistema de transporte e a mobilidade urbana de Teresina?
10. Como você avalia as manifestações?
11. Você tem algo mais a informar sobre aquelas manifestações?

Obrigado pelas suas contribuições.

Apêndice C – Roteiro de Entrevista aplicado com gestor público.

ROTEIRO DE ENTREVISTA APLICADO COM REPRESENTANTES DA GESTÃO PÚBLICA QUE PARTICIPARAM DAS AUDIÊNCIAS PELO ACORDO DE REDUÇÃO DA TARIFA E IMPLANTANÇÃO DO SISTEMA DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO DE TERESINA - PI.

Nome:

Sexo:

Idade:

Contato:


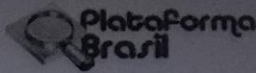
Grau de formação:

01. Fale sobre a STRANS.
02. Qual a diferença da integração temporal e integração física?
03. Como é o processo de reajuste da tarifa? Quais as entidades participam no reajuste?
04. Por que chamavam a planilha de “caixa preta”?
05. O que foi discutido nas audiências para se chegar a um acordo?
06. Qual foi posicionamento da mídia em relação às manifestações?
07. Como é a mobilidade urbana de Teresina?
08. Como você avalia as manifestações?
09. Você tem algo mais a informar sobre aquelas manifestações?

Obrigado pelas suas contribuições.

ANEXOS

Anexo 01 – Parecer do Comitê de Ética da UFPI.

	UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ - UFPI	
PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP		
DADOS DO PROJETO DE PESQUISA		
Título da Pesquisa: #CONTRAAUMENTO: uma análise das articulações dos protestos contra o aumento da tarifa do transporte coletivo em Teresina - PI.		
Pesquisador: Tiago Ferreira de Sousa Neto		
Área Temática:		
Versão: 1		
CAAE: 47875615.6.0000.5214		
Instituição Proponente: Universidade Federal do Piauí - UFPI		
Patrocinador Principal: FUND DE AMPARO A PESQ DO ESTADO DO PIAUI PROF. AFONSO SENAGONCALVES		
DADOS DO PARECER		
Número do Parecer: 1.294.455		
Apresentação do Projeto:		
Trata-se de projeto de pesquisa intitulado #CONTRAAUMENTO: uma análise das articulações dos protestos contra o aumento da tarifa do transporte coletivo em Teresina – PI, que tem como pesquisador responsável o prof. Tiago Ferreira de Sousa Neto.		
Para o desenvolvimento da pesquisa o pesquisador informa que "Esta pesquisa se propõe apresentar uma análise sobre as mobilizações contra o aumento da tarifa do transporte coletivo em Teresina – PI nos anos de 2011 e 2012. Este trabalho se propõe trazer discussões teóricas que levem a entender se as mobilizações podem ser consideradas como movimentos sociais ou apenas como manifestações, além de procurar compreender a sua forma de estruturação, já que as mobilizações tiveram uma grande aproximação com as redes sociais."		
Na metodologia de pesquisa temos que " A presente pesquisa usará a técnica de análise documental como o levantamento e análise de sítios eletrônicos, blogs, portais de internet, redes sociais virtuais, jornais e outros meios que sirvam como fonte para coleta de informações,		
Endereço: Campus Universitário Ministro Petronio Portella - Pró-Reitoria de Pesquisa Bairro: Ininga CEP: 64.049-550 UF: PI Município: TERESINA Telefone: (86)3237-2332 Fax: (86)3237-2332 E-mail: cep.ufpi@ufpi.edu.br		
Página 01 de 04		



Continuação do Parecer: 1.294.455

permitindo uma coleta de dados que elimina a eventualidade de qualquer influência do conjunto das interações, acontecimentos ou comportamentos do pesquisador (CELLARD, 2008). Serão também realizadas entrevistas abertas gravadas com respostas auxiliadas por tópicos guias. A entrevista pode coletar muitas informações, é uma técnica que exige maior paciência e motivação dos sujeitos, permite maior flexibilidade no ato das respostas, pode-se observar o que diz o participante e como diz, permite uma maior profundidade e estabelece uma relação mais forte entre pesquisador-pesquisado e é uma técnica acessível a informações sobre assuntos complexos (GOLDENBERG, 2001). As entrevistas serão gravadas com o consentimento dos participantes e auxiliadas por um roteiro de entrevista (ver anexo A). O roteiro auxilia o entrevistador a ter uma melhor clareza na elaboração de questões ao entrevistado, permite ao entrevistado responder sem constrangimento, estabelece uma relação entre entrevistador e entrevistado e permite um melhor engajamento e atenção do entrevistado durante a entrevista (GIL, 1999). Depois de realizada as entrevistas, as mesmas serão transcritas. Também será adotado o uso de imagens (fotos), já que as mesmas podem ser utilizadas como narrativas visuais que informam à produção textual com a mesma autoridade do texto escrito, representando fatos visíveis. (BITTENCOURT, 1998). "

A amostra é de 10 participantes.

Objetivo da Pesquisa:

"Objetivo Primário:

analisar as manifestações e mobilizações de ruas e na internet, contra o aumento da tarifa do transporte coletivo de Teresina, nos anos de 2011 e 2012, numa relação conflituosa entre manifestantes e gestores públicos.

Objetivo Secundário:

Analisar as mobilizações contra o aumento da passagem de ônibus em Teresina, verificando suas características de movimento social e de manifestações conjunturais de rua; Identificar e caracterizar os sujeitos envolvidos nos atos de protestos realizados entre os anos de 2011 e 2012, bem como as causas e consequências dos atos que levaram milhares de pessoas às ruas; Estudar as estratégias de articulação e organização das mobilizações, como: o "boca a boca", as reuniões e a utilização da internet por meio do

Endereço: Campus Universitário Ministro Petronio Portella - Pró-Reitoria de Pesquisa
Bairro: Ininga **CEP:** 64.049-550
UF: PI **Município:** TERESINA
Telefone: (86)3237-2332 **Fax:** (86)3237-2332 **E-mail:** cep.ufpi@ufpi.edu.br



Continuação do Parecer: 1.294.455

ciberespaço."

Avaliação dos Riscos e Benefícios:
"Riscos:

A presente pesquisa envolve riscos mínimos.

Benefícios:

Visa contribuir para uma melhor compreensão no aspecto social da atual conjuntura social e política teresinense, já que as manifestações interferiram na realidade social da mesma."

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Realizada a análise documental a partir da qual foi procedida a uma apreciação ética da pesquisa, restou evidenciada a sua pertinência e valor científico.

A metodologia escolhida para o desenvolvimento da pesquisa, tendo em vista as várias correntes metodológicas existentes, encontra-se em conformidade com os fins objetivados, ao tempo em que evidencia o respeito aos preceitos éticos orientadores de uma pesquisa envolvendo seres humanos.

Não obstante a indicação do risco no protocolo básico não esteja especificada, mas estando previsto no TCLE, considera-se cumprida a resolução.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Todos os termos obrigatórios foram apresentados.

Recomendações:

Sem recomendações.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Projeto apto a ser desenvolvido.

Considerações Finais a critério do CEP:

O CEP aguarda o envio dos relatórios parciais e final da pesquisa.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_P	30/06/2015		Aceito

Endereço: Campus Universitário Ministro Petronio Portella - Pró-Reitoria de Pesquisa

Bairro: Ininga

CEP: 64.049-550

UF: PI

Município: TERESINA

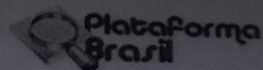
Telefone: (86)3237-2332

Fax: (86)3237-2332

E-mail: cep.ufpi@ufpi.edu.br



UNIVERSIDADE FEDERAL DO
PIAÚÍ - UFPI



Continuação do Parecer: 1.294.455

Básicas do Projeto	ETO_543973.pdf	23:51:21		Aceito
Outros	termo confidencialidade.pdf	30/06/2015 23:49:39		Aceito
Outros	declaração do pesquisador.pdf	30/06/2015 23:49:10		Aceito
Outros	carta de encaminhamento.pdf	30/06/2015 23:48:42		Aceito
Outros	Currículo Lattes.pdf	30/06/2015 23:48:19		Aceito
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_543973.pdf	25/06/2015 19:56:40		Aceito
Outros	Instrumento da Pesquisa.docx	25/06/2015 19:53:38		Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO.docx	25/06/2015 19:48:24		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto.doc	25/06/2015 19:44:47		Aceito
Folha de Rosto	folha de rosto.pdf	25/06/2015 19:41:56		Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

TERESINA, 23 de Outubro de 2015

Assinado por:

Adrianna de Alencar Setubal Santos
(Coordenador)

Profª Adrianna de Alencar Setubal Santos
Coordenadora CEP-UFPI
Portaria Propeq N° 16/2014

Endereço: Campus Universitário Ministro Petronio Portella - Pró-Reitoria de Pesquisa
Bairro: Ininga **CEP:** 64.049-550
UF: PI **Município:** TERESINA
Telefone: (86)3237-2332 **Fax:** (86)3237-2332 **E-mail:** cep.ufpi@ufpi.edu.br

Anexo 02 – Linhas e Trajetos do transporte público de Teresina.

Zona/Consócio	Linha/Trajeto
Zona Norte: Consócio Poty	101 – SANTA MARIA DA CODIPI / PARQUE ALVORADA 102 – POTY VELHO / FREI SERAFIM / ACARAPE 103 – MOCAMBINHO / ALTO ALEGRE / MATADOURO 104 – SANTA MARIA / SHOPPING / PARQUE ALVORADA 105 – HD SANTA MARIA / MONTE VERDE / PARQUE ALVORADA 106 – HD SANTA MARIA / VASSOURAS / PARQUE ALVORADA 107 – HD ANITA FERRAZ / NOVA TERESINA / POTY VELHO 108 – SANTA MARIA / VASSOURAS / SHOPPING / MAFRENSE 109 – SANTA MARIA / SHOPPING / MONTE VERDE 201 – SANTA MARIA DA CODIPI / FREI SERAFIM 202 – HD SANTA MARIA / MONTE VERDE / FREI SERAFIM 203 – ANITA FERRAZ / NOVA TERESINA / MOCAMBINHO 204 – HD SANTA MARIA / VASSOURAS / FREI SERAFIM 205 – BUENOS AIRES / CENTENÁRIO 206 – BUENOS AIRES / AEROPORTO 301 – MOCAMBINHO / DUQUE DE CAXIAS 302 – MOCAMBINHO / ASSEMBLEIA / SHOPPING 303 – SANTA SOFIA / AV. JOÃO S. SILVA 304 – BUENOS AIRES / ALAMEDA PARNAIBA 730 – UNIVERSIDADE / CENTRO VIA DUQUE DE CAXIAS
Zona Leste: Consócio Urbanus	245 – VALE DO GAVIÃO / PLANALTO URUGUAI 401 – UNIVERSIDADE 402 – VILA BANDEIRANTE / PLANALTO ININGA / FREI SERAFIM 403 – VILA BANDEIRANTE / SATÉLITE / SHOPPING 404 – VILA BANDEIRANTE / DOM SEVERINO 405 – PLANALTO URUGUAI / AVENIDA JOCKEY CLUB 406 – VALE DO GAVIAO / SATELITE / ININGA 501 – ANITA FERRAZ VIA CONJUNTO 502 – SOCOPO / CIDADE JARDIM / SÃO CRISTÓVÃO 503 – VILA BANDEIRANTE / SATÉLITE / SÃO CRISTÓVÃO 512 – VILA BANDEIRANTE / SÃO CRISTÓVÃO 513 – PLANALTO URUGUAI SAO CRISTÓVÃO 518 – PEDRA MOLE / VILA DO AVIÃO 521 – NOVA TERESINA / SÃO CRISTÓVÃO 522 – VALE DO GAVIÃO / Á • RVORES VERDES VIA FAETE 523 – SOCOPO / MORROS / SAO CRISTOVAO 610 – TRES ANDARES / C. NOVA MONTE CASTELO
Zona Leste: Consócio Urbanus	004 – I.A.P.C / CRISTO REI 100 – REDONDA/SHOPPING VIA SÃO JOÃO 504 – REDONDA/ALTO DA RESSUREICAO JOAO XXIII 505 – REDONDA-DIRCEU I JOAO XXIII 506 – SAO PAULO RENASCENCA I JOAO XXIII 507 – JARDIM EUROPA-BOM PRINCIPIO J. XXIII 508 – PQ. ITARARE-B. ESPERANCA SAO JOAO 509 – HD PARQUE JUREMA / SHOPPING 510 – PARQUE JUREMA-DIRCEU II JOAO XXIII 515 – SAO PAULO SHOPPING VIA SAO JOAO

<p>(continuação) Zona Leste: Consócio Urbanus</p>	<p>516 – LOURIVAL PARENTE / MORADA NOVA / SHOPPING / S. CRISTOVAO 517 – PARQUE ITARARE SHOPPING VIA SAO JOAO 519 – SAO PAULO-RENASCENCA I PONTE WALL FERRAZ 520 – T. OS SANTOS-FREI DAMIAO-JOAO XXIII 601 – REDONDA / DIRCEU I / MIGUEL ROSA 602 – SAO PAULO-RENASCENCA I M. ROSA 603 – PARQUE JUREMA / DIRCEU II / MIGUEL ROSA 604 – LOURIVAL PARENTE / MORADA NOVA / MIGUEL ROSA 611 – ALTO DA RESSUREICAO PONTE WALL FERRAZ 612 – REDENCAO / CASA MATER 619 – JARDIM EUROPA / TODOS OS SANTOS / MIGUEL ROSA 702 – SAO PAULO-RENASCENCA I E III BARAO 703 – PARQUE JUREMA DIRCEU II BARAO 704 – JARDIM EUROPA-TODOS OS SANTOS BARAO 705 – LOURIVAL PARENTE / MORADA NOVA / BARAO 710 – ALTO DA RESSUREICAO/BARAO</p>
<p>Zona Sudeste: Consócio Theresina</p>	<p>605 – PLANALTO BELA VISTA / MIGUEL ROSA 606 – PORTO ALEGRE-PARQUE PIAUI M. ROSA 607 – PROMORAR / MIGUEL ROSA 608 – ANGELIM / MIGUEL ROSA 609 – SACI / MIGUEL ROSA 613 – VILA SAO FRANCISCO MIGUEL ROSA 614 – SANTA FE MIGUEL ROSA VIA SHOPPING 615 – HD SACI / SHOPPING / MIGUEL ROSA 616 – HD PORTO ALEGRE / SHOPPING / MIGUEL ROSA 617 – HD PLANALTO BELA VISTA / SHOPPING / MIGUEL ROSA 618 – HD PROMORAR / SHOPPING / MIGUEL ROSA 620 – CERAMICA CIL MIGUEL ROSA 621 – HD IRMA DULCE / ANGELIM / MIGUEL ROSA 622 – HD PROMORAR / SANTA CRUZ / MIGUEL ROSA 623 – HD MARIO COVAS / DIGNIDADE / MIGUEL ROSA 624 – HD BELA VISTA III / VILA TIRADENTES / MIGUEL ROSA 625 – HD PORTAL DA ALEGRIA / SANTA CLARA / MIGUEL ROSA 626 – HD SACI / UFPI / SHOPPING 627 – PALITOLANDIA / IRMA DULCE / AV. MIGUEL ROSA 688 – VILA SAO FRANCISCO / MIGUEL ROSA 706 – HD-IRMA DULCE-BARAO 709 – SACY BARAO 711 – VILA SAO FRANCISCO-PROMORAR BARAO 712 – PORTAL DA ALEGRIA-SANTA CLARA BARAO 713 – CERAMICA CIL BARÃO 714 – MARIO COVAS-DIGNIDADE BARÃO 715 – PALITOLANDIA / IRMA DULCE / AV. BARAO DE GURGUEIA 716 – PALITOLANDIA / BR / AV. BARAO DE GURGUEIA 801 – SANTA FE PEDRO FREITAS 802 – SANTA FE MARANHÃO VIA SANTO ANTONIO 901 – IRMA DULCE / ESPLANADA / SHOPPING / MIGUEL ROSA 902 – PALITOLANDIA / BR / AV. MIGUEL ROSA</p>

Anexo 03 – Planilha de Custo STRANS/SETUT Maio/2011



ESTADO DO PIAUÍ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA
Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito-STRANS
D T P - Gerência de Planejamento



CÁLCULO DA TARIFA ONIBUS URBANO DE TERESINA - MAIO/2011 - AUDITADA PELA COMISSÃO ESPECIAL

DATA: 13/06/2011

A. PREÇOS E SALÁRIOS		ATUALIZADA-MAI-2011	
		Valores ponderados mai-2011	
A1. Combustível (R\$/l)		1,7917	(1)
A2. Rodagem (R\$/unid.)			
	Pneu	1.369,54	(2)
	Recapagem	334,74	(3)
	Câmara de Ar	0,00	(4)
	Protetor	0,00	(5)
A3. Veículos (R\$/unid.)			
A3.1 Chassi	Veículo Novo	146.163,99	
A3.2 Carroceria		109.410,00	
Total		255.573,99	(6)
A4. Salário Médio (R\$/mês)			
	Motorista	1.104,66	(7)
	Cobrador	676,52	(8)
	Fiscal / Despachante	728,56	(9)
	Manutenção	689,83	(10)
A5. Benefícios			
A5.1 Tíket Alimentação (R\$/Mês)		776.208,72	(11)
A5.2 Plano de Saúde (R\$/Mês)		118.774,70	(12)
A6. Rem. Diretoria (R\$ 175,72/Mês)	175,72	90.144,36	(13)
A7. Despesas (R\$/ano)			
	Manutenção dos Terminais (30.000/mês)	360.000,00	(14)
	Seguro Resp. Civil da Frota Total (R\$124,07/Veic./Mês)-Bus-door	476.464,92	(15)
	Bus-door (Que é subtraído do Seguro de Resp. Civil)	287.310,00	(16)
	Seguro Obrigatório por Veículo	396,54	(17)
	IPVA da Frota Total (1% do Valor do Veículo)	583.146,82	(18)
	Taxas do DETRAN (R\$ 81,56*frota total)	81,56 41.840,28	(19)
	Taxa Inmetro - Selo Acessibilidade (R\$ 300,00 /veic.)	153.900,00	(20)
	Cronotacógrafo (R\$ 149,00 / veículo)	38.218,50	(21)
	Fardamento (5,5 funcionários / carro) (R\$ 26,90 / func., 2x / ano)	151.796,70	(22)
A9. SEB - Sist. Eletrônico de Bilhetagem (R\$/Veic./Mês)		368,92	(23)
B. DADOS OPERACIONAIS			
B1. Passageiros Transp. (média 12 meses)			
	Pass./mês		
	Com Desconto (50%)	2.278.996	(24)
	Sem Desconto	4.883.936	(25)
	Passageiro Equivalente	6.023.434	(26) = (24/2) + (25)
B2. Frota (veículos)			
	Faixa Etária (anos)	Veículo Leve	
	0 - 1	67	(27)
	1 - 2	38	(28)
	2 - 3	44	(29)
	3 - 4	75	(30)
	4 - 5	20	(31)
	5 - 6	52	(32)
	6 - 7	35	(33)
	7 - 8	35	(34)
	8 - 9	55	(35)
	9 - 10	33	(36)
	+ de 10	59	(37)
	Frota Total	513	(38)
	Frota Reserva	63	(39)
	Frota Operante	450	(40)
	Idade Média	5,3207	(41)
B3. Quilometragem Percorrida (km/mês)			
	km/mês		
	Produtiva (média 12 meses)	3.494.659,18	(42)
	Improdutiva	174.732,96	(43) = (42) * 5%
	Total	3.669.392,14	(44) = (42) + (43)
B4. Percuso Médio Mensal			
	PMM (km/veic. x mês)	8.154,20	(45) = (44) / (40)
B5. Índice de Passageiros Equivalentes			
	IPKe (Pass./km)	1,6415	(46) = (26) / (44)

Anexo 03, continua



ESTADO DO PIAUÍ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA
Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito-STRANS
D T P - Gerência de Planejamento



C. CUSTO VARIÁVEL

Atualizada (MAIO/2011)

C1. Combustível

Coef. Consumo (l/km)				Coef. Cons.	(47)
Categoria	Lim. Inferior		Lim. Superior	RS/km	
Leve	0,35		0,39	0,8063	(48) = (47) x (1)
Pesado	0,45		0,50		

C2. Lubrificantes

	R\$/litro	Coef. Cons.	RS/km	
óleo de carter	5,9845	0,00965	0,05775	(49)
óleo de câmbio	6,2800	0,00056	0,00352	(50)
óleo de transmissão	6,4920	0,00077	0,00500	(51)
óleo de freio	14,8905	0,00029	0,00432	(52)
graxa para rolamento	8,2255	0,00073	0,00600	(53)
graxa para chassi	8,2255	0,00049	0,00403	(54)
total			0,0806	(55) = (49) + (50) + (51) + (52) + (53) + (54)

C3. Rodagem

		Limites de Consumo	
Vida Útil	Tipo de Pneu	Lim.Inf.	Lim. Sup.
Vida Útil	Diagonal	70.000	92.000
	Radial	85.000	125.000
Recapagem	Diagonal	2,5	3,5
	Radial	2,0	3,0

	Índices de Cons.	
V.Útil (Km)	120.000	(56)
NºRecap.	3,0	(57)
Pneu	8.217,24	(58) = 6 x (2)
Recapagem	6.025,32	(59) = 6 x (3) x (57)
Câmara de Ar	0,00	(60) = 6 x (4) x 2
Protetor	0,00	(61) = 6 x (5) x 2
RS/km	0,1187	(62) = (58) + (59) + (60) + (61) / (56)

C4. Peças e Acessórios

Coef. Cons. (%Preço Veic./PMM)		Coef. Cons.	(63)
Lim. Inferior	Lim. Superior	RS/km	
0,0033	0,0063	0,1975	(64) = (63) x (66) / (45)
Total		1,2030	(65) = (48) + (55) + (62) + (64)

TOTAL DOS CUSTOS VARIÁVEIS

D. CUSTO FIXO

Atualizada (MAIO/2011)

D1. Custo de Capital (Depreciação e Remuneração)

Preço do Veículo com Rodagem (R\$)	255.573,99	(66) = (6)
Preço do Veículo menos Rodagem (R\$)	247.356,75	(67) = (60) - (6 x (2) + (6 x (3))
Vida Economicamente Útil (anos)	7	(68)
Valor Residual (%)	20,00	(69)
Taxa de Juros(%)	12,00	(70)

Fator de Depreciação / Remuneração Anual por Veículo

Faixa Etária (anos)	Veículo Vida Útil 7 anos		
	Depreciação Coeficiente	Remuneração Coef. Acumul. Fator Remun.	
0 - 1	0,200000	0,200000	(71) (82)
1 - 2	0,171429	0,371429	(72) (83)
2 - 3	0,142857	0,514286	(73) (84)
3 - 4	0,114286	0,628571	(74) (85)
4 - 5	0,085714	0,714286	(75) (86)
5 - 6	0,057143	0,771429	(76) (87)
6 - 7	0,028571	0,800000	(77) (88)
7 - 8	0,000000	0,800000	(78) (89)
8 - 9	0,000000	0,800000	(79) (90)
9 - 10	0,000000	0,800000	(80) (91)
+ de 10	0,000000	0,800000	(81) (92)

Anexo 03, continua



ESTADO DO PIAUÍ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA
Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito-STRANS
D T P - Gerência de Planejamento



Custo de Capital (Depreciação e Remuneração) por Veículo

Depreciação / Remuneração		Depreciação	Remuneração	
Coeficiente Anual		40,46	27,36	(100) = (27 x 37)...(82 x 92)
Anual da Frota (R\$/ano)		10.007.347,37	6.772.769,16	(101) = (100) x (67)
Anual por Veículo (R\$/ano)		19.507,50	13.202,28	(102) = (101) / (38)
Mensal por Veículo (R\$/mês)		1625,62	1100,19	(103) = (102) / 12
Máq. Inst. Equipam. (R\$/mês)		25,56	102,23	(104) = (66) x 0,0004
Almoxnarifado (R\$/mês)		-	76,67	(105) = (66) x 0,0003
Total (R\$/mês)		1.651,18	1.279,09	(106) = (103) + (104) + (105)

D2. Despesas com Pessoal

	Enc.Soc.(%)	Fator de Utiliz.	
Pessoal de Operação	63,37	2,50	(111)
Motorista	63,37	2,50	(112)
Cobrador	63,37	0,30	(113)
Fiscal / Despachante	63,37	0,82	(114)
		R\$/v./mês	
Motorista		4.511,71	(115) = (7) x (1 + (107) / 100 x (111))
Cobrador		2.783,08	(116) = (8) x (1 + (108) / 100 x (112))
Fiscal / Despachante		357,07	(117) = (9) x (1 + (109) / 100 x (113))
Manutenção		924,12	(118) = (10) x (1 + (110) / 100 x (114))
		(Operação)	
		R\$/v./mês	
		8.555,98	(119) = (115) + (116) + (117) + (118)
Pessoal Administrativo		Coef. Médio	
Coef. Cons.(%Pessoal Oper.)		0,1050	(120)
Lim.Inferior		898,38	(121) = (120) x (119)
Lim.Superior			
0,08			
0,13			
Tiket Alimentação		1.724,91	(122) = (10) / (40)
Plano de Saúde		263,94	(123) = (11) / (40)
Remuneração da Diretoria		175,72	(124) = (12) / (38)

D3. Despesas Administrativas

Despesas Gerais

Coef. Cons.(%Preço Veic.)		
Lim.Inferior		638,93 (126) = (125) x (66)
Lim.Superior		
0,0017		
0,0033		
Manutenção dos Terminais	58,48	(127) = (14) / (12 x (38))
Seguro Responsabilidade Civil	77,40	(128) = (15) / (12 x (38))
Seguro Obrigatório	33,05	(129) = (16) / 12
IPVA da Frota Total (1% do Valor do Veículo)	94,73	(130) = (17) / (12 x (38))
Taxas do DETRAN (R\$141,75)	6,80	(131) = (18) / (12 x (38))
Taxa Inmetro - Selo Acessibilidade	25,00	(132) = (23)
Cronotacógrafo	6,21	(133) = (20) / (12 x (38))
Fardamento	24,66	(134) = (21) / (12 x (38))
Aluguel do Equip. p/veículo - SEB	368,92	(135) = (22) / (12 x (38))

E. TRIBUTOS

	%	
E1. Soma das Alíquotas Sobre a Receita (ISS-3, PIS-0,65 e COFINS-3)	6,65	(136)

Anexo 03, continua



ESTADO DO PIAUÍ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA
Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito-STRANS
D T P - Gerência de Planejamento



F. CÁLCULO DA TARIFA ATUALIZADA (MAIO/2011)		R\$/v./mês	R\$/mês	R\$/km	% Custo	% Total	% Total
F1. Custo Variável							
	Combustível			0,8063	67,02	24,98	23,32
	Lubrificantes			0,0806	6,70	2,50	2,33
	Rodagem			0,1187	9,87	3,68	3,43
	Peças e Acessórios			0,1975	16,41	6,12	5,71
	Custo Variável Total	4.414.391,79	(137)	1,2030	100,00	37,28	34,80
F2. Custo Fixo							
	Depreciação	1.651,18	847.056,56	0,2308	11,40	7,15	6,68
	Veículos	1.625,62	833.945,61	0,2273	98,45	7,04	6,57
	Máq. Inst. E Equip.	25,56	13.110,95	0,0036	1,55	0,11	0,10
	Remuneração	1.279,09	656.174,05	0,1788	8,83	5,54	5,17
	Veículos	1.100,19	564.397,43	0,1538	86,01	4,77	4,45
	Máq. Inst. E Equip.	102,23	52.443,78	0,0143	7,99	0,44	0,41
	Almoxarifado	76,67	39.332,84	0,0107	5,99	0,33	0,31
	Despesas com Pessoal	11.618,93	5.239.588,18	1,4279	70,55	44,25	41,30
	Operação + Manutenção	8.555,98	3.850.190,41	1,0493	73,48	32,51	30,35
	Administrativo	898,38	404.269,99	0,1102	7,72	3,41	3,19
	Tiket Alimentação	1724,91	776.208,72	0,2115	14,81	6,55	6,12
	Plano de Saúde	263,94	118.774,70	0,0324	2,27	1,00	0,94
	Remuneração Diretoria	175,72	90.144,36	0,0246	1,72	0,76	0,71
	Desp. Administrativas	1334,17	684.428,96	0,1865	9,22	5,78	5,40
	Gerais	638,93	327.773,64	0,0893	47,89	2,77	2,58
	Manutenção dos Terminais	58,48	30.000,00	0,0082	4,38	0,25	0,24
	Seguro Resp. Civil	77,40	39.705,41	0,0108	5,80	0,34	0,31
	Seguro Obrigatório	33,05	16.952,09	0,0046	2,48	0,14	0,13
	IPVA	94,73	48.595,57	0,0132	7,10	0,41	0,38
	Taxas do DETRAN	6,80	3.486,69	0,0010	0,51	0,03	0,03
	Taxa Inmetro - Selo Acessibilidade	25,00	12.825,00	0,0035	1,87	0,11	0,10
	Cronotacógrafo	6,21	3.184,88	0,0009	0,47	0,03	0,03
	Fardamento	24,66	12.849,73	0,0034	1,85	0,11	0,10
	SEB-Bilhetagem Eletrônica	368,92	189.255,96	0,0516	27,65	1,60	1,49
	Custo Fixo Total	15.883,37	7.427.247,74	2,0241	100,00	62,72	58,55
		11.841.639,54		(138)			
F3. Custo Total Atual		3,2271	(139) = (137) + (138)		100,00	93,35	
F4. Custo Total c/ Tributos Atual		11.444.524,60				6,65	
		3,4570	(140) = (139) / (1-136) / 100			100,00	
F5. Tarifa Atual (MAIO/2011)		2,1060	(141) = (140) / (46)				

Anexo 04 – Decreto que reajusta o valor da tarifa do transporte coletivo urbano de Teresina

DECRETO Nº 11.454, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.

Reajusta a tarifa dos transportes coletivos urbanos do Município de Teresina.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TERESINA, Estado do Piauí, no uso das atribuições legais que lhe confere o art. 71, incisos XVIII e XXV, da Lei Orgânica do Município, e, ainda, com base no Processo nº 077-1816/2011-STRANS,

CONSIDERANDO que na definição da tarifa vigente foi utilizada a planilha de custo do mês de maio/2011;

CONSIDERANDO que a planilha atual, que tem como base os valores dos insumos de maio/2011, define a tarifa para o valor de R\$ 2,1444;

CONSIDERANDO, ainda, que durante este período – maio/ 2010 a maio/2011 –, alguns insumos importantes tiveram aumento significativo, tais como:

- Pessoal: *Salário (8,30%) / Benefícios: Ticket Alimentação (11,14%); Plano de Saúde (13,96%);*
- Preços: veículo novo (0,17%); pneu (19,60%); recapagem (9,89%); combustível (2,30%)
- Tacom Validador (8,04%).

CONSIDERANDO que a frota atual tem uma idade média que já ultrapassou cinco anos, o que implica na necessidade de aquisição de veículos novos;

CONSIDERANDO que veículos novos a serem incorporados à frota deverão possuir condições de adaptação à acessibilidade, por força de lei federal, o que os tornarão mais onerosos e que acarreta modificação na categoria do veículo de leve para pesado implicando em elevação o índice de consumo de combustível;

CONSIDERANDO que conforme estabelece o art. 7º, inciso IV, da Lei nº 3.667, de 04.09.2007, que reinstituíu o Conselho Municipal de Transportes Coletivos, foi apresentada e discutida a planilha de cálculo da tarifa, relativa ao mês de maio/2011, com os Conselheiros presentes à reunião do dia 17.06.2011, representantes dos órgãos (STRANS, Câmara Municipal de Teresina, SETRANS, FECEPI, SINDITAXI, SINTRAPI, ASUPATUTE, SINTETRO, SETUT e SIMESPI), tendo sido prestado todos os esclarecimentos aos Conselheiros, e

CONSIDERANDO que o último reajuste foi concedido em 10.05.2010, com vigência a partir de 15.05.2010, através do Decreto nº 10.318/2010, já tendo decorrido 15 (quinze) meses,

DECRETA:

Art. 1º Fica reajustada a tarifa dos transportes coletivos urbanos do Município de Teresina, na forma seguinte:

- I - R\$ 2,10 (dois reais e dez centavos) – Inteira – a partir de 27.08.2011;
- II - R\$ 1,05 (um real e cinco centavos) – Meia – a partir de 27.08.2011.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor no dia 27.08.2011.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Teresina, em 26 de agosto de 2011.

ELMANO FÉRRER DE ALMEIDA
Prefeito de Teresina

PAULO CÉSAR VILARINHO SOARES
Secretário Municipal de Governo

Anexo 05 – Decreto que revogou o reajuste da tarifa do transporte coletivo urbano de Teresina.

DECRETO Nº 11.574, DE 1º DE NOVEMBRO DE 2011.

Revoga o Decreto nº 11.454, de 26 de agosto de 2011, que reajustou a tarifa dos transportes coletivos urbanos do Município de Teresina em 2011, na for-ma que especifica.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TERESINA, Estado do Piauí, no uso das atribuições legais que lhe confere o art. 71, incisos XVIII e XXV, da Lei Orgânica do Município, e

CONSIDERANDO que, através do Decreto nº 11.454, de 26 de agosto de 2011, foi reajustada a tarifa dos transportes coletivos urbanos de Teresina para R\$ 2,10 (inteira) e R\$ 1,05 (meia), tomando por base o Processo nº 077-1816/2011;

CONSIDERANDO que, através dos Decretos nºs 11.464, de 2 de setembro de 2011, e 11.503, de 27 de setembro de 2011, foram suspensos, até o dia 1º de novembro de 2011, os efeitos do Decreto nº 11.454, de 26 de agosto de 2011 (*que reajustou a tarifa dos transportes coletivos urbanos de Teresina em 2011*);

CONSIDERANDO que a Comissão Especial constituída pelo Decreto nº 11.367, de 15 de julho de 2011 (com modificações posteriores) apresentou relatório final estabelecendo várias recomendações ao Poder Público concedente;

CONSIDERANDO, ainda, a necessidade de melhor analisar e planejar a implementação das recomendações apresentadas na auditoria realizada pela citada Comissão Especial,

RESOLVE

Revogar, a partir do dia 02.11.2011, o Decreto nº 11.454, de 26.08.2011 (*que reajustou a tarifa dos transportes coletivos urbanos do Município de Teresina em 2011*), permanecendo em vigor os seguintes valores da tarifa:

I - R\$ 1,90 (um real e noventa centavos) – Inteira; II - R\$ 0,95 (noventa e cinco centavos) – Meia.

Gabinete do Prefeito Municipal de Teresina, em 1º de novembro de 2011.

ELMANO FÉRRER DE ALMEIDA
Prefeito de Teresina

INÁCIO HENRIQUE CARVALHO
Secretário Executivo da SEMGOV

Anexo 06 – Decreto que implementa a primeira etapa de integração do transporte público de Teresina.



Prefeitura Municipal de Teresina

DECRETO Nº 11.661, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011.

Regulamenta a implantação da primeira etapa de integração do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano do Município de Teresina e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TERESINA, Estado do Piauí, no uso da atribuição legal que lhe confere o inciso XXV, do art. 71, da Lei Orgânica do Município, e

CONSIDERANDO o disposto no Decreto nº 11.454, de 26.08.2011, que reajustou o valor da tarifa dos transportes coletivos urbanos do Município de Teresina;

CONSIDERANDO o disposto no Decreto nº 11.464, de 02.09.2011, que suspendeu os efeitos do Decreto nº 11.454, de 26.08.2011, mantendo o valor tarifário;

CONSIDERANDO o “Relatório de Auditoria Técnica, Operacional, Econômica e Financeira nas Empresas Operadoras do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano do Município de Teresina”, oriundo de Comissão Especial regulamentada pelo Decreto nº 11.367, de 15.07.2011, pelo Decreto nº 11.423, de 05.08.2011 e pelo Decreto nº 11.481 de 15.09.2011; e

CONSIDERANDO a implantação da primeira etapa de integração do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Teresina, medida essencial à melhoria de qualidade e a uma maior acessibilidade da população ao sistema de transporte público coletivo,

DECRETA:

Art. 1º Fica instituída a primeira etapa de integração do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano do Município de Teresina.

Art. 2º A primeira etapa de integração do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano do Município de Teresina consiste na adoção de valores tarifários reduzidos ao usuário que necessitar da utilização de um segundo ônibus para ter acesso ao local de destino.

§ 1º O benefício previsto no *caput* deste artigo não contempla o deslocamento de retorno ao ponto de origem do primeiro embarque, de modo que, nesses casos, será cobrado o valor da tarifa integral.

§ 2º Caberá à Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - STRANS definir as linhas do sistema de transporte que farão parte da primeira etapa da integração, bem como acompanhar todo o processo e definir estratégia para a total integração do sistema.

§ 3º Fará *jus* à redução prevista neste artigo o usuário que faça uso do cartão eletrônico vinculado ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Transporte Coletivo Urbano de Teresina.

Art. 3º Ao usuário, após o desembarque do veículo de transporte público coletivo, será assegurado o tempo de 60 (sessenta) minutos, para o embarque em outro ônibus necessário ao acesso a seu destino final, valendo-se do benefício da redução tarifária proporcionado pelo sistema de integração.

Anexo 06, continua

**Prefeitura Municipal de Teresina**


Art. 4º Fica reajustada a tarifa dos transportes coletivos urbanos do Município de Teresina, na forma seguinte:

- I - R\$ 2,10 (dois reais e dez centavos) – Inteira;
- II - R\$ 1,05 (um real e cinco centavos) – Meia;
- III - R\$ 1,05 (um real e cinco centavos) – Inteira para o 2º trecho da integração;
- IV - R\$ 0,525 (cinquenta e dois centavos e cinco décimos de centavo) – Meia para o 2º trecho da integração.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, com efeitos a partir de 26.12.2011.

Art. 6º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Teresina (PI), em 16 de dezembro de 2011.


ELMANO FÉRRER DE ALMEIDA
Prefeito de Teresina


PAULO CÉSAR VILARINHO SOARES
Secretário Municipal de Governo

Anexo 07 – Decreto que cria a comissão para avaliação dos procedimentos relativos a licitação do transporte público urbano de Teresina

DECRETO Nº 13.404, DE 16 DE JULHO DE 2013.

Cria a Comissão Especial de Licitação com a função, em especial, de receber, examinar e julgar todos os documentos e procedimentos relativos à licitação da concessão do serviço público de transporte coletivo do município de Teresina e nomeia os seus membros, na forma que especifica.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TERESINA, Estado do Piauí, no uso das atribuições legais que lhe confere o inciso XXV, do art. 71, da Lei Orgânica do Município, e

CONSIDERANDO a necessidade permanente de zelar pela aplicação dos princípios norteadores da atividade administrativa, e, nesse caso, especificamente, aos Princípios da Legalidade, Impessoalidade, Transparência e Publicidade de seus atos,

CONSIDERANDO, ainda, o disposto, em especial, na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos), com alterações posteriores, e na Lei Municipal nº 3.812, de 7 de novembro de 2008, que “Autoriza a concessão do serviço público de transporte coletivo do município de Teresina e dá outras providências”,

DECRETA:

Art. 1º Fica criada a Comissão Especial de Licitação com a função, em especial, de receber, examinar e julgar todos os documentos e procedimentos relativos à licitação da concessão do serviço público de transporte coletivo do município de Teresina, em atenção à Lei Municipal nº 3.812, de 07.11.2008, e à Lei Federal nº 8.666, de 21.06.1993, com alterações posteriores.

Art. 2º A Comissão Especial de Licitação, a que se refere este Decreto, será composta dos seguintes membros:

- I. CHARLLES MAX PESSOA MARQUES DA ROCHA – Representante da Secretaria Municipal de Administração e Recursos
- II. Humanos - SEMA;
- III. PANG YEN HSIAO – Representante da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – STRANS;
- IV. RICARDO BARBOSA DE FREITAS – Representante da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – STRANS;
- V. PAULO CESAR MATOS DE MORAIS – Representante da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – STRANS;
- VI. AUGUSTO CÉSAR BASÍLIO SOARES – Representante da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – STRANS.

Parágrafo único. A presidência da Comissão Especial, instituída por este Decreto, será exercida por RICARDO BARBOSA DE FREITAS – Representante da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – STRANS.

Art. 3º A Comissão Especial, de que trata este Decreto, terá o prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias para a conclusão dos trabalhos, podendo tal prazo ser prorrogado, mediante solicitação devidamente justificada.

Art. 4º As atividades dos membros desta Comissão Especial não serão remuneradas, constituindo-se serviço público relevante.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Teresina (PI), em 16 de julho de 2013.

FIRMINO DA SILVEIRA SOARES FILHO

Prefeito de Teresina

LUCIANO NUNES SANTOS FILHO

Secretário Municipal de Governo

Anexo 08 – Termo de Homologação da Licitação.**TERMO DE HOMOLOGAÇÃO CONCORRÊNCIA 001/2014.**

Processo Administrativo N° 042.1564/2014. Pelo presente termo e de acordo com as informações, despachos, documentos e no relatório da Comissão Especial de Licitação designada pelo Decreto 13.404 de 16/06/13 constantes no Processo Administrativo n° 042.1564/2014, e considerando que foram observados os prazos recursais, nos termos do artigo 43, inciso VI, da Lei 8666/93 HOMOLOGO o procedimento licitatório na modalidade Concorrência N° 001/2014, TIPO “Melhor Proposta em razão da combinação dos critérios de Menor Tarifa do Serviço Público com o de Melhor Técnica” (inciso V do art. 15, da Lei Federal de n° 8.987 de 13/02/1995 - Lei Federal de Concessões), destinada à “Contratação de Empresa ou Consórcio de Empresas para Concessão, da Prestação de Serviços de Transportes Público Coletivo Urbano do Município de Teresina - PI”, sendo vencedora do certame, respectivamente, os consórcios e/ou empresas: Lote I: CONSÓRCIO POTY (composto pelas empresas Viação Piauiense LTDA, Empresa Viação Piauí LTDA e Auto Viação Teresinense LTDA); Lote II: CONSÓRCIO URBANUS (composto pelas empresas Transportes Coletivos Cidade Verde LTDA, Asa Branca LTDA, Viação Santana LTDA e Transportes São Cristóvão LTDA; Lote III: CONSÓRCIO THERESINA (composto pelas empresas: Taguatur Taguatinga Transportes E Turismo LTDA, Dois Irmãos - Osvaldo Mendes e CIA LTDA, Expresso Santa Cruz Ltda, Emtracol - Empresa de Transportes Coletivos LTDA, e Transportes Therezina LTDA); e Lote IV: EMPRESA TRANSCOL TRANSPORTES COLETIVOS LTDA. Encaminhe-se a Superintendência Municipal de Transportes e Transito - STRANS para as providências cabíveis. Publique-se.

Teresina, 22 de agosto de 2014.

FIRMINO DA SILVEIRA SOARES FILHO

Prefeito Municipal de Teresina.

Anexo 09 – Nota de esclarecimento da Secretaria Estadual de Justiça sobre a acusação de maus tratos que os manifestantes disseram que sofreram nas penitenciárias.

NOTA DE ESCLARECIMENTO

Sobre a matéria “Estudantes narram cenas de terror na Custódia e pedem psicólogo” publicada no PORTAL CIDADEVERDE.COM desta sexta-feira, (13), a SECRETARIA ESTADUAL DE JUSTIÇA esclarece que são inverídicas as informações passadas pelos estudantes.

Ao chegarem à Casa de Custódia, na quarta-feira, (11), os estudantes foram informados que não poderiam continuar de calças jeans pelo fato de que os outros presos poderiam pegar a vestimenta e tentar fugir disfarçados de visitantes.

Em seguida a assistente social daquela unidade penal telefonou para os familiares e advogados de todos os detentos pedindo roupas e material higiênico. Os presos passaram também pelo serviço de saúde.

A Secretaria de Justiça esclarece ainda que ao chegarem, os estudantes foram colocados no Pavilhão G, isolados dos outros detentos. Na quinta-feira (12), foram retirados e levados para um pavilhão especial, onde permaneceram até o momento que foram soltos. Quanto às ameaças que eles dizem ter sofrido, a secretaria afirma que são mentirosas.

Todas as celas da Casa de Custódia possuem colchões. Os detentos não foram algemados nos pés e mãos. Dessa forma, não procedem as informações repassadas.

Por fim, a Secretaria de Justiça esclarece ainda que o sistema penitenciário possui regras e horários que são obrigatoriamente cumpridos por todos os presos que estão detidos a disposição da justiça.

SECRETARIA ESTADUAL DE JUSTIÇA

Anexo 10 – Ofício elaborado por representantes de entidades estudantis e encaminhado para a prefeitura solicitando uma audiência com o prefeito.

Teresina(PI), 11 de janeiro de 2012.

**Ao Exmo. Sr.
Elmano Férrer
MD. Prefeito de Teresina
NESTA**

Senhor Prefeito,

As Entidades do Movimento Estudantil Organizado, neste representados pela **União Nacional dos Estudantes – UNE e União Brasileira dos Estudantes Secundaristas – UBES junto com os Diretórios Centrais dos Estudantes - DCE's da Universidade Federal do Piauí-UFPI, Instituto Federal do Piauí-IFPI, Faculdade Santo Agostinho - FSA, Centro de Ensino Unificado de Teresina - CEUT, Faculdade CET, as entidades secundaristas União Municipal dos Estudantes Secundaristas – UMES, União Metropolitana dos Estudantes Secundarista de Teresina – UMEST e Centro Colegial dos Estudantes Piauiense – CCEP e pela Legião das Vanguardas de Juventude – LVJ e a União da Juventude Socialista – UJS** vem por meio deste solicitar a Prefeitura de Teresina **audiência com o Excelentíssimo Sr. Prefeito Elmano Férrer** para tratarmos sobre nossas reivindicações referente ao Sistema de Transporte Coletivo de Teresina.

Acreditamos que a atual situação de caos instalada na cidade com a população indignada com o aumento da passagem que não pode ser justificada com a implementação dessa integração que não é plena e nem satisfatória à sociedade. Há mais de uma semana estudantes, trabalhadores e a população protestam e estão sendo massacrados pela polícia, sem perspectiva de verem esse problema solucionado, culminando ao fim do dia na impossibilidades da população se deslocar para suas residências por falta de transporte coletivo. Nós das entidades estudantis apresentamos nossas reivindicações e propostas para buscarmos solucionar a grave situação que se encontra Teresina com a implementação da integração e com o Sistema de Transporte Coletivo sem a implementação do Plano Diretor.

Nesse sentido apresentamos algumas das nossas reivindicações:

- **Revogação do aumento da passagem para R\$ 1,90;**
- **Extinção imediata da cobrança da 2ª tarifa na Integração dos ônibus;**
- **Integração de 100% das linhas de ônibus da cidade inclusive as linha de Timon da Empresa 2 Irmãos;**
- **Integração Temporal de 2h;**
- **Implementação do Plano Diretor da Cidade;**
- **Licitação das linhas de ônibus;**

Propomos melhorar o Sistema de Transporte Coletivo buscando as seguintes alternativas:

- **Apresentação obrigatória da *carteira de estudante* ao passar com Cartão Passe Verde nos ônibus;**
- **Buscar subsídios do Governo Estadual e Federal para o Sistema de Transporte Coletivo da cidade;**
- **Integração na Praça da Bandeira do Metrô com os ônibus de Teresina;**

- **Retirada de itens que constam na Planilha e agregam valor a passagem como o salário dos empresários do SETUT (mais o lucro), Manutenção das paradas finais de ônibus (não existem), e outros.**

Assinam esse documento:

- **UNE** – Raiza Lima
- **UBES** – Antonio Fagner
- **DCE/UFPI** – Cássio Borges
- **DCE/IFPI** – Ben-Hur
- **DCE/FSA** – Márcio Kleves
- **DCE/CEUT** – Jordão
- **DCE/CET** – José Eduardo
- **UMES** – Alexandre Carvalho
- **UMEST** – Hallen Rodolfo
- **CCEP** – Danilio César
- **LVJ** – Deolindo Moura
- **UJS** – Enzo Samuel