



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE ESTUDOS DA LINGUAGEM  
LABORATÓRIO DE ESTUDOS AVANÇADOS EM JORNALISMO**

Gilberney Cesar Campos Caria

**COMO CAMPINAS SAIU DOS TRILHOS?**

**A TECNOLOGIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E O PLANEJAMENTO URBANO, UM  
ESTUDO SOBRE O DISCURSO DA MODERNIDADE, DO PROGRESSO E A  
PARTICIPAÇÃO SOCIAL.**

CAMPINAS

2017

Gilberney Cesar Campos Caria

**COMO CAMPINAS SAIU DOS TRILHOS?**

**A TECNOLOGIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E O PLANEJAMENTO URBANO, UM ESTUDO SOBRE O DISCURSO DO PROGRESSO E A PARTICIPAÇÃO SOCIAL.**

Dissertação de mestrado apresentada ao Instituto de Estudos da Linguagem e Laboratório de Estudos Avançados em Jornalismo da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Mestre em Divulgação Científica e Cultural, na área de Divulgação Científica e Cultural.

Orientadora: Profa. Dra. Cristiane Pereira Dias

Este exemplar corresponde à versão final  
dissertação defendida pelo aluno  
Gilberney Cesar Campos Caria e orientada  
pela Profa. Dra. Cristiane Pereira Dias.

CAMPINAS  
2017

**Agência(s) de fomento e nº(s) de processo(s):** Não se aplica.

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Estudos da Linguagem  
Crisllene Queiroz Custódio - CRB 8/8624

C191c Caria, Gilberney Cesar Campos, 1974-  
Como Campinas saiu dos trilhos? - a tecnologia do transporte público e o planejamento urbano, um estudo sobre o discurso da modernidade, do progresso e a participação social / Gilberney Cesar Campos Caria. – Campinas, SP : [s.n.], 2017.

Orientador: Cristiane Pereira Dias.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem.

1. Transporte urbano - Campinas (SP). 2. Política de transporte urbano - Campinas (SP). 3. Planejamento urbano - Campinas (SP). 4. Transportes e tecnologia. 5. Análise do discurso. 6. Divulgação científica. 7. Comunicação de massa e opinião pública. I. Dias, Cristiane Pereira, 1974-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Estudos da Linguagem. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** How did Campinas get off the rails? - the technology of public transport and the urban planning, a study about the discourse of modernity, progress and social participation

**Palavras-chave em inglês:**

Urban transportation - Campinas (Brazil)  
Urban transportation policy - Campinas (Brazil)  
City planning - Campinas (Brazil)  
Transportation and technology  
Discourse analysis  
Scientific divulgation  
Mass media and public opinion

**Área de concentração:** Divulgação Científica e Cultural

**Titulação:** Mestre em Divulgação Científica e Cultural

**Banca examinadora:**

Cristiane Pereira Dias [Orientador]  
Fabiana Cláudia Viana Borges  
Marcos Aurélio Barbai

**Data de defesa:** 24-02-2017

**Programa de Pós-Graduação:** Divulgação Científica e Cultural

**COMO CAMPINAS SAIU DOS TRILHOS?**

A TECNOLOGIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E O PLANEJAMENTO URBANO, UM ESTUDO SOBRE O DISCURSO DO PROGRESSO E A PARTICIPAÇÃO SOCIAL.

**Autor: Gilberney Cesar Campos Caria**

**Orientadora: Profa. Dra. Cristiane Pereira Dias**

**Data: 24/02/2017**

**COMISSÃO EXAMINADORA**

**Prof. Dra. Cristiane Pereira Dias**

**Prof. Dr. Marcos Aurélio Barbai**

**Prof. Dr. Fabiana Claudia Viana Borges**

**Prof. Dr. Marko Synesio Alves Monteiro**

**Prof. Dra. Renata Chrystina Bianchi de Barros**

**IEL/UNICAMP  
2017**

**Ata de defesa com as respectivas assinaturas dos membros encontra-se no processo de vida acadêmica do aluno.**

## **DEDICATÓRIA**

**Ao silêncio que nos irmana  
e discurso que nos agrega.**

**Aos meus amores:  
Roseli, Ísis e Paulo.**

## AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Cristiane Dias, por ter acreditado neste trabalho, algumas vezes mais que eu mesmo;

A todos os professores do Labjor, sempre muito dedicados e atenciosos, especialmente a Márcio Barreto e Germana Barata, que deram a chance que este trabalho se desenvolvesse;

Aos professores Marcos Barbai e Fabiana Borges por suas contribuições preciosas;

Aos meus pais, Pedro e Clotilde, pelo seu amor e dedicação e por serem quem são. Aos meus irmãos, João, Julio, Robson, Rudney e Reginaldo;

Aos amigos da Educação da Emdec, que me ensinaram muito sobre trânsito e transporte;

Aos amigos da Casinha, que me deram força e apoiaram com sua experiência;

Aos autores que citei nesta obra, fonte de conhecimento da qual bebi e aprendi muito.

Às bibliotecárias da Unicamp, que foram muito pacientes comigo.

Aos bons espíritos que me inspiram.

## RESUMO

Esta dissertação busca analisar as mudanças das tecnologias do transporte público em Campinas no decorrer de sua história e sua vinculação ao discurso constitutivo da modernidade e do progresso. Utilizando do dispositivo teórico e metodológico da Análise de Discurso e da narrativa jornalística, a pesquisa tenta expor as relações sociais e políticas apagadas ou silenciadas pelo discurso administrativo da mobilidade urbana. As vozes do planejamento urbano, dos movimentos sociais, do ferroviarismo e do rodoviarismo atravessam o discurso da cidade, revelando as dissonâncias e a disputa pelo espaço público e suas interferências na vida das pessoas. Nosso objetivo foi debater a imbricada relação entre ciência, tecnologia e sociedade e se o conhecimento por parte da população de seus discursos, por meio da divulgação científica, pode transformar a cidade.

A partir da leitura de livros, dissertações e teses sobre a história do transporte público de Campinas e seu desenvolvimento urbano, além da análise de documentos oficiais, apontamos os pilares onde estão sustentados os discursos do progresso e do moderno na cidade e de como a população tem sido colocada à parte dos debates das políticas públicas de mobilidade urbana, gerando um consenso fora do real, silenciando vozes divergentes, apagando a política. Com o Estatuto das Cidades e as exigências de participação social da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cresce a expectativa de ampliação da influência da população nos assuntos políticos da cidade, principalmente devido à necessidade de se elaborar os planos municipais de mobilidade urbana.

Concluimos ser de fundamental importância ampliar e melhorar os canais de comunicação que aproximem e facilitem a aproximação da comunidade com o conhecimento sobre ciências, tecnologias e políticas públicas. Talvez sabendo mais sobre os impactos destes sobre a vida cotidiana nas cidades e de como estes discursos são formados, circulam e influenciam as decisões políticas e a opinião pública, surjam vozes divergentes e seja possível gerar participação social mais assertiva no debate.

## ABSTRACT

This dissertation seeks to analyze the changes in public transport Technologies in the course of the history of the countryside and its linkage to the constitutive discourse of modernity and progress. Using the methodological tools of discourse analysis and journalistic narrative, the research tries to expose the social and political relations erase or silenced by the administrative discourse of urban mobility. The voices of urban planning, social movements, railroads and roadways go through the discourse of the city, revealing dissonances and the dispute over the public space and its interference in people's lives. Our objective was to discuss the intertwined relationship between science, technology and governance ad whether the knowledge of the population of its ideologies can transform society.

From the reading of books, dissertations and theses on the history of public transport in Campinas and its urban development, besides the analysis of official documents, we point out the pillars where the discourses of progress and the modern in the city are sustained and how the population has been put aside from the debates of public policies of urban mobility, generating a consensus outside the real, silencing dissenting voices, erasing policy.

With the Statute of Cities and the social participation requirements of the National Urban Mobility Policy, there is a growing expectation that the population's influence in the political affairs of the city will increase, mainly due to the need to elaborate municipal urban mobility plans.

We conclude that it is of fundamental importance to broaden and improve the communication channels that approach and facilitate the approximation of the community with knowledge about sciences, technologies and public policies. Perhaps knowing more about their impact on everyday life in cities and how these discourses are formed circulates and influences political decisions and public opinion, divergents voices and enables more assertive social participation in the debate.

## **LISTA DE SIGLAS**

- ABIN – Agência Brasileira de Inteligência
- ABPF – Associação Brasileira de Preservação das Ferrovias
- ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos
- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- BRT – Bus Rapid Transit (Ônibus de Trânsito Rápido)
- CCTC – Companhia Campineira de Transportes Coletivos
- CCTE – Companhia Campineira de Transportes Elétricos
- CPTFL – Companhia Paulista de Tração, Força e Luz
- CTB – Código de Trânsito Brasileiro
- DOT – Desenvolvimento Orientado pelo Transporte.
- EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas
- PMMU – Política Municipal de Mobilidade Urbana
- PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana
- VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

|   |     |
|---|-----|
| <b>Apresentação</b> .....                                 | 11  |
| <b>Introdução</b> .....                                   | 19  |
| <b>Cap. 1 – Um caminho aos trilhos</b>                    |     |
| 1.1 – Sobre Campinas .....                                | 32  |
| 1.2 – Campinas liberal e o império .....                  | 33  |
| 1.3 – Campinas e o discurso do progresso .....            | 35  |
| <b>Cap. 2 – Transporte e a transformação da cidade</b>    |     |
| 2.1 – História dos trilhos .....                          | 40  |
| 2.2 – Do bonde a burro .....                              | 48  |
| 2.3 – A eletricidade e o bonde .....                      | 54  |
| 2.4 – O bonde elétrico de Campinas .....                  | 57  |
| 2.5 – Pressões contra os trilhos .....                    | 61  |
| 2.6 – Discurso sobre o transporte .....                   | 64  |
| 2.7 – O carro e planejamento .....                        | 68  |
| <b>Cap 3 – Divulgação dos saberes</b>                     |     |
| 3.1 - Um debate sobre divulgação científica .....         | 74  |
| 3.2 - Saber e produto .....                               | 82  |
| 3.3 – Saber, mobilidade e manifestação .....              | 85  |
| 3.4 – Saber e leitor .....                                | 89  |
| <b>Cap. 4 – Transporte e os movimentos sociais</b>        |     |
| 4.1 – A promessa da modernidade .....                     | 91  |
| 4.2 – Sobre a insatisfação com o transporte público ..... | 94  |
| 4.3 – VLT e BRT: soluções modernas .....                  | 100 |
| <b>Cap. 5 – Planejamento e Política Pública</b>           |     |
| 5.1 – Versões da mobilidade .....                         | 104 |
| 5.2 – Mudança de paradigma com o Estatuto da Cidade .     | 107 |
| 5.3 – PMNU .....  | 114 |
| 5.4 – DOT e Planejamento .....                            | 123 |
| <b>6 – Conclusão</b> .....                                | 127 |
| <b>7 – Referências</b> .....                              | 130 |

## APRESENTAÇÃO

As indústrias do petróleo, química e de automotores dominaram a economia desde o começo do século XX e junto à da eletricidade e dos produtos que derivaram dela moldaram a forma de viver nas cidades. Estas tecnologias e as que foram desenvolvidas a partir destas fontes de energia e tração acabaram por determinar muitas políticas públicas de trânsito e transporte, planejamento urbano e as relações sociais em diversos níveis. Na Campinas do final do século XIX, cuja matriz de transporte público era sobre trilhos, assim como no Brasil, até a segunda metade do XX, o transporte de cargas de Norte a Sul ocorria sobre as linhas férreas. Esta forma de circulação sofreu uma abrupta mudança para o sistema rodoviário. Sob um forte discurso de progresso, modernidade versus o do atraso, a sociedade foi abandonando um patrimônio econômico e cultural estruturante das cidades para dar lugar um novo patrimônio econômico e cultural estruturante.

Adriano Murgel Branco (1984) sugere na Introdução de História do Transporte Urbano no Brasil, que a mudança tecnológica do sistema de transporte sofre as mesmas ondulações da história social. Cita John Coutinho, coordenador do Fórum de transporte realizado pela Academia de Ciências de Nova Iorque em 1967, que disse: “a história do transporte é a história da civilização” (COUTINHO apud STIEL, 1984, p. XIV). Portanto, diz Branco: “Nada a estranhar, que aquela dê voltas como ocorre com esta” (BRANCO apud STIEL, 1984, p. XIII).

O sistema de trilhos fez desenvolver e crescer o País e as cidades, entre elas Campinas, por quase 100 anos. Há pouco mais de meio século foi substituído, por ser considerado obsoleto. Meio século depois do seu desmonte quase que completo, durante e após as manifestações de junho de 2013, em que a população de Campinas e de diversas cidades do País saíram às ruas para pedir redução das tarifas e transporte público de melhor qualidade, volta a ser veementemente reivindicado como solução mais eficiente para as necessidades atuais de mobilidade urbana de cidades sustentáveis. Realmente, nas idas e vindas da história, o discurso do que é moderno e dos sentidos de progresso também sofrem suas reviravoltas. A diluição ou apagamento dos possíveis traumas e divergências de um discurso da modernidade em detrimento do obsoleto é debatido neste trabalho.

As ferrovias foram durante um longo período histórico em Campinas, no Brasil e no mundo, um ícone de progresso e desenvolvimento, uma tecnologia revolucionária que induziu o surgimento, desenvolvimento e planejamento de cidades. O impacto do trem e do

bonde na cultura, comportamento e na linguagem, ou seja, na memória do campineiro, se reflete até os dias atuais, mesmo depois de quase meio século de encerramento de seus serviços.

Nenhuma mudança de paradigma tecnológico ou social ocorre sem uma comoção, divergências ou conflitos de opiniões. Mas o discurso do moderno e do progresso, inscrito em nossas memórias, fabrica um consenso que apaga o político. Porque só há política se há dissenso;

Com festa pública e grande reunião de políticos e da população, eufóricas, foi inaugurado a primeira linha de bonde a burro em Campinas e com uma comoção maior ainda foi comemorada a chegada dos elétricos. Uma outra festa marcou também seu encerramento para dar lugar ao ônibus e ao carro. Festas, comemorações, inaugurações, os discursos entusiastas dos políticos, a propaganda da mídia vão confeccionando um produto chamado opinião pública, “um tipo de opinião pública que mais interessa aos seus objetivos”, como define Arhundati Roy, na Introdução de Razões de Estado (apud CHOMSKY, 2008, p. 10).

A ideia se materializa, por exemplo, no editorial de O Estado de São Paulo, de 24 de junho de 1914, que festejou os dois anos de funcionamento dos elétricos em Campinas com a seguinte frase: “A data se destaca entre as que exprimem conquistas de progresso da terra campineira. Em verdade, os elétricos foram e são fatores poderosos de desenvolvimento da nossa cidade” (apud STIEL, 1984, p.66). Também com festejos “para iludir um pouco o usuário” (IDEM, p.70) foi comemorado o seu encerramento 56 anos depois.

O mesmo discurso de progresso, da Imprensa e das autoridades, em contraposição ao que seria obsoleto e atrasado se inscreve em ambos os momentos históricos, expondo uma contradição e o mesmo apagamento dos conflitos sociais e impactos na organização da cidade.

Para Richard Sennett (2006), este sentido de modernidade aplicado ao modelo de substituição de paradigmas está inscrito no comportamento social e nos das instituições no decorrer da história capitalista. Em *A Cultura do Novo Capitalismo* descreveu que a memória de comportamento estável e instável está ligada a uma lógica institucional das relações sociais, corporativas e burocráticas. Utilizando da imagem de uma estação ferroviária, que é onde há partidas e chegadas, olás e despedidas a todo momento, o pesquisador revela um traço de fragmentação das grandes instituições que se reflete na vida dos muitos indivíduos que entrevistou em grandes empresas, “a vida familiar se viu desorientada pelas exigências do trabalho” (SENNETT, 2006, p. 12), trabalhadores espremidos entre o desejo da estabilidade

do capitalismo social militarizado e a nova ordem que ele chama de “página nova”, onde não há mais emprego vitalício, carreira (IDEM, p. 30) ou organização da vida no tempo, onde a palavra de ordem “é seguir em frente que se estabelecer”.

Marx, em o Manifesto Comunista (1848;[1998]), analisou que a “burguesia não pode existir sem revolucionar incessantemente os instrumentos de produção, e por sua vez, as relações de produção” e, por consequência disso, tudo que era sólido e estável se desmancharia no ar. Este capitalismo primitivo, segundo Sennett, caiu por terra logo que as corporações, entre 1860 e 1970, aprenderam a arte da estabilidade, assegurando a longevidade econômica.

O tempo está no cerne desse capitalismo social militarizado: um tempo de longo prazo, cumulativo e sobretudo previsível. Esta imposição burocrática afetava tanto as regulações institucionais quanto os indivíduos. O tempo racionalizado permitia que os indivíduos encarassem suas vidas como narrativas (SENNETT, 2006, p. 29).

Se por um lado, por algum tempo, o capitalismo tivesse se rendido à organização institucional por pirâmide de hierarquia, onde cada sujeito tem seu “posto”, (idem, p. 43), a automação traz consequências profundas, com a redução da base da pirâmide, onde fica a massa trabalhadora. O elemento social do capital social fica para trás. As máquinas ganham espaço na lógica das organizações. O elemento humano neste contexto é forçado a se adequar à nova página e correr atrás da máquina. O capital financeiro ganha força, mudando o modelo de gerenciamento para acionário. Nova mudança de paradigma institucional. O “moderno” modelo de administração globalizada, de valor de curto prazo e tecnologicamente complexa influencia mudanças institucionais que chegam à administração pública. “Os governos inflados e as instituições cívicas têm tentado dismantelar seu passado institucional seguindo este modelo” (idem, p. 47).

No Brasil, por exemplo, há uma imensa disputa ideológica neste sentido. Há o campo que defende a redução do Estado, seguindo a linha do mercado organizando as relações e os que apontam a falta da presença do Estado e a necessidade de sua expansão para garantir acesso a direitos. O Estado e suas instituições têm sofrido ataques. Um método é utilizado há muito tempo quando se pretende modificar ou substituir um serviço público ou uma política de interesse pública. Primeiro, precariza-se, promove-se um desmonte sistemático e uma desqualificação do serviço para projetar uma imagem de ineficiência e depois encerra-se as atividades, privatiza-se ou concede-se à iniciativa privada, sob o discurso da ineficiência ou incapacidade do poder público de gerir certas áreas de economia. Há

sempre uma campanha midiática difamatória quando se quer entregar algo público para iniciativa privada. O exemplo mais recente na história brasileira, foi o caso da Petrobrás, que sob ataques diários da Imprensa e do Judiciário, numa saga contra a corrupção, onde embute-se e põe para circular a ideia de que a empresa era gerida “politicamente” e não “tecnicamente”, inscrevendo na memória coletiva o discurso do mercado gestor e de que política é nociva. Sempre reforçando a ideia de que o Brasil deveria se preocupar com a Saúde, a Educação e Segurança e deixar a exploração do petróleo para quem entende, ou seja, as empresas transnacionais. Aqui há contradição com relação à ideia de Estado-Nação e empresa. Esquecendo-se de que a Petrobrás detém a expertise em exploração de águas profundas, controla num país continental reservas energéticas estratégicas pelas quais se fazem guerras no mundo e compete num mercado internacional altamente predador, mesmo sendo estatal, é possível abrir caminho para campanhas de desinvestimentos de suas redes, como a venda de 100% da Petrobras Chile Distribución, em 4 janeiro de 2017, para um fundo privado, ou a sistemática e silenciosa privatização ou parcerias com multinacionais de alguns campos de petróleo do Pré-Sal, que antes eram vendidos pela propaganda governamental como a salvação do futuro do País, devido à enorme riqueza que se planejava tirar dos poços. As riquezas serão tiradas, mas, como uma reedição do colonialismo português, não ficarão no País. Resgatando a ideia de Sennett sobre o novo capitalismo: “a maneira mais radical de sustentar o caráter ímpar de nossa época seria afirmar que os países estão perdendo seu valor econômico”. (SENNETT, 2006, p. 26)

Na década de 1990, diversos serviços sob responsabilidade do Estado, como energia elétrica, telefonia, serviços bancários, o que restou das ferrovias foram para mãos privadas e, mais recentemente, na última década, estradas, aeroportos e o petróleo.

No caso do sistema de bondes de Campinas, que nasceu privado e no final passou a ser administrado pelo poder público, nota-se a inscrição desta memória. Sob o discurso de obsoleto versus modernidade, unidos à falácia de incompetência administrativa do Estado, são ocultados os interesses econômicos privados envolvidos, para substituir ao invés de aprimorar o sistema, apaga-se a política e até mesmo o contexto histórico, tendo em vista que pouco se discute sobre as pressões que o governo dos EUA, suas agências de espionagem e indústrias fizeram sobre os governos brasileiros, no período dos anos 1940 a 1960 para mantê-lo como Reserva Estratégica (BRAGA, 2002), depois da Segunda Guerra Mundial, sob a supervisão direta de Nelson Rockefeller, dono da Standard Oil e chefe do Office of the Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA).

A substituição dos bondes pela motorização e o do trem pelo rodoviarismo aconteceu de alguma forma em todo o mundo capitalista, mas não de maneira homogênea. Algumas cidades resolveram manter seus sistemas de transporte público sobre trilhos, como Paris, Lisboa, Londres, Amsterdã, New York, Tóquio, outros continuam a investir fortemente nesta linha, metaforicamente, que hoje são consideradas exemplos de mobilidade urbana por ainda utilizarem o sistema férreo como transporte público e indutor de desenvolvimento. No princípio, a percepção que se tinha do sistema estava envolta à percepção de progresso e desenvolvimento. Assim considerava um dos principais jornais do País no começo do século, voz da elite paulistana, O Estado de São Paulo, que defendia a contribuição dos bondes para o desenvolvimento e avaliava sua importância não só na economia, mas na restauração da alma da cidade:

Campinas – 23 – Passou hoje o segundo aniversário da inauguração do tráfego dos bondes elétricos nesta cidade. A data se destaca entre as que exprimem conquistas de progresso da terra campineira. Em verdade, os elétricos foram e são fatores poderosos do desenvolvimento da nossa cidade. Arrabalde não há muito tempo quase desabitados têm hoje população densa, vida comercial e industrial graças às linhas da Tração e Força, que encurtaram distâncias e foram valorizar terras que pouca valia tinham até então. Pode-se dizer afoitamente que o atual sistema de viação urbana marca o renascimento de Campinas. Ele foi incontestavelmente o impulso benéfico que deu alma nova à cidade que do alto do seu progresso havia caído na inércia e na quase ruína com as terríveis epidemias que a assolaram e devastaram. (O ESTADO DE S. PAULO, 24/06/1914)

Os bondes e os trens reinaram nas ruas, na cultura, no imaginário das pessoas por muitas décadas e ainda permanecem na memória. O ônibus e o carro que invadiam as ruas das cidades materializavam uma nova ideia de liberdade, de modernidade, eficiência e, principalmente de velocidade dos novos tempos para as cidades que o bonde não poderia mais ter. Este passou a ser apontado como trambolho, um impedimento ao progresso de Campinas e no Brasil.

Claro, que o ônibus jamais cumpriu sua promessa de eficiência, o carro trouxe problemas que hoje as cidades estão desesperadas para combater, como violência, poluição, congestionamentos etc, e o caminhão que substituiu o trem, provocou um gargalo econômico insuperável em curto e médio prazo.

O transporte público sempre foi motivo de controvérsias entre o poder público, empresas e os usuários. Desde as épocas do bonde, há quem elogiasse a nova forma de circular sobre a cidade, ainda com uma área urbana reduzida, a perspectiva com que o usuário

via a cidade e se integrava à sua dinâmica foi reverenciada por poetas, escritores e pensadores. Mas também há quem não gostasse do aperto, do atrevimento dos bolinas, da vagareza, do preço ou do monopólio. Em São Paulo, em março de 1909, a revolta contra o monopólio da Light & Power Co., que era chamada de o polvo canadense, misturados com a insatisfação com o serviço de transporte, aliado a interesses da concorrente Guinle & Cia, provocaram uma franca batalha pelas ruas.

Partindo da região central e tomando os subúrbios, em poucas horas a revolta já tomava conta da cidade. Armados de paus, pedras, facas, algumas armas de fogo e vários outros instrumentos que pudessem ser úteis no protesto, incluindo bombas de fabricação caseira, a multidão atacava tudo aquilo que simbolizasse a companhia canadense pelas ruas da cidade, principalmente os bondes (SÁVIO, 2010, p. 136).

A mudança para o sistema de ônibus não reduziu a insatisfação do usuário do transporte público. A promessa de melhoria do serviço com os carros modernos não se cumpriu. As reclamações sobre a má qualidade do atendimento se seguiram e acumularam. Nesse sentido, a ideia deste projeto de pesquisa nasceu dos protestos populares ocorridos em junho de 2013, cujo motivo inicial era lutar contra o aumento da passagem de ônibus. Este movimento, que ficou conhecido como Jornadas de Junho, começaram em São Paulo e Campinas quase que simultaneamente, tendo em vista que os ambos os prefeitos haviam majorado a tarifa em 20 centavos. Mas logo a pauta do movimento popular se estendeu para o direito a um transporte público melhor, que envolvia não só redução de tarifa, mas mais qualidade no sistema e novas tecnologias. Aqui em Campinas, por exemplo, crescia a reivindicação por metrô ou VLT (Veículo Leve sobre Trilho), um tipo de metrô de superfície. Com o crescimento exponencial de manifestantes e a insistência de ocupar as ruas, as pautas do movimento foram se alargando à mesma razão. Surgiu até o mote à época: “Não é por 20 centavos; é por direitos”.

A solução para o transporte público de Campinas, apontada pelas Jornadas de 2013, fica cada vez mais frequente em instâncias de debates públicos e planejamento da cidade, como os conselhos municipais, audiências públicas e já vinha sendo debatida na 5ª. Conferência da Cidade, realizada um mês antes, que incluiu expressões em suas diretrizes como “preservação dos leitos férreos”, “resgate do projeto do VLT” e “investimento em metrô” (RELATÓRIO, 2013). A indicação de resgate do antigo sistema de trilhos, elétrico, vem ao encontro ao discurso ambiental que busca fazer frente ao excesso de veículos e de emissão de gases tóxicos no ar.

O que chama a atenção para as Jornadas de Junho - e aqui quero fazer um parêntese sobre a sobre a compreensão que pude construir desse movimento bastante controverso e sujeito a críticas de intelectuais, como, por exemplo, de Marilena Chauí (2013) que, numa matéria à revista Cult disse que o movimento tinha aderido à pauta da classe média conservadora, da mídia e escorregado para uma pauta ditadora (CULT, 2013, n.º. 182).

Minha leitura é um recorte, uma versão, como define Eni Orlandi (2001), dos primeiros momentos do movimento, quando eles ainda estavam ligados à pauta do transporte público. Aquele foi o marco da formulação de uma opinião que já vinha se constituindo na última década, que é a da participação popular nas políticas públicas da mobilidade urbana. Os veículos leves sobre trilhos, nada mais que os bondes atualizados, que são tratados atualmente como soluções modernas e refinadas, vão ganhando algum espaço em diversas cidades brasileiras, como nos projetos de mobilidade urbana da Copa do Mundo e Olimpíadas. É uma solução considerada e manifestada publicamente tanto pela Secretaria Municipal de Transportes de Campinas, como em conselhos populares que debatem o Plano Diretor de 2016.

Nessa perspectiva, este trabalho pretende debater como o discurso e as políticas públicas sobre as tecnologias de mobilidade urbana se moldaram aos interesses econômicos externos, uma modernidade imposta no Brasil e em Campinas. A partir disso, um aspecto que interessa problematizar nessa pesquisa é como e se a opinião pública tem sido considerada neste processo.

Com a instituição do Estatuto da Cidade, os esforços da divulgação ou popularização das informações científicas, as novas tecnologias de comunicação, têm proporcionado uma aproximação de parte das pessoas com as ciências e tecnologias e seus impactos no meio ambiente e em suas vidas. Acredito que um dos responsáveis por este interesse é a divulgação de informações científicas sobre as mudanças climáticas, que tem ramificações em outros setores, como o da mobilidade urbana. Tem provocado impacto, inclusive, no planejamento urbano de Campinas.

Desde a Constituição de 1988, e com a instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012, o debate sobre as tecnologias do transporte público tem se tornado comum. Isso gera conflito de interesses e de campos sociais, utilizando aqui conceitos de Bourdieu (1976), muitas vezes ocultos ou apagados em memórias/esquecimentos, como diria Orlandi (2001), numa ideologia do consenso, um suposto consenso.

Jacques Rancière (2014) defende, em *Ódio à Democracia*, a ampliação da esfera pública para muito além da ficção de povo soberano. Soberania esta roubada pela democracia representativa e pela suposta igualdade jurídico-política. A igualdade entre sujeitos políticos permitiria o controle sobre o desmedido poder oligárquico que rege a democracia capitalista.

O movimento democrático é, assim, um duplo movimento de transgressão dos limites, um movimento para estender a igualdade do homem público a outros domínios da vida comum e, em particular, a todos que são governados pela ilimitação capitalista da riqueza, um movimento também para reafirmar o pertencimento dessa esfera pública incessantemente privatizada a todos e a qualquer um. (RANCIÈRE, 2014, p. 75).

A participação da população nestas decisões tem sido estimulada, pelo menos no campo jurídico da legislação, o que é uma mudança de paradigma, tendo em vista a nossa história de ditaduras com intervalos de liberdade e algum recente acesso à voz. Mas ainda precisamos superar a contradição entre aquilo que Rancière (idem, p.24) definiu, com ironia, como “boa democracia”, relativa aos direitos humanos e às liberdades individuais e “má democracia”, igualitária e coletivista. A primeira combina mais com a sociedade liberal consumista e representativa que vivemos e a segunda exige mais atuação política do indivíduo.

O povo, este ente que vai além do sentido de aglomerado urbano, mas que configura o sujeito público, o sentido do vir a ser da sociedade, que é condição do movimento social (ORLANDI, 2004) pode estar tomando gosto por ser ouvido e isso tem se mostrado nas manifestações de 2013 e nas outras que vieram depois, mas também na presença em instâncias de participação social. Será que quem sempre deteve o poder de decisões agora terá que compartilhar um pouco deste poder com o povo?

## INTRODUÇÃO

“O conceito de mobilidade urbana está ligado diretamente ao direito de acesso à cidade”. Com esta frase, a professora doutora e coordenadora do curso de Arquitetura da Universidade São Francisco, Paula Braga, abriu sua fala durante o II Seminário de Políticas Públicas de Educação para Mobilidade Urbana, realizado em outubro deste ano<sup>1</sup> e também resgatou a premissa da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Mas sua formulação também põe em circulação um modo de significação que nos possibilita discutir o próprio conceito de cidade e suas experiências no real, apagadas por um discurso do urbanista, assim como do administrativo, do senso comum, do jurídico ou político, “tornado o discurso sobre o urbano esvaziado de suas condições reais” (ORLANDI, 2001, p. 188). Mobilidade urbana coloca o corpo de sentidos do sujeito em circulação no corpo da cidade, está intrinsecamente ligado à ideia de movimento, que segundo a Análise de Discurso, é “núcleo dos processos de significação da cidade e do sujeito que a habita” (IDEM, p. 194), ou seja, a falta deste movimento dá a noção de cidade fragmentária, porque perde dos flagrantes, dos flashes, dos sentidos fluidos, em trânsito. Este sentimento do fragmentário nasce de uma ideologia totalizadora da cidade, um olhar organizador, portanto totalitário, inscrito. A materialidade, ou o real da cidade, desorganiza a cidade organizada, administrada, traz novos sentidos ao estabelecido, ao banal, politiza e metaforiza o senso comum, tirando do lugar comum para o lugar de todos.

Tanto mobilidade urbana como direito à cidade são conceitos muito novos e pouco familiarizados por grande parte da população atualmente, circunscrito ainda às rodas de instâncias governamentais, profissionais, universidades e entidades organizadas.

O “direito à cidade” revela o seu contrário: a exclusão. O jurídico apaga a distinção entre o “socius e o hostis”, como define Orlandi (2001, p.190), sendo o socius aquele que apesar de não viver na cidade era considerado amigo, associado; seu contrário, o hostis, o inimigo, que vem de fora. Esta memória está inscrita na verticalização das relações sociais e urbanas, com suas separações das pessoas, do rico e do pobre, do que sabe e o que não sabe, nos muros dos condomínios, dos locais exclusivos para tal classe etc.

A Mobilidade Urbana como conceito administrativo se refere à forma de circulação das pessoas e mercadorias dentro e entre os territórios, engloba todas as facetas do

---

<sup>1</sup> Seminário realizado pela Emdec, ligada à Secretaria Municipal de Transportes, na Universidade São Francisco, em Campinas, no dia 18 de setembro de 2016.

trânsito e transportes, infraestrutura, serviços, tecnologias de modais e da informação, segurança, saúde e inclusão social.

Para a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), “a mobilidade é um atributo das pessoas e agentes econômicos no momento a que buscam assegurar os deslocamentos de que necessitam” (ANTP, 2003). Interessante o termo “atributo”, porque dá um sentido de qualidade ao sujeito que circula, dando ênfase às interações e relações sociais. Na lei federal que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)<sup>2</sup>, mobilidade urbana é definida como condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Apesar desta definição se referir à infraestrutura, o artigo 2º. da PMNU define seu objetivo como “contribuir para o acesso universal à cidade”, o que nos faz inferir que esta é uma experiência social ainda a se promover, apesar da maioria dos brasileiros viverem nas cidades. Ou seja, a mobilidade seria uma forma de garantir o direito de ir e vir, inscrito em nossa Constituição, de interagir e usufruir dos espaços da cidade, permitir e facilitar o acesso de todos a todos os lugares e serviços públicos, pelo menos em tese, promover o sentimento de cada cidadão, como já dissemos, a priori colocado de fora pelo discurso administrativo, de se sentir parte deste grande discurso urbano chamado cidade, cujo sentido deixa homogêneo e transparente, o sentido de cidade, apagando todas as suas versões. A constituição da memória, ou “interdiscurso” (PECHEUX, 2010), materializado na legislação, nos faz interpretar que este acesso ainda não está disponível a todos. Dias (no prelo) ainda nos abre uma outra porta para discutir um novo aspecto da mobilidade, gerada a partir da conectividade das redes sociais, uma mobilidade guiada por redes de conexão digital. Um movimento de relações que vai além da mobilidade no espaço:

Se, por um lado, frequentemente tratamos de uma mobilidade no espaço (transportes, infraestrutura, acessibilidade etc.), por outro lado, nada tratamos da mobilidade no tempo (redes, conectividade, velocidade), pelo menos, não no que se refere à sua constituição e aos efeitos dessa mobilidade nas formas de sociabilidade. (DIAS, no prelo)

O direito à cidade no Brasil está definido pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), em seu artigo 2º, como uma “garantia a cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”. Este tem sido tema de diversos seminários e congressos. O mais recente a Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano (Habitat III), ocorrido no Quito, no Equador, em

outubro de 2016, colocou como prioridade da Nova Agenda Urbana para o desenvolvimento das cidades sustentáveis a questão de proporcionar transportes públicos mais ecológicos entre propostas de reformulações das cidades para os próximos 20 anos, a fim de “gerar igualdade para todos, fim das discriminações, redução de emissões de carbono, respeito aos direitos humanos, implementação de melhores iniciativas verdes e de conectividade, entre outras”. Ou seja, o debate sobre a política pública de transporte, meios de locomoção das pessoas, mobilidade urbana, e seus impactos na saúde e meio ambiente, estão na primeira linha das discussões da atualidade e o Brasil é signatário destes acordos, assim como o da Década de Ações para Segurança no Trânsito 2011-2020, promovido pela Organização das Nações Unidas (ONU), que aponta metas e políticas públicas para redução de acidentes com mortes a partir da educação e gestão do trânsito.

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) , que realizou o seu 20º. Congresso Nacional, em junho deste ano, lançou o caderno técnico Mobilidade Humana para um Brasil Urbano, que trás em sua apresentação a ideia de que o cidadão deve estar no centro da discussão do tema. O material pondera que a cidade precisa romper com a falta de planejamento urbano e que em qualquer política de mobilidade urbana devem ser combinados o uso do solo, transporte, trânsito, infraestrutura e meio ambiente. No documento, a entidade conclama que o debate sobre estes temas esteja na campanha eleitoral para vereadores e prefeitos, que aconteceu em 2016. Ou seja, um esforço de popularização do tema.

Em Campinas, uma das linhas de desenvolvimento do Plano Diretor da Cidade, que é revisado a cada década e que neste ano passa por debate, é a implantação do DOT (Desenvolvimento Orientado pelo Transporte), quer dizer, colocando no centro das elaborações dos planos habitacionais, de expansão urbana, uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e distribuição dos serviços, entre outras políticas públicas, a mobilidade urbana. Resumindo, o DOT visa transformar os corredores de transporte público em ferramentas de estímulo ou indução. A visão de cidade não foge do discurso administrativo, aqui num sentido behaviorista, que é promover um comportamento econômico e social a partir das tecnologias de mobilidade urbana.

Nos últimos dois anos, a Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas), ligada à Secretaria Municipal de Transportes, responsável pela gestão do trânsito e serviços de transportes na cidade, realizou seminários com a participação de universidades, escolas públicas e entidades, para debater políticas públicas de educação para o trânsito, não somente questões de segurança, saúde e redução de acidentes, mas também planejamento da

cidade e opções de tecnologias mais racionais e limpas para o transporte e locomoção das pessoas. Estas iniciativas devem dar base para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que deverá ser construído com participação popular em 2017.

Mas nem sempre a preocupação com as tecnologias de mobilidade urbana, ou o debate sobre planejamento da cidade foi tão evidente e importante sua popularização. As decisões industriais e a construção das políticas públicas nestes setores estiveram sempre nas mãos do poder político e do poder econômico. Estas decisões, pelo menos no Brasil, jamais levaram em consideração os impactos ambientais, sociais e econômicos para o País e as cidades brasileiras. Na política pública, não fizeram parte de um plano de desenvolvimento nacional, assim como ocorreu nos EUA no começo do século XX, que culminaram nos projetos da Big Science.

No setor de tecnologia da mobilidade, até por volta da década de 1950, o Brasil havia estruturado um grande e ramificado sistema de transporte sobre trilhos, projeto desenvolvido desde o império, mas que foi substituído pelo rodoviarismo, que já ganhava adesão do Estado de São Paulo desde a década de 1920.

Em Campinas, o sistema de bondes elétricos que atendia ao serviço de transporte público desde 1912 foi desmantelado para dar lugar aos ônibus e carros movidos a combustíveis derivados do petróleo. Esta decisão passou bem longe do debate público e, o mais importante, ocorreu sob a égide de um discurso de única solução viável para os setores da locomoção humana e de cargas, apagando do ideário local qualquer solução que surgia ou resistia em outras partes do mundo, apesar das mesmas pressões da indústria petrolífera e automobilística.

O modo de viver nas cidades do mundo e até o próprio conceito de urbano foi muito influenciado pelas tecnologias de energia e de transportes, e ambas estão intrinsecamente ligadas entre si. O impulso vindo do petróleo e gás moveu as máquinas da industrialização e os veículos, e a energia elétrica se popularizou por meio dos bondes e do transporte público.

As cidades brasileiras se tornaram mais urbanas nos últimos 70 anos, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, saltando de 26% de taxa de urbanização em 1940 para 81% em 2010. Atualmente, o Brasil tem 85% da população em área urbana. A necessidade dos sistemas de transportes públicos foi crescendo durante este período, principalmente para atender a demanda da classe trabalhadora que saiu do campo para a cidade, mas também atender a demanda crescente de deslocamentos dentro da área urbana.

O economista e pesquisador da Unicamp, Wilson Cano (2011), em seu Ensaio sobre a Crise Urbana no Brasil descreve a explosão do urbano, a partir da década de 70, como um fenômeno de inchaço das cidades, com periferização e degradação humana associadas ao descaso da gestão pública, incompetência das administrações, corrupção e herança do governo autoritário. Cano (idem) aponta três grandes problemas gerados deste movimento migratório da zona rural para as zonas urbanas, enchendo de gente em busca de vida melhor que a do campo abandonado: a pressão sobre os serviços públicos nas cidades; desequilíbrio fiscal frente ao aumento dos gastos e poucas receitas municipais e os problemas na produção de alimentos.

Campinas sofreu o impacto das migrações e do êxodo rural, ampliando drasticamente sua população nas décadas de 1950 e 70, em dois momentos de grande explosão demográfica, como mostra a tabela 1. Assim como verificou Cano (idem), analisando a Região Metropolitana de São Paulo, em Campinas houve abandono do planejamento urbano, ou uma mudança de rumo na organização da cidade, em que o transporte público esteve intimamente implicado, porque o desmantelamento do bonde e a entrada do ônibus, mais flexível, permite a periferização, construção de bairros longe da região central e, portanto, dos serviços públicos. Ainda segundo Cano (2011), a velocidade do processo e a incúria e casuísmo do setor público sancionaram a piora dos principais problemas urbanos, notadamente os que atingem mais as camadas de menor nível de renda.

A proposição deste trabalho não deve se confundir com qualquer tentativa de reduzir os problemas da cidade de Campinas e do país, bem como de suas relações histórico-sociais, à estrutura tecnológica do transporte. Numa direção bastante diferente disso, busca localizar na nossa sociedade, o funcionamento da memória de um movimento nacional e até internacional iniciado na primeira metade do século passado, imposto pela indústria automobilística norte-americana, de motorização das cidades para abertura de mercados para veículos automotores. Para isso, era necessário combater os bondes e construir um discurso do moderno e do obsoleto, como ocorreu inicialmente nos EUA e em outras partes do mundo. Este processo está bem documentado no vídeo-documentário *Taken for a Ride* (em português recebeu o título *Levando uma Volta*), produzido por Jim Klein e Martha Olson em 1996, que retrata como as estradas e os carros invadiram as cidades e dominaram a paisagem urbana, obrigando uma nova forma de planejamento urbano com preferência para os veículos em detrimento das pessoas.

Este ideário proporcionou o desmonte de uma indústria ferroviária e de uma infraestrutura complexa e ramificada, que poderia ser expandida, aprimorada, tendo em vista que atendeu por décadas à interiorização do País e era economicamente viável, porque tinha demanda crescente e não sofria concorrência dos caminhões, assim como o sistema de bondes elétricos, era monopolista. Campinas e muitas outras cidades do País possuíam escolas de formação, oficinas, fábrica de vagões e milhares de trabalhadores especializados.

Na verdade, o discurso do moderno, da necessidade de substituir o velho pelo novo, escondia, ocultava outros interesses econômicos de outra indústria em expansão que necessitava gerar mercado por todo o mundo: a do petróleo. Esta é uma indústria que se beneficiou profundamente da parceria do governo, das universidades e dos laboratórios de pesquisas privados dos EUA. Mowery e Rosenberg (2005), em seu *Trajetórias da Inovação* explicitam o esforço reunido destes três setores para garantir que as tecnologias de mobilidade urbana desenvolvidas e produzidas tivessem como base ou energia de propulsão o petróleo.

Uma série de estudos científicos, relatórios e iniciativas institucionais internacionais apontam que o resultado desta opção desembocou em impactos ambientais de tal monta que os países atualmente são obrigados, por acordos entre governos, a promover ações de redução da emissão de gases de efeito estufa. O tema se tornou tão discutido no Brasil, desde a Conferência da ONU sobre o Meio Ambiente – Rio 92, que faz parte até do currículo do ensino fundamental. O aumento da percepção da população, a partir da divulgação científica, sobre impactos ambientais e sociais que a motorização despertou, levou à urgência pela redução da emissão de poluentes na atmosfera até mesmo dentro da indústria atualmente. O prefácio do manual de treinamento de pessoal feito pela Volkswagen do Brasil, *Fundamentos da Tecnologia Automobilística* (1998, p.3), traz a seguinte frase: “Engenheiros de desenvolvimento trabalham com dedicação para tornar nossos produtos ainda mais confiáveis e, ao mesmo tempo, reduzir seus custos com manutenção, consumo de combustíveis, emissões...”.

O colapso do trânsito das grandes cidades, Campinas entre elas, exige novas formas de mobilidade, onde se incluam bicicleta, andar a pé, entre outras. Formas outras consideradas obsoletas renascem como uma opção moderna para resolver estes problemas.

Os bondes, veículos leves sobre trilhos, metrô de superfície, bicicletas entraram na pauta de debate dos projetos de políticas públicas. Atualmente, cidades que fizeram esta opção ganham status de cidades sustentáveis, com soluções urbanas e tecnologia ambiental,

social e economicamente sustentáveis. Também aquelas que pensaram em novas centralidades e formas de construir a cidade para as pessoas e não para as máquinas.

Nessa esteira, as jornadas de junho de 2013 ajudaram a colocar na pauta política com mais força estes temas que estavam predispostos ao debate a partir do Estatuto da Cidade. Mas por quê? É uma de nossas perguntas nesta dissertação. Será que isso se deve ao fato de o planejamento urbano e as tecnologias de mobilidade urbana serem mais conhecidas? A população tem mais interesse sobre estes temas e deseja participar mais destes debates? Claro que é preciso situar esta participação dentro dos moldes de “boa democracia” a qual Rancière (2014) se refere, que valoriza as conquistas individuais em detrimento das coletivas. Democracia onde reside o desafio da relação entre igualdade e liberdade, “em uma sociedade que reforça ações individualistas e mercantilizadas” (IMPERATORI, 2015, p. 226). Por outro lado, será que a indústria e os poderes públicos estão mais suscetíveis à influência da opinião pública sobre estas questões após a criação do Estatuto da Cidade e da PNMU? A derrota do discurso de modernidade e liberdade dos veículos individuais e de motores à combustão, a crise da mobilidade e violência no trânsito, além da crise ambiental, promoveram uma mudança de opinião sobre a tecnologia do transporte?

Um dos objetivos desta pesquisa é justamente evidenciar a inversão do discurso político-social com relação aos bondes ou transporte sobre trilhos e à motorização e ao rodoviarismo em Campinas. O discurso do obsoleto e moderno nas décadas de 50 e 60, quando ocorre o desmonte dos bondes, apaga outras motivações que levaram ao desmantelamento de uma indústria brasileira altamente desenvolvida ou por crescer, e que agora tenta se recuperar.

A ideia de “moderno” usada para o bonde antigamente é atualmente substituída por “sustentável” e ressuscita a necessidade do sistema destruído, mas agora sobre outros nomes, VLT, monotrilho, trem de superfície etc. O que afinal isto evidencia é que o planejamento urbano e a escolha de tecnologias de transporte são um campo social em disputa, mas também como este mesmo planejamento nos aponta um sentido administrativo de cidade, abre-se um flanco de discussão sobre o seu real.

Analisando as legislações, materiais midiáticos e bibliográficos, buscaremos tratar das transformações no ideário campineiro de sua paixão pelo bonde, refletida culturalmente em sua linguagem, utilizando para isso o trabalho de doutorado desenvolvido na Unicamp pela pesquisadora Maria Silvia Duarte Hadler, *Trilhos da Modernidade* (HADLER, 2007), além de outros trabalhos importantes como *Trilhos e Linhas*, de Marcos Bicalho e Marly

Rodrigues (BICALHO e RODRIGUES, 2003). O arcabouço teórico da Análise de Discurso de Pêcheux e Orlandi, disponíveis em *Estrutura e Acontecimento* (1997), *Discurso de Texto* (2001), *N/O Limiar da Cidade* (1999), *A Cidade Atravessada* (2001), *Giros na Cidade* (2004), *Consenso e Políticas Públicas* (2006), entre outros. Os trabalhos de Orlandi e a fundação da área de pesquisa *Saber Urbano e Linguagem*, no Laboratório de Estudos Urbanos (LABEORB/NUDECRI-UNICAMP), são fundamentais para que a cidade seja compreendida da perspectiva da linguagem, permitindo, com isso, observar os processos de significação dos discursos através do funcionamento da ideologia presente na ideia de moderno e como este discurso passa a ser construído materialmente, nas políticas públicas, na opinião dos políticos, na voz da imprensa e por fim da opinião pública, que é silenciada, construindo um consenso sem base no real, a partir do apagamento e da memória/esquecimento.

Também faremos uso da teoria marxista, principalmente no que se refere às lutas de classes, infraestrutura e superestrutura, e na construção da ideologia do dominante sobre o dominado, colocando em contraposição os estudos de Sennet (2006), em *Cultura do Novo Capitalismo*. Utilizaremos de cientistas sociais, como Pierre Bourdieu (1976, 2003), *Campo Científico e Os Usos Sociais da Ciência e Estudos Sociais da Ciência*, entre outros, para analisar a difusão dos conhecimentos, tantos científicos quanto tecnológicos, e de como o acesso ou compreensão das informações pode afetar ou interferir no campo das relações sociais e suas redes.

No primeiro capítulo, vamos fazer um breve resumo da história do trem e do bonde no Brasil e em Campinas e de como interferem no modo de viver e a cultura da cidade e do País. O nascimento do bonde elétrico a partir da entrada da eletricidade e da influência desta tecnologia na vida social. O fenômeno da eletricidade e de sua relação com o bonde é similar em todas as cidades do País em que este meio de transporte existiu. Um estudo muito importante sobre este assunto foi realizado pelo pesquisador Waldemar Corrêa Stiel (1984), em *História do Transporte Urbano no Brasil*, em que fica evidente a estratégia de introdução e popularização da energia elétrica, rompendo com medos, a partir do uso no transporte público por bondes. Outro trabalho que detalha este processo no Estado de São Paulo é o livro *Cidade e as Máquinas*, de Marco Sávio (2010). Ambos demonstram a simultaneidade do abandono do bonde pelas empresas de eletricidade e como seu desmonte ocorreu pela incapacidade do poder público de gerenciar o serviço e de vislumbrar sua importância no planejamento e desenvolvimento das cidades.

No capítulo 2, vamos tratar do transporte público e a transformação da cidade, de como Campinas replicou as mudanças estruturais ocorridas em várias partes do mundo para dar lugar ao carro. O carro e o discurso do progresso e da liberdade. A transformação da urbanidade em 50 anos, a cidade espalhada, o abandono do planejamento, bairros sem infraestrutura e serviços públicos muito distantes. Os impactos sociais, na mobilidade urbana, na saúde, segurança e as mortes no trânsito causadas pelo uso prioritário do carro.

No capítulo 3, o objetivo é debater a importância da difusão do conhecimento e se isso interfere nos processos sociais. É possível que mais divulgação das informações e compreensão por parte da sociedade sobre ciência e tecnologia, políticas públicas de planejamento possa motivar mais participação da sociedade nas decisões sobre estes temas? E qual o interesse destes campos de compartilhar destas informações. A circulação da discursividade é carregada de ideologia, manifesta materialmente na língua. A compreensão do funcionamento discursivo do senso comum e da ideologia desenvolvida pela Análise de Discurso permite produzir opacidade para aquilo que parece ser transparente, evidente, inquestionável, como o discurso da modernidade, que serve tanto para o desmonte do sistema de transporte sobre trilhos assim como para seu resgate.

Na chamada sociedade do conhecimento, a informação é uma moeda ou instrumento que dá poder a quem o detém. Mas como a informação ou formulação é uma versão de realidade, construída a partir de uma circunstância de enunciação, é constituída por uma ideologia. Na luta de classes, o controle da informação, ou seja, a formação de um senso comum em que se crie a simulação de um consenso, faz parte do controle e da manutenção do *status quo*. Mesmo a construção de incertezas, com a chamada indústria da dúvida, cuja função nas lutas comerciais e industriais foi dar instabilidade ao campo científico, tendo uma nítida função de confundir ou diluir uma contraposição discursiva, dando aparentemente mais solidez à outra interpretação, o que por fim serve a interesses econômicos ou ideológicos, e reforça, por outro lado, que a realidade é feita de versões. Uma materialidade disso está registrada no documentário *Mercadores da Dúvida*, que resgatou a batalha judicial contra a indústria do cigarro, denunciada na suprema corte dos EUA e no Congresso, na década de 90, por seus produtos causarem vício, problemas do coração e matarem as pessoas. Cientistas acusaram os donos das empresas tabagistas de saberem que isso acontecia desde a década de 50. Foi uma disputa midiática fantástica, em que parte da mídia e outras “autoridades” científicas e jurídicas atacaram os acusadores com o argumento de que não havia evidências

científicas de que o cigarro causaria doenças ou que “não estava comprovado cientificamente”.

A propaganda do moderno e da liberdade que proporcionava o carro, por exemplo, pegou junto à opinião pública, e gerou o sonho de consumo e novos mercados para esta indústria em todo o mundo. Mas em países desenvolvidos, como Inglaterra, Japão, França, Holanda, Alemanha, e do próprio EUA, onde a indústria automobilística e petrolífera é muito forte, não houve um completo abandono dos sistemas ferroviários, principalmente para transporte de pessoas em massa. O site Mobilize fez uma lista em 2013 com as cinco cidades com melhor transporte público do mundo e a base destes sistemas é ferroviária: Tóquio, Nova York, Londres, Paris e Moscou. Naquele ano, capital japonesa tinha um complexo com metrô, VLT, trens urbanos, ônibus e balsas que faziam 30 milhões de viagens por dia; Nova York combina ônibus, trem, metrô, bicicletas, balsas e faixas exclusivas para pedestres; Londres tem metrô desde 1863 que atualmente tem 400 km de extensão e 268 estações; Paris tem cerca de 300 estações de metrô e 1.400 estações de aluguel de bicicletas e o sistema de metrô de Moscou possui 305 km e existe desde 1935 (MOBILIZE, 2013).

Isto demonstra que apesar da ideologia rodoviarista, não é necessário alterar totalmente a política pública de mobilidade, ou que ela pode ser pensada além do carro. Mas isso não parece ter ocorrido no Brasil, a partir da segunda metade do século XX. No mesmo período em que o Brasil e Campinas desmantelavam seu transporte por trens, a Alemanha debatia a eficiência das ferrovias no transporte metropolitano, como revela a obra de Klaus Juhnke (1968), por exemplo.

A nossa hipótese é que a sociedade campineira, de maneira genérica, não estava incluída no debate sobre urbanismo, tecnologia, e principalmente estava apartada das instâncias de decisão. Não vivíamos uma democracia participativa, aliás, o ano que os bondes param de circular definitivamente em Campinas é 1968, ano que a ditadura militar se radicalizou. Mas isso também não quer dizer que a vivamos integralmente hoje, como analisa Rancière (2014), mas talvez ela seja apenas um simulacro. O debate, devido à formação social elitista da cidade e do país, é ainda uma ferramenta democrática que está sendo aprendida e aprimorada. Fomos um país escravagista, Campinas uma das últimas cidades a abolir a escravatura. A opinião das pessoas sem posse, de classes economicamente desprivilegiadas, jamais foi algo importante na sociedade campineira. Mas há sinais de mudanças pelo menos na legislação, a partir do Estatuto da Cidade, que determina “gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da

comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano” (BRASIL, Lei 10.257/2001, Art.2, inciso II). Se isso significa real equilíbrio entre as forças sociais, um indício de uma sociedade mais igualitária e coletivista, uma “má democracia”, utilizando aqui do trocadilho de Rancière (2014), é prematuro para dizer. Mas é um espaço do movimento social, um espaço onde surge a política, onde pode surgir o conflito.

Outra hipótese é que a tecnologia e as soluções para o transporte público hoje, como trilhos, eletricidade, petróleo, carros, foram impostas pelos detentores dos meios de produção, que detêm também o poder político no capitalismo. Isto revela algo, algumas vezes transparente: a tecnologia também é política. O debate sobre ela é muito recente, possibilitado pelas novas tecnologias de comunicação e das novas políticas públicas implantadas por governos mais sintonizados historicamente com as causas populares. Um exemplo foi a Conferência Nacional de Comunicação, que debateu o direito à comunicação da população, que de maneira geral nem sabia que isso poderia ser debatido. O resultado não foi o esperado pelos movimentos sociais organizados, e pode ter deixado em alerta os donos dos meios de comunicação, que começaram a acusar o governo de atacar o direito de expressão e a liberdade de Imprensa, enquanto na verdade defendia a liberdade de suas empresas.

Até este momento, as soluções tecnológicas na área da mobilidade urbana, e a estrutura legal que permitiu seu desenvolvimento e crescimento no Brasil, foram definidas pela e para as poderosas indústrias da energia elétrica, do petróleo e química, que desde a Big Science nos EUA controlam a pesquisa, o desenvolvimento de produtos e as políticas públicas.

No capítulo 4, a promessa de melhoria do sistema do transporte público por ônibus em detrimento do bonde não se cumpre. A qualidade do transporte público sempre foi motivos de queixa dos usuários desde os tempos do bonde. Os movimentos sociais mais organizados, a partir da década de 1970, tentam interferir nas políticas públicas e as administrações passam a sentir pressionadas. As manifestações de junho de 2013 apontam a necessidade de mudanças no sistema de transporte público para um modal mais eficiente e ambientalmente sustentável.

A sociedade começa a debater o resgate de antigos meios de transporte para substituir o carro, como bonde, VLT, trem, bicicleta e novas formas de planejamento urbano que garanta proximidade entre o trabalho, a casa e os serviços públicos, para evitar o uso de transporte motorizado e incentive o uso de não-motorizados ou ativo, ou seja, caminhar,

criação de ciclovias etc. Com a instituição do Estatuto da Cidade e com ele uma gama de bases legais de participação popular, esta variável começa a se tornar relevante nas decisões do planejamento das cidades.

No Capítulo 5, trataremos da interferência da sociedade civil organizada de Campinas no desenvolvimento e planejamento do Plano Diretor e mudança de paradigma neste planejamento, como a construção de novas políticas públicas da cidade a partir dos meios de transporte, o que tem sido denominado de DOT (Desenvolvimento Orientado pelo Transporte).

Discutiremos alguns conceitos de urbanismo e mobilidade urbana que têm sido debatidos em seminários, audiências públicas e debates sobre o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana em Campinas. Também sobre algumas tecnologias que estão à disposição para o planejamento da cidade, como corredores de ônibus, sistema BRT, centralidades, adensamento urbano, uso e ocupação do solo, conceitos inscritos no jargão técnico que ainda às vezes afasta grande parte da população que não faz parte deste meio. Mas, legalmente, é preciso fazer apresentações, audiências e debates sobre estes temas e isso tem possibilitado um contato cada vez maior e circulação destes conceitos entre a população, o que inevitavelmente vai criando uma consciência crítica. Isso abre um espaço de polêmica.

O VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), os modernos bondes, ou algo similar, é uma das reivindicações da Conferência da Cidade, que repercutiu nas jornadas de junho de 2013 e é pauta recorrentes nas instâncias de debate, como o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) e Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU). Houve uma experiência de VLT na cidade na década de 1990, elogiada e criticada, mas que sofreu pressões contrárias tão fortes do poder econômico envolvido com o transporte público, reconhecido patrocinador de campanhas eleitorais, interferindo no poder político e na política pública. Os pedidos para que o projeto fosse aprimorado por parte da sociedade foi apagado e foi criado um consenso de que o sistema não era eficiente e acabou por sendo abandonado, perdendo-se bilhões de investimento público.

Nas conclusões, o objetivo é debater se a construção da nossa democracia, tão jovem e interrompida, no que tange a mobilidade urbana e o planejamento da cidade, pode ser aprofundada com o conhecimento das tecnologias e do debate sobre a própria cidade, a partir das instâncias criadas com o Estatuto da Cidade.

Abre-se aqui um espaço de polêmica, de questionamento: será possível que com mais informação, formação, educação sobre os discursos tecnológicos, científicos e políticos

os cidadãos se empoderem, interpretem os discursos tecnicistas e administrativos e que estes, os cidadãos, e promovam ações de interferência nos campos de planejamento, antes dominado apenas pelos especialistas e “interessados”?

A sociedade civil organizada, partidos, instâncias de debates, conselhos, eventos e todos estes momentos em que ideologias diferentes e divergentes são formuladas e se encontram podem avançar num senso comum que contemple de certa forma uma gama mais ampla das camadas sociais, planificando as decisões em contraponto às decisões hierarquizadas do passado recente. Ou será que em Campinas, especificamente, as normas e formas de decisões burocráticas ainda são apenas uma simulação de participação enquanto ainda as políticas continuam sendo decididas por poucos em salas fechadas, atendendo a interesses privados?

## 1 - UM CAMINHO AOS TRILHOS

### 1.1 - Sobre Campinas

Campinas nasceu de um caminho, uma estrada, uma trilha usada pelos bandeirantes para desbravar o interior do Estado de São Paulo. Naqueles dias entre os séculos XVII e XVIII, a tecnologia que usavam para o transporte eram as charretes puxadas a burros e cavalos. Havia no caminho para Mogi Mirim as aprazíveis e grandes campinas que serviam de lugar para o repouso dos animais e cavaleiros cansados. Pode-se dizer que desde o início do povoado de Campinas do Mato Grosso havia uma vocação para o trânsito e movimentação de mercadorias e pessoas e para o comércio, porque daquela intersecção de caminhos para Minas, Mato Grosso e Goiás, onde diversas outras saíram para todas as partes do Brasil e do mundo, nasceu a segunda maior economia do Estado de São Paulo e décima do País, segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Econômico da Prefeitura (PREFEITURA DE CAMPINAS, 2016).

Considerada no final século XIX e começo do século XX como uns dos maiores entroncamentos de ferrovias do País, Campinas veio a se tornar também um dos mais importantes cruzamentos de rodovias do Estado de São Paulo e está previsto para se transformar no grande hub da aviação do cone sul, com a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, por onde até 2025 está previsto passar cerca de 25 milhões de passageiros por ano e milhões de toneladas de produtos. Coisas-a-saber, usando um termo ao gosto de Pêcheux (1997), que nos ensina sobre a constituição da memória a partir do acontecimento e estes indicam a relevância do trânsito, do transporte e da mobilidade urbana neste trabalho, mas também remetem a própria constituição da identidade da cidade e do País, ordenando, estruturando o simbólico e sua relação com o real.

Tudo começou naquela parada, no século XVIII, pouso dos aventureiros à caça de ouro e pedras preciosas. Os Bandeirantes cortavam mato e pescoços de índios para abrir caminho para o Interior. Numa das mais antigas sesmarias que se conhece (STIEL, 1984, p. 67), em 1739, Francisco Barreto Leme foi nomeado fundador e diretor daquelas paragens que viriam a se chamar primeiramente de Campinas do Mato Grosso. Em 14 de julho de 1774, o povoado foi elevado à freguesia com o nome de Nossa Senhora da Conceição de Campinas, com celebração da primeira missa pelo franciscano Frei Antônio de Pádua (IDEM). Em 1797 torna-se Vila de São Carlos e é elevada à categoria de cidade em 1842 com o nome definitivo de Campinas.

No começo, apenas três ruas formavam o município: as ruas de Cima, do Meio e de Baixo. A rua de Cima recebeu o nome de Direita e depois Barão de Jaguara; a Rua do Meio tornou-se Dr. Quirino e a Rua de Baixo, hoje Lusitana, caminho natural de São Paulo rumo ao sertão (GOULART, 1983), recebeu este nome para homenagear o povo conquistador. Com o estretecimento dos laços com Portugal, com a proclamação da República, a rua teve o nome trocado para General Carneiro, herói da Guerra do Paraguai, mas em 1922, por sugestão do vereador Álvaro Ribeiro, fundador do Diário do Povo e do Correio Popular, recebeu de volta o nome de Lusitana. Do final da Rua de Cima, Barão de Jaguara, nascia para a esquerda a rua do Caracol, hoje Benjamim Constant, que levava à estrada para Limeira.

Orlandi (2001b, p. 11), nos ensina que “a cidade tem seu corpo significativo”, formado por seus flagrantos: a poesia, as músicas, inscrições, outdoors, painéis, pichações etc. “A narrativa urbana tem vários pontos de materialização” (IDEM). Os nomes das ruas se inscrevem na narrativa administrativa, no discurso do urbanista, mas também contam histórias ganham sentido constitutivo de identidade, de formação de memória nacional.

## **1.2 – Campinas liberal e o império**

Caminhos, conectividade e o gosto por novas tecnologias sempre fizeram parte da história de Campinas. Uma província interiorana com características e potencial para metrópole, com uma elite agrícola que enviava os filhos para estudar na França e que voltavam com ideias republicanas. Em 1858, a cidade já contava com veículos de Imprensa, com a publicação de Aurora Campineira e a Gazeta de Campinas, com tendência republicana. Até quase o final do século XIX, ainda circularam o Diário de Campinas, Correio de Campinas e Cidade de Campinas. Já na República, viriam a surgir o Jornal de Hoje, Diário do Povo e Correio Popular, só sobrevivendo apenas o último até os dias atuais.

Bicalho e Rodrigues (2003) lembram que a elite campineira tinha tendências republicanas, mas também se orgulhava de ter recebido cinco visitas de Dom Pedro II, que mostrava interesse pela cidade. Numa destas visitas, em 1875, ele inauguraria pessoalmente a linha da Companhia Mogiana, três anos depois da introdução da cidade no transporte ferroviário com a inauguração da Companhia Paulista.

As famílias de posse também tinham interesses pelas novas tecnologias, assim como a corte. O telefone, que foi demonstrado ao imperador por Alexander Graham Bell, em 1876, em uma feira na Filadélfia, nos EUA, chegaria à cidade seis anos depois para 56 assinantes campineiros, curiosamente a maior parte do Partido Liberal. O cinema chegaria

quase no final do século, em 1897. A iluminação pública, ainda a gás, foi um dos grandes feitos da década de 1880, trazendo o chamado progresso à cidade que fez o jornalista Sampaio Ferraz, da Gazeta de Campinas, classificar o município como a “soberba filha da mais adiantada província do império” (idem, p 19).

É importante destacar a figura de Dom Pedro II, porque sua ideia de modernizar o Brasil pela ciência e tecnologia introduziu o País num cenário de desenvolvimento que ocorria nos EUA e na Europa. Talvez seu intuito fosse transformar o Brasil numa monarquia-parlamentarista-científica-industrial-agrícola, colocando a ex-colônia portuguesa em outra posição na nova divisão internacional do trabalho, além da de fornecedora de *comodities*. O fato é que seu gosto combinava muito com o ideário republicano.

A monarquia morreu e permaneceram as ideias da elite ruralista que coronelizava o Sudeste e a nossa vocação agrícola do café com leite, vaticinada pelo campineiro Campos Sales, quarto presidente do Brasil de 1898 a 1902. Talvez daí nossa industrialização tardia.

Só um parêntese para tratar desta figura histórica e controversa, amante das ciências em terras tupiniquins. Estudos colocam Dom Pedro II como mais republicano que a própria elite política que o substituiu, por mais contraditória que esta ideia possa parecer. Isso é evidenciado, por exemplo, em seu tratamento com a Imprensa. “Não permitia perseguições aos jornais que publicavam injúrias ou caricaturas suas e aceitava o anonimato da Imprensa, o que foi proibido na mudança para o período republicano” (CARVALHO, 2007). Mantinha relações de amizade com grandes escritores e pensadores, como Julio Verne, Emerson, Nietzsche, Victor Hugo, Camile Flammarion. Por causa deste último, organizou o Observatório Nacional. Foi financista do Louis Pasteur, cujas pesquisas admirava antes de se tornar o cientista reconhecido na França. Financiou a primeira expedição brasileira à Antártida, em 1882, ocasião em que a corveta Parayba atingiu os arredores do estreito de Drake com propósitos de coletar informações científicas, causando protestos da imprensa e de diversos políticos brasileiros. Fundou e manteve o IAC (Instituto Agrônomo de Campinas), o Instituto Baiano de Agricultura, o Museu Paraense, o Instituto Histórico e Geográfico Nacional, a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, entre outras iniciativas. Mas a que mais importa neste trabalho é que foi o introdutor do trem no Brasil, através da concessão dada ao Visconde de Mauá para a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que foi renomeada Central do Brasil após a proclamação da república.

As iniciativas de D. Pedro registram na memória da formação da identidade brasileira o discurso do progresso e da modernidade importados do exterior. Apesar dos

republicanos assumirem a nação a partir de 1889, muitos dos símbolos da monarquia foram mantidos. A bandeira nacional recebeu o céu estrelado e as palavras ordem e progresso, influenciada pela tradição positivista, mas o quadrado verde e o losango amarelo continuam os mesmos até hoje.

O hino nacional tem a mesma melodia desde 1831, mas na República recebeu a letra de Joaquim Osório Duque Estrada, em 1909. O primeiro hino da República, “Liberdade! Liberdade! Abre as asas sobre nós!”, de Medeiros e Albuquerque, música de Leopoldo Miguez, foi rejeitado pelo presidente Deodoro da Fonseca, talvez porque dissesse em certo trecho: “nós nem cremos que escravos outrora / tenha havido em tão nobre País... / Hoje o rubro lampejo da aurora / acha irmãos, não tiranos hostis”. O Hino da Independência ainda proclama “...brava gente brasileira, longe vá, temor servil...”, desde 1822.

### **1.3 - Campinas e o discurso do progresso**

Por volta da década de 1870, em plena revolução industrial ocorrendo na Europa e nos EUA, a cidade de Campinas tinha cerca de 33 mil habitantes, 20 mil deles negros e mulatos, trabalhadores escravos nas lavouras de café e cana. Com o aumento da demanda internacional do café e o fim da escravatura (1888), aumenta a necessidade de mão-de-obra, suprida pela imigração e pela migração interna. Entre 1860 e 1870, a cidade recebe cerca de 9 mil trabalhadores livres. De 1882 a 1900, chegaram 10.631 imigrantes; 75% italianos, 11,3% portugueses e 7,9% espanhóis (ALMACH, 1873; BAENINGER, 1996).

No final do século XIX e início do XX a cidade demonstra potencial para a indústria, com investimentos nas áreas científicas, inclusive, com a criação do Instituto Agrônômico de Campinas e o avanço do transporte ferroviário.

Campinas inaugura sua primeira linha de trem em 1872, uma ligação das linhas da Cia. Paulista com São Paulo Railway, conexão com Jundiaí e ao Porto de Santos. A partir daí, a cidade começa a concentrar parte do comércio e do transporte de café produzido no oeste no Estado e rivalizar com praças movimentadas como São Paulo e Santos (BICALHO e RODRIGUES, 2003).

O café enriqueceu Campinas e fez da cidade um polo regional, no qual floresciam as atividades urbanas – serviços, casas bancárias e de comércio – crescia o número de indústrias, incentivadas pela mecanização da lavoura, pela ferrovia e pela facilidade do uso do vapor como força motriz. (idem, p.17)

O trem chegou a Campinas com uma áurea de fantástico e quando a primeira locomotiva apontou no horizonte da estação da Paulista, onde é atualmente o prédio tombado da Estação Cultura, uma multidão se aglomerava para ver aquela maravilha do gênio humano. O jornalista Quirino dos Santos descreveu a cena da seguinte maneira:

Ouviu-se longínquo um rugido estridente e os ecos (...) de um férreo galopar, (...) era a apoteose majestosa do gênio do homem identificado com os símbolos das grandes invenções modernas. (GAZETA DE CAMPINAS, Amaral, 1927 apud BICALHO e RODRIGUES, p.134)

Três anos depois, o imperador Dom Pedro II inaugura a estação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que convergiria a produção de outras áreas do Estado, com a expansão das linhas para novas regiões cafeeicultoras, como Ribeirão Preto, Rio Claro e Franca. Novas tecnologias chegam à cidade, como o fonógrafo, microfone, despertador vocal, a iluminação a gás, calçamento das ruas, numeração das casas, ações que demonstram a preocupação de ordenar racionalmente o espaço público (idem, 2003, p.19). Em *Análise de Discurso*, esta memória, ou interdiscurso, está inscrita na narrativa sobre o urbano, formulada a partir da narrativa do urbanista, por isso ligada ao discurso administrativo, do Estado.

Em *Imaginários Históricos*, Lúcia Lipp Oliveira (2000), analisa que a ideia de modernidade lida “com a noção de um tempo progressivo, linear, capaz de ser cronometrado, o que valoriza o presente e a expectativa de futuro” (p. 184). “Entretanto, a modernidade também se ocupa do passado ao marcar eventos fundadores que devem ser conhecidos e reconhecidos pelos habitantes do território e que fazem parte da memória nacional” (OLIVEIRA, 2000, p. 185).

A historiadora desnaturaliza a noção de memória nacional, tratando como resultado da produção, circulação e consumo de sentidos e valores. O que a notícia publicada pela Gazeta, citada acima, faz é constituir, formular e circular, a partir da inauguração do trem, um evento fundador da modernidade na cidade.

A imprensa registrava a preocupação provinciana que as elites da cidade tinham de perseguir a meta de ser comparada às grandes cidades do Brasil e do mundo. Um dos exemplos é a notícia de A Gazeta de Campinas, de 7 de dezembro de 1878, que reclamava do mal calçamento das ruas, o que era de se admirar, uma vez que a cidade pretende “acompanhar as mais adiantadas cidades em sua marcha não só de progresso moral como material”. A tentativa de uso de paralelepípedos há um tempo mostrou-se “um ensaio muitíssimo distante da perfeição” de modo que as ruas e “especialmente os lados, os

chamados passeios, proporcionam um tal ou qual suplício aos transeuntes, sobre ser de uma realidade intolerável” (apud HADLER, 2007, p.43).

O jornal materializa o imaginário das classes dominantes que se utilizavam das calçadas, porque é preciso lembrar que neste período histórico, com a escravidão ainda em vigor, a divisão de classe está marcada também pelo acesso aos benefícios da cidade: “imagina-se como devia ficar essa cidade com as suas grandes ruas calçadas pelo melhor sistema e sob severa fiscalização; calcule-se o espetáculo aprazível que ofereceriam os belos largos de Campinas igualmente melhorados como as ruas...” (idem). O noticioso chama a atenção também para os cuidados que os transeuntes devem ter com buracos e eventuais poças, o que Hadler (2007) identifica como indicação da presença de seus leitores como transeuntes, ou seja, maior presença de classes médias e elites dominantes, tendo em vista que leitura era direito de poucos.

Apesar de neste período Campinas ser considerada a Capital Agrícola de São Paulo, a ideia de suas elites em torná-la um centro industrial ganha força com a chegada da ferrovia e este progresso das indústrias é registrado eternamente pelo mais ilustre campineiro. O maestro Carlos Gomes compõe o Grande Hino Triunfal – Progresso, que sintetiza o espírito da época:

Das indústrias no enorme Congresso  
Precisamos gualhardos agir...  
Seja a nossa divisa – Progresso  
Seja a nossa conquista – Porvir! (GOMES, 1885)

Quando se analisa o discurso do progresso e da modernidade de Campinas, principalmente neste período da música de Carlos Gomes, resgata-se uma memória do avanço capitalista do mundo ocidental. Hadler (2007) destaca que Campinas tem seus ritmos internos e especificidades locais que se articulam com “traços hegemônicos” vindos do norte da América e da Europa.

Não se trata, portanto, de transplantar para Campinas um quadro predominante de análise da modernidade europeia, mas o que interessa, sobretudo, é tentar apreender, no diálogo com as especificidades e singularidades locais, conexões com essas molduras mais fortemente modeladas da modernidade capitalista. (HADLER, 2007, p. 50)

Por isso, faz parte do saber discursivo a relação histórica de Campinas com a ideia de progresso e modernidade e ao utilizar estas palavras para se referir a uma iniciativa pública na cidade é remeter à memória deste sentido. Orlandi (2001b) define que as palavras só podem fazer sentido quando já fazem sentido para o sujeito. “Esse é um complexo processo

da memória, do saber discursivo. Há dizeres já ditos e esquecidos que nos habitam e que fazem com que ao ouvirmos uma palavra, uma proposição, ela apareça como fazendo um sentido para nós” (p. 11). A memória discursiva, portanto, é constituída pelo “esquecimento”.

Em 25 de dezembro de 1885, o jornalista Leopoldo Amaral publica em Gazeta de Campinas o chamado para a primeira Exposição Regional, que anunciava a presença das autoridades para o grandioso evento que representava a esperança de uma vida melhor, plena de racionalidade, harmonia social e bem-estar, a ideia de progresso se integrara ao imaginário social, tornando-se difusa aspiração coletiva.

Participaram da seção industrial, realizada no Largo do Rosário, as empresas Mc-Hardy, fundição de ferro e bronze, Lidgerwood, Faber & Filhos, Leon Hertz & Romão Berrere, João Berrere & Cia, Fábrica de Cerveja Guarany (GC, 27/01/1886 apud BICALHO e RODRIGUES).

Campinas segue de vento em popa para o continente do progresso e da modernidade. Ao findar o século XIX, Campinas exibia signos de progresso e cosmopolitismo, entre os quais os trilhos, iluminação a gás, edifícios monumentais e o espaço urbano saneado e aformoseado, o que dava cores de uma cidade moderna. (BICALHO e RODRIGUES, 2003, p.23)

No século XIX, a elite campineira era culturalmente influenciada pela França, a cidade chegou até a construir uma réplica da Torre Eiffel, onde atualmente é o Centro de Convivência, inaugurada durante a Primeira Quermesse em Benefício do Asilo de Órfãos, em 29 de setembro de 1889. Mas ainda o lema da Revolução Francesa, iniciada um século antes, Liberdade, Igualdade e Fraternidade, ressoava tímido por terras brasileiras. A Lei Áurea havia sido promulgada um ano antes, para felicidade dos abolicionistas e liberais de Campinas e tristeza dos fazendeiros, donos de escravos, que dependiam da força dos braços negros nas lavouras de Café e não foram indenizados pelo governo.

De acordo com o Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Campinas, a cidade tinha um contingente de 14 mil cativos em 1872 (BATTISTONI, 2013). Alguns escravagistas anteciparam as mudanças que viriam. O Visconde de Indaiatuba, por exemplo, alforriou 130 escravos em 1875 para contratá-los como assalariados na Fazenda Sete Quedas. O professor Battistoni conta que mais perto do fim da escravatura a imprensa foi grande batalhadora pela liberação dos escravos e promovia reuniões da Sociedade dos Caifazes com objetivo de alforriar negros. Mesmo assim, o levantamento da Comissão da Verdade sobre a Escravidão Negra no Brasil, criada pela OAB Campinas, consolidou a versão de que ser

vendido para barão de Campinas era castigo para escravo, devido à violência com que eram tratados. O Brasil foi o último país a abolir a escravidão e Campinas foi a última cidade do país (G1 CAMPINAS, 20/11/2015).

A civilização, porém, não atingiria a todos de forma idêntica; mantinham-se os contrastes, as diferenças sociais, a participação política como privilégio das elites e, por muito, os novos comportamentos sociais, inspirado nos modelos europeus da Belle Époque, conviveram com os estabelecidos pela tradição. (BICALHO e RODRIGUES, 2003, p.18)

A República chega e com ela a promessa do Estado de direito, de liberdade, igualdade e fraternidade precisa passar pela prova das classes sociais e da tradição do quem pode e do quem não pode. O pesquisador Flávio Antônio de Castro desenvolveu uma dissertação, sob a óptica marxista, sobre a *Farsa, os farsantes e os predadores: a estrutura jurídico política do Estado burguês e a política de transporte coletivo urbana em Campinas – 1878-1999*. Ele vai destacar que a mudança para a República e a formação do Estado burguês, baseado no novo direito que transforma todos os indivíduos em sujeitos do direito, capazes de estabelecer relações contratuais e que abre o aparelho estatal a todas as classes sociais, traz uma nova sensação de progresso para todos e a euforia moderna que iguala todos os cidadãos (CASTRO, 1999). Mas, claro, as superestruturas do novo estado burguês se encarregaram de manter as classes em seus devidos lugares e de subjugar o trabalho ao capital. O discurso que gera a sensação de progresso e a euforia pelo moderno, no capitalismo, se tornaram o elixir embriagante que transformou cidadãos em ávidos consumidores.

No que se refere ao transporte público, a estrutura legal construída a partir da nova concepção de sociedade manteve os mesmos privilégios de classe. Os mandatários, membros da política e da elite da cidade, tiveram vantagens legais para montar o negócio dos bondes a burro, em detrimento aos outros trabalhadores e negociantes proprietários de outra tecnologia de transporte, como charretes, seges e gôndolas.

Com a chegada do bonde elétrico, esta tecnologia sobrepuja a anterior não só pelo discurso propagandista do moderno em substituição ao obsoleto, mas toda a superestrutura legal e política montada para sustentá-la seguirá uma nova lógica capitalista de busca de novos mercados pelos monopólios. Segundo Castro, em busca de novos mercados, o Capitalismo na segunda década do século XX deixa de ser concorrencial para ser monopolista e “estabelece estratégia de difusão e exportação de capitais e a esteira deste avanço, instala-se no país as primeiras hidrelétricas”.

Foi esta difusão espacial do capitalismo para sua periferia que acabou dando origem ao mercado mundial dos nossos dias, marcando ao mesmo tempo o apogeu de sua hegemonia internacional. Um dos motores dessa difusão foi o imperialismo, que transformou as relações econômicas internacionais propiciando o surgimento da dicotomia entre países capitalistas centrais, altamente industrializados e exportadores de tecnologia e de capitais, e países capitalistas periféricos, economicamente menos desenvolvidos, especializados na produção e exportação de alguns gêneros primários e importadores de praticamente tudo o mais, inclusive de parte dos alimentos consumidos por suas populações. (SZMRECSANYL, 1986, p.6)

O trem e os trilhos no Brasil representam bem esta história de países consumidores de tecnologia e exportadores de bens primários. A tecnologia ferroviária chegou ao país num esforço de introduzi-lo numa nova dinâmica econômica internacional, para o escoamento de sua produção agrícola e mineral, mas o País não dominou a cadeia desta tecnologia a ponto de mantê-la independentemente dos interesses externos. Vejamos um pouco desta história a seguir.

## 2 - TRANSPORTE E A TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE

### 2.1 - História dos trilhos

O trem é uma tecnologia que mudou o panorama do mundo e o comportamento das sociedades, sendo um dos pilares da sociedade industrial. Da forma como a navegação promoveu a ligação entre os países e as culturas, a ferrovia interiorizou os territórios, ligou países por terra e aumentou a velocidade das viagens, possibilitou o desenvolvimento de novas cidades por onde passava.

Os trilhos têm origem nas minas de carvão do século XVI, inventadas para facilitar o movimento dos vagões pelo chão irregular. Em 1686, Papin construiu a primeira máquina a vapor e James Watt, em 1790/1800 ampliou a produção e a venda. Em 1802, os mecânicos ingleses Richard Thevithnick e Andrew Vivian projetaram a primeira locomotiva a vapor, mas que de tão pesada se recusava a andar no chão (ABPF, 2016). Tiveram a ideia de colocá-la sobre trilhos de madeira e em 1804 fizeram a primeira experiência. Em um trajeto de 14,5km, carregaram 70 homens e 10 toneladas de ferro. A viagem não foi como esperado, porque os trilhos de madeira cediam ao peso da carga e quebravam. Logo os substituíram pelos de ferro e por volta de 1830 o trem começa a substituir os cavalos no transporte de mercadorias e pessoas.

As linhas férreas aceleraram a ligação e as relações comerciais entre as zonas produtivas e os centros de distribuição, como os portos. Elas sempre foram indutoras de desenvolvimento econômico e ocupação populacional. Da ferrovia nasce a ideia de desenvolvimento orientado pelo transporte, porque em suas margens nasceram centenas de cidades no Brasil. Este conceito atualmente é marcado pela sigla DOT (Desenvolvimento Orientado pelo Transporte) e é a principal diretriz em que se baseia a proposta do plano diretor de Campinas, cuja revisão que deveria ter sido feito em 2016 foi adiada para março de 2017. O DOT propõe organizar o desenvolvimento urbano da cidade a partir do transporte público, principalmente por corredores de ônibus e a implantação de futuras linhas de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), mas este é um assunto para adiante.

As aglomerações humanas sempre preferiram se desenvolver às margens de rios, próximas da água e de uma forma de se locomover. Com as ferrovias, milhares de cidades foram construídas às margens das linhas. No Brasil, o fenômeno se reproduziu.

Em um estudo profundo sobre as ferrovias na Europa, A Eficiência das Ferrovias no Transporte Metropolitano, Klaus Jhunke (1968), analisa que a ferrovia tem uma força impulsionadora da economia, das indústrias e concentradora de população.

Antes da implantação das ferrovias, por volta do ano de 1800, Londres tinha 950.000 habitantes. Paris, na mesma época, tinha 650.000 habitantes. Com os meios de transporte conhecidos até então, não era possível a continuação do desenvolvimento das cidades. (...) Assim, a estrada de ferro, com suas locomotivas a vapor, motivou o crescimento rápido das cidades grandes. As cidades, ao crescerem, exigiam uma concentração cada vez maior da rede ferroviária (JHUNKE, 1968, p.67).

Em Análise do Discurso, a cidade não é somente um aglomerado de pessoas, mas um espaço de sentido, lugar de vida em comum. “O sentido público ao espaço urbano se estrutura pela sua relação com lugar comum” (ORLANDI, 2001, p. 195). A ideia de desenvolvimento é atravessada pelo discurso do governo, administrativo, que provoca o apagamento das relações sociais e organiza as rupturas, a desorganização própria ao real da cidade. Ao formular o enunciado (citado acima) “com os meios de transporte conhecidos até então, não era possível a continuação do desenvolvimento das cidades” uma ordem do discurso ligada ao progresso sustenta, a partir de princípios econômicos e das políticas públicas, a produção do consenso.

O consenso traz em si, e pelas suas definições no campo das ciências sociais, a noção de unidade, e constitui a base para pensar os grupos humanos sem estacionar na ideia de um amontoado de indivíduos. Quando se pensa em consenso, se pensa a ligação que une a sociedade (ORLANDI, 2010, p. 6).

Desta forma, o sentido de desenvolvimento apagaria, em seu consenso fabricado, o fato político que é a cidade (idem). Nesse sentido, o trem é um eixo agregador que promove a constituição de vínculo social, e as estações, as idas e vindas, olás e adeus, o comércio e as transações, as histórias, os prédios e sirenes, a fumaça da chaminé das máquinas e os bonds (bilhetes de passagem) falam-nos das relações sociais, da construção da cidade e do urbano e dos sujeitos encontrado sentidos nele.

A ideia de interiorizar o Brasil com as linhas de ferro era bastante ousada e foi necessário fazer muitas concessões por parte da monarquia para introduzir esta indústria no País. A primeira proposta de concessão por 40 anos à iniciativa privada para construir estradas de ferro interligando Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, foi consubstanciada na Lei n.º 101, de 31 de outubro de 1835. O incentivo não despertou o

interesse desejado, pois as perspectivas de lucro não foram consideradas suficientes para atrair investimentos. Apesar de que a demanda pelo transporte de cargas das zonas rurais do País até os portos de exportação crescia. Naquela época, os portos fluminenses de Parati e Angra dos Reis exportavam cerca de 100 mil sacas de café, provenientes do Vale do Paraíba. Em São Paulo, anualmente, chegavam ao Porto de Santos cerca de 200 mil bestas carregadas com café e outros produtos agrícolas (BICALHO e RODRIGUES, 2004).

Em 26 de julho de 1852, o Governo promulgou a Lei n.º 641, na qual isenções e garantia de juros sobre o capital investido foram prometidas às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do País. O empreendedor brasileiro, Irineu Evangelista de Souza, (1813-1889), mais tarde Barão de Mauá, recebeu em 1852, a concessão do Governo Imperial para a construção e exploração de uma linha férrea, no Rio de Janeiro, entre o Porto de Estrela, situado ao fundo da Baía da Guanabara e a localidade de Raiz da Serra, em direção à cidade de Petrópolis.

O Barão de Mauá, patrono do Ministério dos Transportes, também iniciou a indústria naval brasileira. Entusiasta dos meios de transporte, especialmente das ferrovias, a ele se devem os primeiros trilhos lançados em terra brasileira e a primeira locomotiva denominada “ Baroneza”. A primeira seção, de 1 km e bitola de 1,68m, foi inaugurada por D. Pedro II, no dia 30 de abril de 1854. A estação de onde partiu a composição inaugural receberia mais tarde o nome de Barão de Mauá. Em 1888, existiam 9.200 km de ferrovias em exploração e 9.000 km em construção ou em estudo, como representa o Mapa 1 do Plano da Comissão, de 1890 (ABPF, 2016).

MAPA 1 - (ABPF, acessado em fevereiro de 2016)







O Mapa 2 representa as linhas férreas de diversas empresas que atuavam no estado: Central do Brasil, Sorocabana, Noroeste, Araraquarense, Mogiana, Douradense, São Paulo Railway (até Jundiaí) e Paulista.

A materialidade oferece aqui uma visão geral do tamanho do sistema que foi substituído pelo rodoviarismo, mas também simboliza abandono, esquecimento, bloqueio, e representa os impactos e influência na forma de promover o planejamento urbano na cidade de Campinas. Um sistema de transporte que envolvia não só as linhas, as estações, locomotivas e vagões, mas uma rede industrial de produção de componentes e peças, manutenção, pessoal especializado, formação de profissionais, conhecimento técnico, tecnologia desenvolvida e a se desenvolver.

Somente as linhas da Mogiana percorriam mais de 130 estações em cidades diferentes do Interior de São Paulo e Sul de Minas. A Central do Brasil ligava mais de 160 cidades, entre elas São Paulo e o Porto de Santos, passando por Campinas chegando no Mato Grosso.

Isso nos remete novamente à ordem do discurso impressa no mapa considerado em sua materialidade discursiva, que, para a Análise de Discurso é sócio-histórica. Seus traços geométricos dão sentido e põe em circulação a memória de integração nacional, de administração, de organização jurídica do território, uma memória de mobilidade. Haesbaert (2003, p. 13) ensina que o território não deve ser visto simplesmente em sua materialidade, nem como um mero recurso analítico elaborado pelo pesquisador. Não é algo dado, como um mapa, presente de forma inexorável na nossa vida, também não é uma mera invenção, seja como instrumento de análise dos estudiosos, seja como parte da imaginação geográfica dos indivíduos.

O território envolve sempre ao mesmo tempo [...] uma dimensão simbólica, cultural, através de uma identidade territorial, atribuída pelos grupos sociais, como forma de ‘controle simbólico’ sobre espaço onde vivem (sendo também, portanto, uma forma de apropriação) e uma dimensão mais concreta, de carácter político-disciplinar: a apropriação e ordenação do espaço como forma de domínio e disciplinarização dos indivíduos. (HAESBAERT, 1999, p. 42)

O Mapa 3 ilustra como o Interior de São Paulo estava conectado ao Porto de Santos e este ao Rio de Janeiro pelas ferrovias. Uma hierarquização político-administrativa. Também, num esforço nosso de interpretação, resgata a memória de que uma ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro por trem já existiu. Na última década, o Governo Federal tentou

organizar uma licitação para concessão deste itinerário de um trem de alta velocidade, um projeto de mais de 35 bilhões de reais, inicialmente, que apesar de ter ganho status de projeto moderno pela mídia durante muitos anos, não conseguiu interessados na iniciativa privada.

MAPA 3 – Ligações com Porto de Santos. ABPF (2016)



## 2.2 - Do bonde a burro

Em 1878, chega um pedido à Câmara Municipal de Campinas - que à época também atuava como Poder Executivo - para instalação de um serviço de bonde a tração animal. A empresa, criada em outubro daquele ano, chamaria Companhia Campineira Carris de Ferro, tendo como sócios alguns nomes famosos até hoje na cidade, como Bento Quirino e Francisco Glicério, o primeiro já era sócio da empresa de águas e este último vereador e se tornou ministro, ambos de um jornal, liberais, do Partido Republicano e maçons. A reunião que fundou a Companhia com um capital de 10.000\$000, integralizados em 500 ações cotizadas entre 98 acionistas, aconteceu na fazenda de Francisco de Camargo Andrade.

O funcionamento da Carris foi concedido pelo governo imperial, lei no. 7.387, de 26 de julho de 1879. O serviço começaria a funcionar em 25 de setembro daquele ano, com quatro linhas inaugurais pelas ruas principais, “sob grande aclamação popular” (STIEL, 1984,

p.67). Os quatro carros vieram da Companhia John Stephenson, de Nova Iorque, e mais tarde outros bondes vieram da Companhia Viação Paulista, da cidade de São Paulo.

A frase utilizada por Stiel revela o entusiasmo com que a população recebia aquela tecnologia de vagões sobre trilhos puxados por animais. Um cenário reforçado pela imprensa da época, alinhada aos liberais que carregava uma nova ideologia mudancista, relacionando as novas tecnologias ao suposto progresso que vinha da república ao norte da América.

O entusiasmo era tanto que na Gazeta de Campinas, onde escreviam republicanos como Campos Sales (sócio-proprietário) e Francisco Glicério, foi publicado o comentário: “Campinas vai em breve gozar deste imenso benefício e tudo nos leva a crer que o assentamento dos primeiros trilhos não se fará esperar muito tempo.” (GC, 22/10/1878). Em poucos meses, 27 quilômetros de trilhos cortavam a cidade.

Os jornais vangloriavam a chegada de cada modernidade que aparecia neste setor, cuja introdução impactava na organização urbanística e política do município, a começar pela legislação que criava uma nova modalidade de prestação de serviço na cidade. Era realizado não somente o transporte de cargas, mas também de pessoas.

Com festa e banda do maestro Sant’Ana Gomes, pai de Carlos Gomes, em sessão solene as autoridades dão vivas à primeira linha de bonde de tração animal para transporte de passageiros. A cerimônia foi presidida pelo republicano e acionista da Carris de Ferro, Francisco Glicério, que se tornaria no futuro ministro da Agricultura no início do novo regime que tomaria lugar da monarquia.

O itinerário daquela viagem inaugural saiu da sede da Carris, à rua São José, atualmente conhecida como 13 de Maio, passando pelas ruas do Rosário (Av. Francisco Glicério), Bom Jesus (Av. Campos Salles), Direita (Rua Barão de Jaguará) e Barreto Leme até o Gasômetro (BICALHO e RODRIGUES, 2003). No retorno, subiram pela Direita até o Passeio Público, onde retornaram ao entroncamento e ao ponto inicial, onde ficava a Estação Central, atual Estação Cultura, onde – raramente - ainda se ouve o apito de uma locomotiva passando com vagões de carga mineral. Há décadas não parte nem chega vagões com passageiros.

As primeiras linhas foram Gasômetro-Estrada de Ferro e Gasômetro-Jardim Público. Logo em seguida, em 1882, houve a solicitação da Associação Progresso Guanabarenses por uma extensão da linha até a Estação Guanabara. Depois extensão para a Rua 11 de Agosto e, em 1884, havia as estações Central, Campo, Guanabara e Auxiliar, com

9 carros e 81 animais (idem). Em 1885, houve o prolongamento das linhas até o Cemitério Municipal. A Carris precisou construir carros apropriados para o serviço, mas obteve novos ganhos com a exclusividade de carregar cadáveres. Em 1889, passou a transportar as correspondências da Estação para os Correios e, em 1901, as carnes do Matadouro, na Vila Industrial, para a região central. Para isso, construíram mais 2,6 km de linhas. Neste ano, estavam em funcionamento as linhas: Hipódromo, Liceu de Artes e Ofícios, Frontão e Ginásio.

É interessante notar que o sistema de transporte público formado com os bondes praticamente nascia interligado ao intermunicipal, tendo em vista que o passageiro do trem ao descer na Estação Central já poderia pegar uma condução em frente. Uma ideia de racionalização que é apontada como eficiente e necessária nas soluções urbanas eficientes, mas que foi abandonada em Campinas depois dos bondes, levando em consideração que uma das críticas e motivos para que o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), construído na década de 1990, fosse descontinuado foi a longa distância entre a estação central e o Terminal Central de ônibus (GORNI, 2002).

Outro detalhe importante é com relação à estrutura jurídica criada por aquele novo serviço. Antes do bonde, o serviço de transporte de passageiros ou de cargas era feito por charretes ou outros veículos, que tinham autorização pública para funcionar e seguiam regras das Posturas Públicas, como a de 1873:

Todas as seges, carros, ônibus, gondolas, carroças e outros veículos de condução que tiverem que subir com direção à Estação da Estrada de Ferro da Companhia Paulista, demandarão à Rua de São José (atual R. 13 de Maio), a partir do Largo da Matriz Nova (Praça José Bonifácio), bem como descerão pela Rua da Constituição (atual R. Costa Aguiar) até o mesmo largo. Os infratores pagarão multa de 4\$000. (LAPA, 1996, p.26)

Mapa 4 – Mapa dos trilhos do bonde em 1900. Arquivo do Museu Histórico de Campinas. Prefeitura Municipal de Campinas.



As posturas eram códigos de procedimento sobre aspectos da ordem pública, como construção de edifícios, conservação de ruas e estradas, trânsito e comportamento moral.

É preciso destacar que a legislação é materialidade do discurso jurídico, administrativo, que dá sentido a uma versão sobre a cidade que enquadra o social. O discurso da autoridade toma o urbano, homogeneizando a forma de significar a cidade. “Há um apagamento da experiência da cidade em seu real.(...) Em sua materialidade específica: as categorias próprias ao discurso do urbanista se substituem ao modo como as pessoas pensam e

falam da cidade em sua vida cotidiana”, ou seja, “a sociabilidade fica regida pela organização urbana e não é pensada em termos da sociedade como parte da história” (ORLANDI, 2001, p. 188-189).

Com a criação da Carris de Ferro, um monopólio do serviço foi criado por 50 anos de concessão junto com privilégios a empresa composta de ilustres sócios, como os dos outros veículos não poderem circular sobre as linhas dos bondes e ganhar contratos de exclusividade dos Correios, de transporte de defuntos para o cemitério e de carnes verdes, o que fechava um círculo empresarial, tendo em vista que Glicério e Quirino também era sócios do Matadouro, encampado pela Prefeitura em 1885, e ofereceram a antiga estação central da Carris à municipalidade para se tornar um depósito de carnes, em troca de uma linha de bonde de 2,6 km, da rua São Carlos à Costa Aguiar, onde era o depósito. O negócio dos bondes a burro mostrava-se viável no começo do século XX e rentável, mas os serviços não correspondiam. A venda mensal de passagens era de 45 mil ao preço unitário de 200 réis (STIEL, 1978, p230).

Em 1886, a população de Campinas era de 41.253 pessoas (CARPINTERO, 1996, p33). A área urbana começa a crescer mais rapidamente, com a imigração, do que as linhas de bonde a burro. O serviço funcionou por 33 anos e o que era símbolo de modernidade, passou a ser alvo de críticas, principalmente dos usuários e porque a cidade se esticava e as linhas não seguiam a mesma velocidade.

A Carris de Ferro estende a linha até a Vila Industrial, populoso bairro de industriários e trabalhadores da ferrovia, que ficava do lado de lá de linha férrea, onde também estavam instalados os Lazareto dos Morféticos e o Lazareto dos Variólos. Mas isso somente depois de 7 anos de concessão. A linha iria até o prédio da Imigração. A obra pode ter demorado por causa das negociações com a Paulista para a transposição da linha. A Carris solicitou apoio da Câmara neste intento e prometeu reduzir a tarifa para 100 réis em determinadas horas do dia.

As críticas dos usuários começaram a surgir ainda no final do século XIX. O Correio de Campinas traz uma crítica ao sistema de transporte usando como comparação o Matadouro da cidade.

Sempre em falta, nunca pronta / E com descarrilamentos,/ Mãos,  
troços, atrevimentos, / Quem nesta terra se aponta? //  
Quem é toda a vida a mesma / E não floresce nem viça / E iguala o  
bicho preguiça / e quase ganha da lesma? (...)//

Como isto nos desconsoa, / proclamamos sem bravata! / Se a Central engorda e mata, / A dos bondes nos esfola!// (GC, 1896, apud BICALHO, p.28).

Em 1908, a Carris investiu em uma linha para o bairro do Bosque dos Jequitibás, bastante populoso ainda sem o serviço. Esta situação já indicava que a evolução do sistema tinha reduzido de ritmo e que a cidade começa se espraiar sem muito planejamento em relação ao transporte público. Bicalho e Rodrigues ponderam que, ao contrário de outros serviços públicos prestados por empresas privadas, como água, esgoto e gás, o serviço de transporte não era mencionado nos relatórios anuais de gestão da cidade. Isso porque “do ponto de vista dos gestores, a percepção do transporte era acentuadamente orientada para os efeitos que este produzia sobre a circulação” (idem, p. 30), ou seja, não servia ao planejamento. Por isso, os regulamentos do transporte expedidos pelo poder local eram marcadamente voltados para disciplinar o tráfego e a circulação.

Este é um dado interessante para inferir duas possíveis situações: ou a administração pública não tinha percepção da importância do serviço de transporte público como uma política pública estruturante da economia e da dinâmica da cidade neste momento histórico, o que parece ser improvável tendo em vista o impacto urbanístico e no cotidiano da população eram enormes; ou o apagamento era intencional para que não houvesse ingerência ou controle da qualidade do serviço. É importante ressaltar que o presidente da Carris era o chefe republicano Francisco Glicério e tinha também como sócio Bento Quirino, político de renome. Eles também eram donos juntos do Matadouro e participam de outros negócios na cidade, como a Gazeta de Campinas. O que era certo é que não havia muitos mecanismos de controle sobre a qualidade do serviço de transporte público, o que foi aparecendo “lenta e gradativamente” (idem, p. 30). Somente em 1891, uma lei estadual forneceu diretrizes gerais para organização do transporte público pelos municípios, mas que preservava mais os direitos das empresas: proibia “veículos de condução pessoal ou de cargas, ficarem sobre a linha da companhia de bondes” (Resolução 49, de 28/9/1891). Em 1895, outras resoluções definiam que o transporte público poderia ser feitos em carros, carroças, bondes e outros e proibia que os bondes circulassem sem freios. Até a primeira década do novo século, outras normas de conduta com os veículos vieram. Em 1907, a primeira regra que estendia o controle do poder municipal sobre o usuário, foi a proibição dos fumantes viajarem nos dois primeiros bancos do bonde e que fossem proibidos de transportar pessoas embriagadas, loucas ou que pudessem incomodar os passageiros.

Outro problema que a municipalidade começa a enfrentar está relacionado ao número de acidentes aos usuários. Apesar de ser uma empresa particular, a natureza do serviço público faz com que o Poder Público tenha que dar respostas. Isso até os dias de hoje. É evidente que a presença do bonde trouxe modificações nos hábitos das pessoas. A velocidade desempenhada pelo veículo a burro, se comparada com as de hoje, é insignificante, mas para os contemporâneos era um desafio. Com frequência os jornais estampavam notícias sobre acidentes causados por imprudências, como saltar para subir ou descer de um carro em movimento ou por causa de uma exibição de habilidade no trato com o aparelho.

É interessante discutir sobre as regras que determinavam a conduta dos usuários e dos motoristas, porque marca a possibilidade da análise do discurso administrativo sobre o sujeitos. Orlandi (2001) ensina que o corpo do sujeito está atado ao corpo urbano. Seu comportamento, expressão, formulação e circulação do corpo é determinado pelo discurso do urbano, no espaço urbanizado. “Há uma politização do espaço em que a civitas se liga à noção de civilidade, território do polido, mas em que funcionam ao mesmo tempo, ou por isso mesmo, os princípios da exclusão” (idem, p. 189). Neste contexto é possível proibir o bêbado ou o louco de andar de bonde.

### **2.3 – A eletricidade e o bonde**

O uso da eletricidade como força e luz foi sem medo de errar a tecnologia que mais impactou nas cidades do mundo inteiro. Toda uma série de inovações nasceu a partir da utilização da energia elétrica como força propulsora de máquinas e a vida humana em sociedade mudou com a chegada da luz elétrica nas casas e nas ruas. A sua introdução mudou não só a inovação em si, porque toda a criação de novos produtos e serviços baseados em animação a vapor ou por combustíveis fósseis foi redesenhado para a eletricidade. Era um novo paradigma.

A sua chegada no Brasil, na virada do século XIX, causou grande impacto e assombro na população e no começo a convivência com ela não foi das mais pacíficas. Aquela modernidade tinha algo de maravilhoso e trazia consigo uma áurea de progresso, mas conta-nos Marco Sávio (2010), em *A Cidade e as máquinas*, que no começo grande parte das pessoas tinha receio da tecnologia. Antes mesmo de começar a funcionar na cidade de São Paulo, diversos acidentes aconteceram e dois trabalhadores morreram eletrocutados durante uma festa num coreto, em 1900, por encostarem-se a fios desencapados.

Sávio (idem) cita que vários memorialistas tratam da chegada do bonde elétrico com admiração e suspense. Por exemplo, Oswald de Andrade:

Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente, sem impulso exterior? Eu tinha notícia pelo pretinho Lázaro, filho da cozinheira da minha tia, vinda do Rio, de que era muito perigoso este negócio de eletricidade. Quem pusesse os pés nos trilhos ficava ali grudado e seria esmagado fatalmente pelo bonde. Precisava pular”. (ANDRADE, 1990, p. 46)

Houve resistência, assim como houve resistência com relação a outras inovações, como a vacina contra febre amarela, que causou revolta da população no Rio de Janeiro, por ser obrigada a fazer um procedimento que tinha medo e não compreendia. As novidades científicas, assim como as políticas públicas, podem provocar reações controversas, incompreensões, ou equívocos, em um grupo heterogêneo de pessoas vivendo juntas. Aqui justamente é o universo do social, do político, do real da sociedade deixando mais opaco a transparente ideia de consenso. A tecnologia, o moderno ou o progresso, como discurso consensual, se tornam aqui discursividades repletas de um sentido vertical, de hierarquização das relações, de onde nasce o “espaço em que as diferenças verticalizadas separam sujeitos”. É no conflito, no trocadilho, no deslizamento que as contradições da vida social no espaço urbano deixam de ser silenciadas.

Então, a estratégia utilizada pelas grandes empresas de energia elétrica para popularizar a tecnologia com imagem de progresso nas zonas urbanas e ainda gerar dividendos rápidos foi a de introduzir os bondes elétricos. Já aqui, a memória geradora de identidade nacional, aliada a tecnologia inovadora, reformula o discurso do progresso, apagando as contradições.

Em São Paulo, foi a canadense Light & Power Co., que trouxe a inovação. Com ela, o Polvo Canadense, que se tornou uma das empresas mais poderosas do País, introduziu a forma mais eficiente de vencer as barreiras. Primeiro se aliando a políticos e figuras da elite que possibilitassem mudanças de regras legais de garantissem monopólio no serviço, garantia de valorização do capital investido e outros privilégios.

O prefeito da Capital, Antonio Prado, era um dos que não acredita que a empresa estivesse realmente disposta a investir na cidade (SÁVIO, 2010) e dificultou no começo. Mas depois de uma reunião com William Mackenzie e o ex-consul do Brasil no Canadá, José Custódio Alves de Lima, na sede do London and Brazil Bank, Prado foi convencido de que

havia dinheiro para o bonde e para a construção da usina hidrelétrica que forneceria energia e luz para a cidade.

Outro entrave da Light era Cia Viação Paulista, mas esta foi esmagada pelo polvo canadense, como era conhecida. A primeira ação foi convencer o prefeito a revogar da empresa de bonde a burro o direito de exclusividade no serviço de transporte que detinha. Esta sabia que o sucesso da Light era seu fracasso. Houve uma grande luta judicial e nas ruas. Do lado dos canadenses, o advogado Carlos de Campos, que seria futuro governador do Estado, derrubou os embargos de obra. “A Cia Viação Paulista passou a usar de todas as armas que possuía para tentar barrar a instalação da empresa canadense na cidade, bem como para impedir o assentamento dos trilhos da concorrente nas ruas da Capital” (IDEM, p.61). A empresa apelava para o patriotismo dos representantes da cidade na Câmara e este argumento chegou a ganhar a simpatia do jornal O Estado de São Paulo:

A capital está sendo entregue amarrada de pés e mãos a um trust de ricos americanos que se estão impondo pela bandeira da força com que ilumina as suas pretensões (sic) e ofusca o direito alheio e a nossa própria sociedade (...) (OESP, 5/7/1900).

O patriotismo reivindicado pela Cia Paulista e que algum tempo ganha a simpatia do jornal, que tradicionalmente está ligado às causas liberais e logo em seguida, com a consolidação da derrota da empresa brasileira, alia-se ao discurso do progresso e do da modernidade trazido pelos bondes elétricos estrangeiros, como registrado na página 15 deste trabalho. Mas, dá oportunidade de retomarmos a ideia da construção da identidade nacional, em que está inscrita o patriotismo. A memória de exploração das riquezas nacionais pelo colonizador ainda está bem fresca no imaginário comum e o ataque ao poder econômico estrangeiro e opressor cala fundo no espírito nacional, um espaço simbólico que corresponde um espaço real concreto, metafórico. Aqui a noção de socius e hostis, ensinado por Orlandi (2001, p. 189), se distinguem: “Socius era o que não habitando o espaço da cidade, no entanto, era considerado aliado, associado, ou seja, amigo, e seu contrário é o hostis (o inimigo, que vem de fora)”.

No espaço urbano, por sua vez, eles não se distinguem. Este espaço simbólico da cidade administrado, urbanizado, fabrica um consenso que apaga as diferenças, as disputas, as contradições, “apagando a distinção entre socius e hostis” (idem), que são formas de hierarquização das relações sociais, de inclusão e exclusão, separação simbólica entre os sujeitos que convivem em um mesmo território do polido ou policiado.

Mas a Light dá a volta na oposição e no dia 7 de maio de 1900, coloca seu primeiro bonde para funcionar. Uma multidão, muita autoridades, entre elas o presidente e o vice do Estado, Rodrigues Alves e Domingos de Moraes. Em carta de Alexander Mackenzie informa a F. S. Pearson, no Canadá, que “as pessoas em São Paulo pareciam considerar a (inauguração) um dia de festa” (SÁVIO, 2010, p.62).

Resgatamos o trabalho da historiadora Lucia Lipp Oliveira (2000), que trata do imaginário histórico do Brasil e afirma que a memória de progresso e modernidade está fincada nos eventos fundadores, acontecimento, segundo Pêcheux (1997). “As estradas de ferro, as comunicações via telefone, via ondas de rádio, tinham alargado o horizonte dos indivíduos e forneciam a dimensão espacial da integração nacional” (Oliveira, 2000, p. 184). Assim, o investimento estrangeiro se alinha ao discurso nacional de progresso e do patriotismo.

O futuro da cidade de repente se manifestava nas ruas, naquele lento vagar do bonde, atravessando a multidão de pessoas e levando consigo os nomes mais ilustres da política paulista e nacional. Naquele carro estavam representados o novo mundo ligado à revolução científico-tecnológica, os grandes capitais internacionais que alavancavam essas tecnologias e que as distribuíam pelos mais remotos cantões do mundo (SÁVIO, 2010).

#### **2.4 – O bonde elétrico de Campinas**

“Foram-se os candieiros de azeite, os lampeões de kerozene, quase que está no ról das velharias o gaz, para dar lugar à luz brilhante e branca da eletricidade” (AMARAL, 1927 apud CASTRO, 1999, p.3). O jornalista celebra a chegada da luz elétrica, nos faz inferir que os candieiros e os lampeões já não fazem mais parte da realidade dos moradores de Campinas, que a modernidade com num passe de mágica colocaria as classes no mesmo patamar de benefícios da vida urbana, transformando a tecnologia nesta varinha de condão que colocaria a todos em iguais condições. O discurso carregado da dicotomia entre o velho e o novo, o moderno e o obsoleto, é construído sobre uma plataforma ideológica do progresso para todos, cujo sentido tenta apagar outros sentidos dentro do real, repete a fórmula do consenso que não existia nem mesmo entre as elites leitoras.

Novamente, o discurso do desenvolvimento se inscreve na narrativa urbana da governabilidade do social. “A cidade é injunção a trajetos, a vias, a repartições, a programas, traçados e regulamentos” (ORLANDI, 2001, p. 186), homogeneizando o espaço simbólico, calando as falas desorganizadas, administrando as contradições do social, do real.

A energia elétrica chegou à cidade pela Usina Salto Grande, construída em 1906, pela empresa Cavalcanti, Byington & Cia, constituída por Albert Jackson Byington, Francisco Villela de Paula Machado, Artur Moraes Jambeiro Costa e Artur Furtado Albuquerque, a quem pertencia a fazenda onde ficava a queda d'água. O fornecimento de energia hidroelétrica para Campinas insere-se na expansão de internacionalização do capital verificada a partir de 1870, quando os investidores norte-americanos disputavam com os ingleses o domínio do fornecimento dos serviços urbanos no Brasil. (BICALHO e RODRIGUES, 2003). A empresa liderou um grupo econômico que assumiu o controle acionário de inúmeras hidrelétricas em Serra Negra, Amparo, Pinhal e Piracicaba até 1913.

O norte-americano, Byinton, chegara ao Brasil em 1896 e representava empresas como General Motors e a Westinghouse e comprou a Empresa Elétrica da Cidade de Piracicaba em nome da inglesa Southern Brazil Electric, da qual se tornou procurador.

Como em muitas cidades do Brasil, a energia elétrica começou a ser popularizada em Campinas com a construção do bonde elétrico. Foi a estratégia que American Foreign Power Inc. (Amforp) encontrou, depois de assumir as empresas da Cavalcanti & Byington e também incorporar a Companhia Campineira de Iluminação a Gás, que detinha os contratos de iluminação pública e tinha como proprietários políticos influentes como Bento Quirino e Alberto Sarmiento. Também adquiriu o Ramal Férreo Campineiro e a Companhia Carris de Ferro, que tinha no quadro societário Bento Quirino e Francisco Glicério.

O objetivo era assumir os contratos de prestação de serviço iluminação pública sem precisar passar por uma concorrência. Isso foi conseguido depois de muitas manobras estatutárias e comerciais. A Campineira de Iluminação e Gás, que tinha como acionista Francisco Villela de Paula Machado, dono da Salto Grande, compraria as represas, terrenos e edificações de Salto Grande e mudaria sua razão social incluindo força, mudando para Companhia Campineira de Iluminação e Força (CCIF). Uma comissão especial da Câmara Municipal encarregada de analisar o pedido de Byington, superintendente da CCIF, para colocar em funcionamento da usina hidrelétrica e estender os cabos de energia, negou a princípio. Mas, posto em votação o projeto foi aprovado. A iluminação a gás continuou a servir parte da cidade até 1923 (DONATO e RIBEIRO, 1978, p.10). As primeira lâmpadas foram acendidas em 30 de janeiro de 1908 na Casa Barsotti.

O próximo passo foi assumir o transporte de bondes. A CCIF adquiriu o Ramal Férreo e mudou de nome novamente. Em 2010, passou a se chamar Companhia Campineira de Tração, Luz e Força (CCTLF). A Carris de Ferro tinha o direito de exclusividade do

transporte e garantiu este direito na Câmara para depois se unir em um contrato promissório com a CCTLF para a prestação do serviço para Campinas, exceto para Vila Americana, Rebouças (atual Sumaré) e Vila Cosmópolis.

Para Castro (1999), a Campineira age como os grandes oligopólios empreendendo intensa acumulação de capitais que as colocava em situação privilegiada nas economias dos países em desenvolvimento.

...essas empresas tendiam a ter também acesso mais fácil às informações relevantes para a tomada de decisões na aplicação de seus capitais; E mesmo que não quisessem burlar as normas e os interesses dos países que atuavam – algo na prática, tendia a ocorrer – as empresas em questão tinham tudo para se valer da fraqueza dos governos latino-americanos com vistas à ampliação de suas taxas de lucro. (SZMRECSÁNYI, 1986, p.7)

A Campineira passa a deter dois dos insumos fundamentais para a relação de produção capitalista: o deslocamento da força de trabalho e a distribuição de energia elétrica (CASTRO, 1999). Castro lembra que Marx já havia vaticinado em Londres que “sua majestade, o vapor, que durante o século passado revolucionou o mundo, terminou seu reinado e entrega o cetro a outra força comparavelmente mais revolucionária: a corrente elétrica” (idem, p.6)

Tudo acordado para a construção de 19 km de linhas de bondes elétricos, utilizando os leitos da Carris. A cláusula L do contrato de 12 de dezembro de 1910 fazia exigência de qualidade do serviço e definia tarifa.

A Companhia outorgada obriga-se a fazer trafegar dentro da cidade de arrabaldes dezenove (19) quilômetros de linhas para bondes elétricos, com bitola mínima de um metro entre os trilhos, adotando-se para o tráfego carros elegantes e confortáveis, ao preço máximo de 200 réis por passagem. (apud BICALHO e RODRIGUES, 2003, p.45)

Em 1911, chegaram os materiais para instalação das linhas e os vagões da fábrica norte-americana J.G. Brill. Em 14 de abril de 2012, iniciaram-se os assentamentos dos trilhos do bonde elétrico na Av. Andrade Neves. Apenas dois meses depois, em 23 de junho, a esperada inauguração (STIEL, 1984).

Alguns dias antes, a CCTLF comunicou a Prefeitura que faria um teste com o bonde de passageiros. O Diário do Povo publicou uma notícia no dia 11 de junho:

Uma bela prova do que é a curiosidade pública tivemos-la ontem. Alguém disse que ia descer um bonde elétrico para experiência e foi quanto bastou para que o boato espalhasse. Às 4 horas da tarde, centenas de populares estacionavam boquiabertos, cheios de

inquietação, à espera do elétrico. (...) O bonde não descia... Afinal mandaram uma comissão de curiosos até as oficinas da “Tração, Luz e Força” e esta voltou de lá dizendo que o bonde estava prontinho da silva, pendurado n’um fio de arame amarelo, mas não descia. (DP, 11.6.1912)

O teste aconteceria no dia seguinte, com um percurso entre as oficinas à Praça Visconde de Indaiatuba.

À passagem do bonde, o povo erguia vivas à empresa e ao progresso local, e em diversas ruas, às janelas dos prédios, muitas senhoras batiam palmas, em entusiasmo. O bonde fez duas viagens, com o mesmo êxito, sempre repleto. (CC, 12.6.12 apud BICALHO e RODRIGUES, p.47)

Os bondes elétricos causaram o mesmo frenesi na Imprensa e na população leitora que os trens com motores a vapor e o bonde a burro. Era novamente o progresso e a modernidade se renovando com aquela tecnologia fantasmagórica da eletricidade, algo quase mágico, que impulsionava sem ser vista.

Um desfile com bandas da Associação Ítalo Brasileira e da União Campineira à frente, da Praça Visconde de Indaiatuba até a Praça Bento Quirino, com paradas para saudações e discursos. Naquele dia, os bondes circularam lotados até tarde da noite pela tarifa de 200 réis. Toda a arrecadação daquele dia foi doada para entidades assistenciais.

Inicialmente foram eletrificadas as linhas da Estação (1,25 km); Hipódromo (2km); Ginásio (1,6km); Frontão (3,227 km); Fundão (3,750 km), Vila Industrial (1,250km) e Guanabara (2km). O total de linhas em 1913 era de 26,740 km. (STIEL, 1984)

Em 1933, a Carris começou a reformar e construir vagões novos de bondes “bem aparelhados” em sua oficina, importando os trucks e motores. Um avanço na indústria, que se expandia em um mercado interno com horizonte largo para se desenvolver.

Mas, como relata Stiel (1984, p. 70), “o desinteresse da companhia pelo transporte de bondes, como aconteceu em todas as cidades brasileiras, era motivado por pressões de todos os lados e falta de material para manutenção desse serviço”. Vamos nos debruçar um pouco sobre estas pressões a seguir. O fato é que um processo de sucateamento sistemático, com piora da qualidade do serviço desemboca na entrega do sistema à Prefeitura, que cria uma empresa municipal (CCTC) na década de 50. O acordo com a empresa de eletricidade é de manter o serviço por 10 anos, que foi prorrogado até março de 1968, quando os serviços de bonde elétrico foram encerrados com uma festa de adeus à população, “para iludir um pouco os usuários” (idem).

## 2.5 – Pressões contra os trilhos

Juntando as informações que se tem atualmente, é fácil deduzir que o fim do bonde elétrico parecia favas contadas na década 50. Ele aconteceu de forma simultânea praticamente em todo o País, deixando sua áurea moderna e fantástica de outros tempos para a categoria de materiais obsoletos. De forma sistemática, todas as empresas de eletricidade que haviam se utilizado do sistema de transporte coletivo para popularizar a energia elétrica nas áreas urbanas, permitiram o sucateamento dos seus sistemas, por falta de investimentos e manutenção. O que, é óbvio, resultaria na baixa qualidade do serviço, reclamação dos usuários e facilitação do discurso de superioridade do ônibus no transporte público e sua substituição completa até o final dos anos de 1960.

Waldemar Corrêa Steil (1984), que investigou a história destes monumentos elétricos, falou sobre pressões de todos os lados. Uma delas, ressaltada por diversos autores, foi a Segunda Guerra Mundial, que dificultou o transporte de materiais de reposição para o Brasil. Mas depois de eles estarem circulando há mais de 50 anos pelo País, era possível que uma indústria de peças de reposição e atualização do serviço pudesse ser construída ou mesmo que o fornecimento se normalizasse depois do fim da Guerra.

Outra pressão poderia vir das políticas públicas nacionais, influenciadas pelas indústrias automobilísticas e do petróleo, desde as décadas de 1910/1920, que faziam com que o governo estadual de São Paulo e o federal investissem mais esforços e dinheiro para construir estradas para os futuros veículos automotores que um dia congestionariam-nas. Isso está marcado na história pelo lema adotado pelo presidente Washington Luís, cujo lema era “governar é construir estradas”. Ele já se dedicava desde antes de assumir o cargo de prefeito de São Paulo (1915-1919). Como deputado estadual, criou uma lei para melhorias das estradas de rodagem, utilizando a mão de obra de presos (Lei 1413, de 26/12/1913). “Essa primeira experiência ligada às estradas, mais a sua íntima ligação com o grupo que fundou o Automóvel Clube de São Paulo, foi o que deu a tônica da sua administração à frente da Prefeitura de São Paulo” (SÁVIO, 2010, p. 281-282). O Automóvel Clube de São Paulo, um tipo de cassino onde se reunia a elite política paulistana para jogar, fumar charuto, beber uísque e debater futuros projetos que beneficiassem o rodoviarismo. Luís foi apelidado como “o melhor amigo das boas estradas” (idem, p. 281).

Outra pressão muito forte veio da indústria petroquímica, principalmente a norte-americana, que havia realizado um esforço conjunto entre pesquisas da iniciativa privada,

governo e universidades de 1900 até 1940 para se tornar uma liderança nos rumos e para isso precisava de novos mercados.

A liderança norte-americana neste caso foi avassaladora, e novamente aí a base de recursos naturais do EUA desempenhou um importante papel na condução do desenvolvimento do processamento de produtos químicos baseados em petróleo por empresas nacionais (MOVERY e ROSENBERG, 2005, p.88).

Muito dos recursos naturais dos EUA não estavam em seus limites geográficos exatamente, mas espalhados em diversos outros países, entre eles o Brasil. Fazendo investimentos em países industrialmente subdesenvolvidos, mas com recursos naturais abundantes e necessários para suas indústrias, os EUA também conquistavam influência política e econômica. Esse esforço exigia também uma dose de pressão político-militar para garantir a expansão e manutenção dos interesses do vizinho do norte em plagas brasileiras e latinas, que vinha temperada com uma dose de paranoia de segurança interna, alimentada pela expansão alemã, que depois foi substituída pelo medo da expansão soviética. Essa pressão tornou contornos de projeto de Estado ainda na década de 40, como conta Paulo Romeu Braga (2002), ex-analista da Agência Brasileira de Inteligência (Abin), quando os EUA enviou especialistas em minerais para o Brasil para conhecer mais sobre as nossas reservas de manganês, cromita, pegamatitos, tantalita, berilo, ferro etc. Adensou-se quando o magnata do petróleo, Nelson Rockefeller, chefiou um escritório para tratar dos assuntos do governo dos EUA com a América Latina, chamado Office of the Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA).

Em 1949, conta-nos Braga (2002), o Departamento de Estado dos EUA decide, dentro da nova configuração mundial da Guerra Fria, que o Brasil deveria ser sua Reserva Estratégica, para garantir àquele país seu poderio econômico e militar. O ex-analista apresenta um memorando secreto NSSM200, que foi desclassificado assim em 1989, com a lei de liberdade de informação, que revela a preocupação com relação ao abastecimento de matérias-primas:

A localização de reservas conhecidas de minérios de mais alto teor da maioria dos elementos favorece uma dependência crescente de todas as regiões industrializadas de importações dos países menos desenvolvidos. O problema real de suprimentos minerais reside, não na disponibilidade física básica, mas nos temas econômico-políticos relativos ao acesso a eles, os termos de exploração e divisão dos benefícios entre os produtores, consumidores e os governos dos países de origem. (...) Sejam quais forem as medidas que se tomem para resguardar-se de uma interrupção nos fornecimentos, a economia

norte-americana requererá grandes e crescentes quantidades de recursos minerais do exterior, especialmente dos países menos desenvolvidos. Este fato amplia o interesse dos Estados Unidos na estabilidade social, política e econômica dos países fornecedores” (idem, p. 48).

O documento relacionava Brasil, Índia, Bangladesh, Paquistão, Nigéria, México, Indonésia, Filipinas, Tailândia, Egito, Turquia, Etiópia e Colômbia como países-chave de especial interesse estratégico e político para os EUA.

Houve resistência de governos brasileiros, como de Getúlio Vargas, João Goulart e Juscelino Kubistchek, que não concordavam com a posição de reserva estratégica e defendiam a expansão da base industrial e diversificação do comércio exterior. Mesmo assim:

Em 1960, investidores norte-americanos controlavam 85% das fontes de matérias-primas na América Latina. No início da década de sessenta, 97,3% do minério de ferro brasileiro estava sendo explorado por companhias controladas por grupos estrangeiros: dos Estados Unidos havia a Hanna Mining, a U.S. Steel e a Bethlehem Steel; da Alemanha a Mannesman e da Bélgica a Belgo Mineira (BRAGA, 2002, p. 49).

Com relação aos bondes, tanto Stiel (1984, p.69) como outros autores afirmam que a falta de manutenção dos bondes, devido à falta de peças por causa da guerra, levou a sua derrocada. É preciso levar em consideração que a indústria de bondes norte-americana, principal fornecedora das empresas brasileiras, estava sendo sucateada desde a década de 1930 pela GM e outras gigantes, como Standard Oil, Firestone, General Electric e outras transnacionais com objetivo de motorizar os EUA. Esta história foi denunciada pelo documentário *Taken for a Ride*, produzido em 1996.

Uma nova ordem de interesses econômicos se impunha à decisão de políticas públicas para o transporte brasileiro. O discurso da renovação e da modernização do sistema encobriu todos os outros interesses empresariais que a troca por veículos sobre pneus e movidos a diesel e gasolina trazia. O que era bom antes, agora não era mais e devia dar passagem para o novo.

Novamente a ideia de uma mentalidade renovadora (BICALHO e RODRIGUES, 2004) da década de 1950 foi encampada pela indústria automobilística, que vinha para resolver o problema da mobilidade urbana. Sairiam os bondes agora considerados vagarosos, barulhentos, ineficientes, que não faziam mais elo com a modernidade de outros tempos, para dar lugar à liberdade, conforto e eficiência dos ônibus e dos veículos impulsionados por derivados de petróleo. Esta adesão das elites e submissão das classes subalternas à mudança de tecnologia de mobilidade urbana resolvia dois problemas:

1) O desinteresse das elétricas pelo sistema, tendo em vista que eram muito custosos para manter e mais ainda para expandir, o que era uma necessidade premente, além de consumirem uma quantidade de energia que poderia forçar no futuro mais investimentos em produção de eletricidade. Fora o fato de transporte público ser sempre um vetor de queixas da população, o que atinge a “imagem” de boa prestadora de serviço da empresa.

2) Do lado do poder público, que assumiria o sistema. É que o sistema sobre trilhos é mais rígido e exige muito planejamento urbano e investimentos, ambos descartados pelas Administrações de Campinas para o setor. A adesão à motorização já se revelava nas políticas públicas e projetos de melhoramentos urbanos produzidos por Prestes Maia, no final dos anos 1930, em São Paulo e adotados em Campinas. O plano do engenheiro, que foi prefeito da capital, era baseado em largas avenidas para veículos e nada de trilhos.

A CCTC tinha prazo para finalizar a operação das linhas de bonde. Elas começaram a ser encerradas pelos distritos mais distantes, como Sousas, com o argumento de que as linhas não ofereciam mais segurança aos usuários. Em 1967, haviam as linhas 1 e 2 – Vila Industrial; 3 - Guanabara com desvio no IAC e Av. Barão de Itapura; 4 - Taquaral; 5 - Estação – circular, 6 e 7 – Cambuí; 8 – Bonfim; 9 – Botafogo, Largo do Teatro; 10 – Castelo; 11 – Av. da Saudade; 12 – Bosque; 13 – Cambuí e 14 – Vila Boa Esperança. Em abril de 1968, nenhuma mais.

## **2.6 – Discurso sobre o transporte**

A mudança de tecnologia do carro para o bonde causa impacto não somente na forma das pessoas se locomoverem pela cidade, mas modifica a forma dos sujeitos se relacionarem com ela e entre si.

O nome do bonde vem do bilhete de passagem (bond) que era vendido para os passageiros. Seu nome em inglês é *tram*, mas brasileiro só usaria este termo como prefixo de trambolho, que era uma crítica usual ao bonde. É o espaço de trocadilho como forma de desinterpretação (ORLANDI, 2001b, p. 11). O bonde é o espaço do relacionamento, do social, da conversa amigável, do silêncio contemplativo, do bolina, das paqueras, do poeta ver a cidade, do debate, da confusão, do vento na cara, do salto arriscado e pode até ser o “não-lugar” (SANTOS, 2004, p. 20). Por exemplo, em entrevista concedida a mim, o senhor Augusto Nadaluti, 95 anos, que pegava o bonde quando era jovem para ir trabalhar na fábrica de lápis, na rua Major Solon, afirma que em seus bancos conheceu a esposa com quem viveu a vida inteira.

O bonde configura, transforma as vias e os logradouros, interfere na paisagem, dá espaço para o equívoco, a piada, o político. “O bonde foi primeiro ‘representante’ deste mundo moderno que passou a interferir tanto no comportamento dos moradores quanto na paisagem da cidade” (SÁVIO, 2010, p. 107). De acordo com Hadler (2007), mesmo os bondes não existindo mais concretamente nas cidades brasileiras, ele permanece na cultura, na linguagem cotidiana, oral e escrita. Sua imagem sobrevive no imaginário, como referência de sentido:

Não é raro nos depararmos com expressões tais como “pegar o bonde andando”, “perder o bonde da história”, “pegar o bonde errado na vida”, “fulana está um bonde” (referindo-se à gordura, à aparência pesada de uma mulher); a expressão ‘bonde’ também já foi usada para designar pejorativamente um jogador de futebol, numa alusão à qualidade duvidosa de suas condições técnicas e físicas. De uma (um) garota(o) apaixonada(o) já se pôde dizer que ela(ele) “arrasta um bonde por alguém”; e também se pode “entrar no bonde de alguém” quando se está disposto a seguir orientações político-ideológicas de alguma liderança de algum movimento social (HADLER, 2007, p. 15).

Em 2014, a Folha de São Paulo publicou uma reportagem sob o título “Rolezinhos” surgiram com jovens da periferia e seus fãs. Dentro da matéria tinha uma arte chamada “Bonde do Rolê” – Encontro de jovens em shoppings provoca polêmica. Dias, Barbai e Costa (2014) analisaram o movimento escreveram o artigo Movimento da Contemporaneidade: a rua, a rede e seus desencontros, tratando da desestabilização do espaço social. Já com relação ao termo inscrito na memória foi resgatado pelos jovens como um espaço social de relacionamento e identidade, de convívio e mobilidade. Já para a polícia e para os que ficaram ofendidos com a presença “deslocada” dos jovens, que segundo os autores, desafiavam “a lógica da aderência ao espaço, em que cada um teria seu lugar” (idem, p. 211), o bonde tinha o sentido de tumulto, incomodo e violência ao espaço.

Stiel (1984) abriu espaço em seu livro História do Transporte Urbano no Brasil para vários artigos sobre o bonde e sentidos diferentes de interpretação. Seguem alguns trechos:

#### AO RODAR DO BONDE

“Gosto dos bondes e tenho minhas razões. A locomotiva tem seus admiradores; o telégrafo seus apologistas, o espiritismo seus adeptos. Eu gosto dos bondes. Entre todos os inventos que a civilização moderna reclama como glória sua, eu dou aos bondes o primeiro lugar” - Rolando (Revista Ilustrada – Angelo Agostini – 1/1/1876) (apud Stiel, 1984, p. 34).

### COISAS DA RUA

“Porque não se amar o bonde? Ainda outro dia eu ouvi de um sujeito cheio de indignação esta frase: ‘Detesto o bonde! Como é horroroso aquele ranger de molas, faz-me um mal horrível!... Depois, é anti-higiênico... – Gostas então do automóvel, disse-lhe eu. – Sim. O automóvel é coisa chic, moderna... e não é para o povo’”. (Marcus Priscus – Da Revista O Pirralho, no. 137, de 4/4/1914) . (apud Stiel, 1984, p. 174).

### VIAGEM DE BONDE COM RACHEL

“Era o bonde Engenho de Dentro, ali na Praça XV. Vinha cheio, mas como diz, empurrando sempre encaixa. O que provou ser otimismo, porque talvez encaixasse metade ou um quarto de pessoa magra, e a alentada senhora que se guindou ao alto estribo e enfrentou a plataforma traseira junto com um bombeiro e outros amáveis soldados, dela talvez coubesse um oitavo...” (Raquel de Queiroz, O Cruzeiro, 22/5/53)(apud Stiel, 1984, p. 92).

### AINDA O BONDE

“Todos aqueles que, como nós, lidam com o problema do transporte coletivo, sabem que os sistemas tradicionalmente utilizados – ônibus, trólebus, bondes e metrô – não são concorrentes, mas sim complementares. Isso é, a volumes diversos no transporte e a distâncias diferentes de deslocamentos. Assim é que, segundo o eng. Primo Roda, em seu trabalho ‘El Tránsito, El Transporte Colectivo y El Urbanismo’ (Montevidéu, 1957) as médias de capacidade de transporte desses sistemas, obtidas através de análise em diversos países podem ser adotadas como: ônibus, 600 passageiros por hora; trólebus, 2.500; bondes, 15 mil; metrô, acima de 15 mil” (Adriano M. Branco, 6/1968) (apud Stiel, 1984, p. 141)

### OBRIGADO, BONDINHO...

“Acamado, não pude despedir do bondinho. Vi-o na despedida, num clichê, fazendo oscilar sua faixa como um lenço dizendo ‘adeus’ à cidade. O prefeito Faria Lima prestou-lhe homenagem lotando o já saudoso veículo na sua última viagem. Tenho certeza de que foi com grata comoção que os olhos dos transeuntes o viram ainda sacolejar nos trilhos. Que imensos serviços ele à grei paulistana. Eu e o bonde temos uma história. O bondinho puxado a burros enfeitou minha infância como um brinquedo de presepe. Era um veículo reverente e educado. Às vezes parava junto à porta de um colendo professor de nossa Faculdade de Direito ou de um austero e ensobrecasacado ministro do Tribunal aguardando, à hora do almoço, que eles tomassem às pressas o café para não perder a condução...” (Menotti Del Picchia, 1965) (apud Stiel, 1984, p. 161)

Nos arquivos acima, é possível perceber olhares e sentidos distintos para o mesmo objeto. O bonde pode ser o espaço de admiração ou da diferença de classe, da identificação de uma ordem social, ou ainda o espaço do convívio e do aperto de todo dia, cotidiano dos

trabalhadores, um símbolo de planejamento e serviço, que comparado com outros pode ser mais vantajoso e até um espaço da saudade, da infância feliz, da brincadeira. O bonde era o lugar onde as classes se igualavam em poder aquisitivo, onde todos pagavam \$200. O urbano se confunde no bonde. Olhando de/para dentro dele as hierarquias se acanham, a narrativa urbana ganha mais vozes e espaços de interpretação. Há quem diga que em Nova Iorque ricos e pobres andam nos modernos metrô. Isso seria um comportamento cosmopolita(?). Na cidade moderna há muitos ‘lugares’ ou sentidos de hierarquização, que determinam a separação das pessoas, a divisão de classes. No transporte público, o público deveria prevalecer, o lugar de horizontalidade.

Em Campinas, e acredito que em outras cidades possa acontecer o mesmo, os ônibus trazem consigo a memória/sentido da exclusão. É transporte público, como o bonde, mas traz um novo dado, a distância do centro, o planejamento que separa, organiza e distancia. Juhnke (1968) afirma que o trilho aglomera. A estrada, a rua, no sentido de lugar de passagem, liga dois pontos distantes que não compartilham do mesmo território simbólico, político, social, real. O carro, então, “é coisa moderna... não é para o povo”, como profetizou o personagem acima. Sim, memória discursiva de noção de povo, esvaziada pela ideologia capitalista, carrega o sentido de hostis.

O carro tomou posse das ruas, mudou o sentido de transporte coletivo para individual, constituiu uma nova forma do sujeito se relacionar com espaço social. Gerou um espaço de solidão, como constataram os jornalistas Bianca Nunes e Thiago Benechio no vídeo-documentário Sociedade do Automóvel (2005). Os motoristas não reconhecem e nem se reconhecem na cidade, em seu território, não tem identidade com ele. Trancados dentro do carro, seguindo pelas ruas de um ponto a outro, os entrevistados/motoristas não enxergam “nada de interessante no trajeto, no caminho”. Há uma alienação completa em relação aos espaços, a vizinhança, ao social, do comum. Apesar de que os flagrantes estão lá para romper e escancarar o social, o político. O menino a bater na janela no intervalo do semáforo; o mambembe a atrair o olhar; o outdoor a despertar o desejo; a manifestação que para o trânsito e interrompe a rotina; a buzina e o palavrão a revelar a condução desatenta; o conflito silenciado que desliza para a violência.

Para Orlandi, “quando pensamos o espaço urbano, pensamos ao mesmo tempo o sujeito que nele vivem, os discursos que circulam, atravessam e significam esses sujeitos e (n)esse espaço” (2010, p. 5). O motorista, trancado hermeticamente dentro do carro, está excluído/protegido da cidade? Não que não haja discurso e significação para o

sujeito/motorista no espaço interno do veículo. Há sempre a sua posição sujeito significando e sendo significado. Ali formula-se e circula um discurso, constituído na ideologia capitalista do individualismo, da propriedade, do medo, da segurança, da hierarquia das relações, posto que o carro é status, “não é para o povo”. Povo aqui retratado no sentido estereotipado do senso comum, não naquele do espaço comum.

A tecnologia não é neutra, pura, inocente, ela é vetor de sentido, é território do simbólico.

## **2.7 – O carro e o planejamento**

O professor da USP de São Carlos, Antonio Clóvis Pinto Ferraz, abriu o primeiro Seminário de Políticas Públicas de Educação para Mobilidade Urbana, realizado pela Emdec em 2015<sup>2</sup>, contando a seguinte história, que reproduzo de memória, correndo o risco de algum deslize interpretativo:

Imaginem que uns extraterrestres pousassem aqui no nosso planeta e oferecessem aos nossos líderes uma tecnologia avançada, maravilhosa, que traria liberdade, agilidade e mudaria drasticamente a forma de se locomover no mundo, enfim, traria muitos benefícios para as pessoas que a utilizassem. Mas para que a humanidade tivesse direito a esta nova tecnologia seria necessário o sacrifício de um milhão de pessoas anualmente. Será que os nossos líderes aceitariam estes termos? Aceitaram, finaliza.

Os acidentes de trânsito matam cerca de 1,3 milhão de habitantes por ano no mundo, segundo relatório feito pela Organização das Nações Unidas e divulgado em 2010. Com dados levantados em 178 países, chegou-se ao resultado de que 50 milhões de pessoas viviam com sequelas de acidentes sofridos. Somente no Brasil, a violência no trânsito vitimou 45 mil pessoas em 2015, de acordo com dados do Observatório Nacional de Segurança Viária. As principais vítimas são homens jovens, entre 15 e 29 anos.

O carro e os veículos automotores modificaram o comportamento das pessoas na cidade, das políticas públicas e do planejamento urbano da cidade. Mas, primeiramente, impactou nas práticas de se produzir em massa, que foi transferido para outras indústrias, também modificou a forma que os industriais pensavam o transporte e como passaram a forçar a substituição da ideia de coletivo para o individual. Não há dúvida que isso influenciou na elaboração de políticas públicas para as cidades e influencia até os dias atuais.

---

<sup>2</sup> | Seminário de Políticas Públicas de Educação para Mobilidade Urbana, organizado pela Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (Emdec) no auditório do Sesi-Amoreiras, em 18 de setembro de 2015, voltado para professores de universidades e escolas de Ensino Médio e Fundamental da cidade.

Mowery e Rosenberg (2005, p. 62) contam que o motor a combustão interna representou “uma crescente importância e natureza frequentemente inesperada dos fluxos de tecnologia intersetoriais na economia norte-americana”. Mas não só isso, “ele modificou por completo o ritmo da vida urbana, incluindo a organização espacial do trabalho e da residência, os padrões de socialização, recreação e compras, e levou à vasta expansão dos subúrbios”.

O fato dos Estados Unidos ter sido o grande mercado dos automóveis, ponderam Mowery e Rosenberg, contribuiu para a vitória do motor à combustão interna sobre o a vapor e à eletricidade.

O surgimento da combustão interna como tecnologia de propulsão dominante não era, de modo algum, um efeito previsível em 1900, quando 1.681 automóveis movidos a vapor, 1575 carros elétricos e 936 automóveis utilizando gasolina como combustível foram fabricados nos Estados Unidos (FLINK, 1970, pg. 234 apud MOWERY e ROSENBERG, 2010, p. 63).

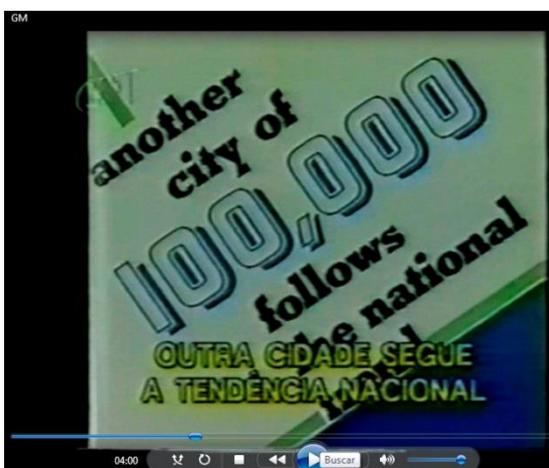
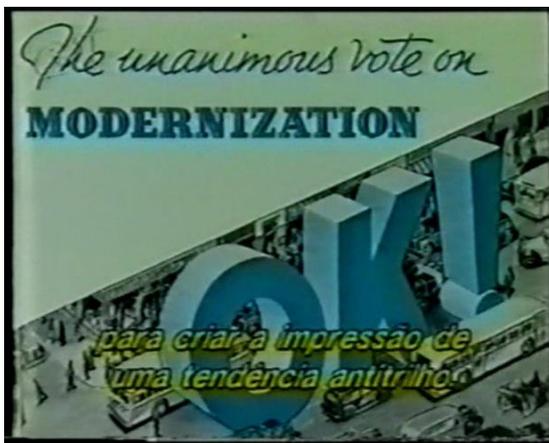
Em 1902, em Nova York e Los Angeles, os carros à gasolina ainda não eram maioria. Já em 1905, tinham se tornado a tecnologia dominante. Segundo Clark (1929, p. 163), em 1914, havia 426 mil veículos automotores, incluindo bicicletas no Reino Unido, a França, berço da indústria automobilística, 91 mil, a Alemanha, 77 mil e a Itália, 20 mil. Os Estados Unidos era o maior mercado, com 1,2 milhões de veículos de todos os tipos.

Foi necessário tomar uma decisão com relação à tecnologia que seria implementada, porque cada uma requeria um tipo de infraestrutura para abastecimento ou recarga. A tecnologia de propulsão interna avançou rápido. Enfim, os EUA preferiram a propulsão à gasolina porque era mais barata para produzir do que a eletricidade, que tinha todo um novo universo de aparelhos domésticos e equipamentos para impulsionar. Aquele país tinha muito petróleo e no horizonte toda uma cadeia de indústria e produtos sob seu controle. E também, acredito, vinha a calhar com as intenções expansionistas da indústria, tendo em vista que a infraestrutura para o motor à combustão é mais simples e independente. É mais fácil abrir um posto de combustível para receber o produto pronto para distribuição do que ter que criar uma usina de eletricidade.

O Brasil e Campinas, naturalmente, não precisou tomar esta decisão. Ela nos foi imposta democraticamente. Guardada as devidas proporções, foi nos dada a mesma “liberdade de escolha” a que se refere Chomsky (2008), em Razões de Estado, quando trata da democratização do Vietnã, a partir da visão do colonialista. Era preciso primeiro “criar a segurança física de que o aldeão necessitava para poder fazer uma escolha livre entre os vietcongues e o governo”. Esta “segurança” incluía a eliminação primeiro de todos os

opositores do regime. Aí sim, os aldeões vietnamitas poderiam escolher livremente entre o governo, apoiado pelo EUA, ou os acampamentos vietcongues cercados por arame farpado e ocupados por tropas (CHOMSKY, 2008, p. 158-159).

Voltando ao tema da motorização. O documentário *Taken for a Ride*, que em português recebeu o nome de *Levando uma Volta*, retrata a história de como a General Motors (GM) inverte a realidade urbana dos EUA, com a motorização de Manhattan. Até a década de 1920, 90% dos estadunidenses utilizavam bondes, conta o filme. O presidente da GM, Alfred Sloan, percebeu que poderia abrir um mercado consumidor gigante para os seus carros se convencesse as pessoas a andarem de veículo particular ao invés de transporte público. Para isso era preciso uma estratégia com dois pilares simples: acabar com o respeito pelo transporte público, substituindo bondes por ônibus e valorizar o individual, construindo o discurso da liberdade e do sucesso para o proprietário do veículo particular. Quem não pudesse comprar um carro, andaria de ônibus. Era uma escolha difícil, tendo em vista que eles sacolejavam e soltavam fumaça.



>> As imagens acima mostram algumas campanhas publicitárias da GM e outras empresas com relação à motorização: A ideia de modernização, de unanimidade e adesão que não existiam e foram sendo impostas. (Fonte: *Taken for a Ride*, 1996)

Mas a estratégia deu certo. Milhares de carros foram vendidos. A indústria aprendeu a fazer carros mais rápidos e baratos. A forma de produzir veículos, com suas linhas de montagem, influenciou o próprio capitalismo. Segundo dados do Departamento de Transportes dos EUA, de 1985, em 1900 foram registrados 8 mil carros; em 1910, 458.300; em 1920, 8.131.522 e em 1930, 23.034.752 veículos foram registrados. O número só cresceu em 100 anos.

Claro que o número gigantesco de carros na rua só poderia acabar em um resultado: congestionamentos. A promessa de modernidade e liberdade enfrentava dificuldades. Para enfrentar o problema, era preciso criar uma nova ideia de modernização, de progresso. Era necessário criar a cultura das estradas de rodagem. Boas estradas eram necessárias para garantir a liberdade das pessoas. O presidente da GM, Alfred Sloan, fundou a National Highway Users Conference, que uniu indústria de petróleo, pneus, carros e outras para fazer lobby das estradas. Em 1953, Francis Dupont, um dos maiores acionistas da GM, se torna Chefe Administrativo das Rodovias dos EUA, no governo federal de lá. Órgão que definia políticas públicas nesta área para o País.

Campanhas publicitárias realçavam a modernidade e a liberdade que o veículo automotor dava ao motorista. Uma delas dizia, enquanto mostrava um motorista parado num congestionamento entre muitas buzinas de motoristas estressados: “Não buzine! Grite alto por estradas melhores e mais estacionamentos”.

Destacava a vantagem insuperável do carro sobre qualquer outro transporte público, que é o porta a porta, e sobre a superioridade dos ônibus para o transporte público. Também martelava que a população deveria reivindicar ao governo boas estradas. Uma das campanhas da Ford, nesta época, dizia “Freedom of the American Road”. Dizia que ter estradas por todo o país não era uma pequena liberdade, mas uma grande liberdade. Outra propaganda simula uma audiência pública sobre estradas. Homens e mulheres do povo a debater o futuro do país. Uma mulher loura, branca, professora de ensino infantil, com a cara da classe média americana, falando na TV a importância “para o futuro das crianças” e para a liberdade do país ter estradas de rodagem de qualidade.





>> *Imagens de Take for a Ride, com cenas de propaganda da Low Chemicals Co. Film, interessada no asfaltamento das vias.*

A campanha e o esforço por estradas melhores no Brasil chegaram antes mesmo da produção de carros em grande escala. Como dissemos, ela começa no Brasil, na década de 1910, com o deputado estadual Washington Luís, que se torna prefeito, governador e presidente do País, plantando a semente do progresso pela motorização. Seu slogan era “governar é construir estradas”. Grande parte do orçamento da Prefeitura de São Paulo foi direcionado para melhoramentos de algumas vias para o uso de veículos, principalmente automobilismo, uma paixão de Luís. Sávio (2010) conta que ele criou uma seção técnica de rodovias, ligada à Inspeção de Viação. Com equipamentos apropriados, conseguiu abrir 300 km de estradas em sua administração, a maioria de terra batida, mas algumas com uma pavimentação com macadame. Ele via as estradas como uma nova espécie de “neobandeirismo”, por isso deu prioridade aos caminhos utilizados pelos bandeirantes, que seria o início da rede de estradas que liga o Estado de São Paulo aos outros estados.

“Essas políticas de construção e conservação tinham como principal objetivo facilitar o trânsito de automóveis por essas vias da cidade, auxiliando na difusão do automóvel e transformando essa máquina em algo mais significativo do que apenas um meio alternativo de transporte, transformando-a numa espécie de novo paradigma do “ser paulista” (SÁVIO, 2010, p. 284) .

As estradas são uma infraestrutura para um tipo de tecnologia: os veículos motorizados. Assim como as ferrovias são para o trem. Priorizar uma ou outra é tomar uma decisão político-administrativa, que se não for medida com equilíbrio pode implicar na inviabilidade da outra. Mowery e Rosenberg (2010, p. 65) lembram que o crescimento da produção de carros está associado ao declínio da produção de bicicletas. “Enquanto em 1900 foram fabricados 1.113 mil bicicletas nos EUA, somente 299 mil foram produzidas em 2014”. As bicicletas poderiam andar nas ruas e estradas, mas atualmente o discurso é que para ter segurança é preciso que elas andem em ciclovias. Mas é o discurso administrativo, de segregação, de cada um no seu lugar.

A decisão de se priorizar as rodovias no Brasil combinou com o desmonte do sistema ferroviário e de bondes. Hoje enfrentamos os resultados desta decisão, com congestionamentos, gargalos no transporte de cargas e de pessoas, que causam impactos econômicos muito grandes, poluição, violência no trânsito, estresse, mortes por acidentes, sem falar nos problemas urbanísticos que causam em uma cidade como Campinas, que é cortada por uma dezena de rodovias: Anhanguera, Bandeirantes, Santos Dumont, SP-101 (Campinas-MonteMor), Dom Pedro I, Lix da Cunha (estrada velha de Indaiatuba), SP-340 (Campinas-Jaguariúna), SP-332 (Viracopos-Vinhedo), Anel Viário Magalhães Teixeira, Zeferino Vaz (Tapetão), Adaberto Panzan e outras estradas. Elas acabaram se tornando obstáculos urbanos, que separam bairros e regiões.

O planejamento urbano brasileiro e o de Campinas seguiu uma plataforma rodoviária que parecia inevitável, dada à forma do nosso desenvolvimento econômico dependente. Mas é bom lembrar que há outras cidades e países que sofreram as mesmas pressões econômicas e culturais, mas tomaram caminhos diferentes. Poderemos ver isso no próximo capítulo sobre políticas públicas.

### 3 - DIVULGAÇÃO DOS SABERES

#### 3.1 - Um debate sobre divulgação científica

A Ciência e a Tecnologia, em seus diversos desdobramentos da pesquisa básica ao produto, são campos do social que se articulam na sociedade e carregam formas de narrativa da própria cidade. Ambos cumprem um papel de articulador de um discurso administrativo, de governabilidade, capturado pelo Estado para dar respaldo às suas políticas de planejamento. A produção da ciência e da tecnologia, dentro do sistema capitalista, nos leva a um consenso sobre exclusão, daquele que não detém os meios de produção. Daí nasce o esforço da inclusão. “O discurso da inclusão/exclusão não é novo. Desde o século XVII, XVIII, esse discurso vem sendo utilizado para validar aquilo que o homem não consegue justificar, ou seja, suas atitudes de repulsão ao outro, ao diferente” (DIAS, 2010, p. 47).

Toda política pública relacionada à pesquisa científica e tecnológica interfere na sociedade. As tecnologias da mobilidade urbana têm impacto direto no planejamento das cidades e no País. As atuais legislações que impõem a participação social nas definições das políticas públicas de mobilidade urbana têm exigido uma dinâmica de intervenção do campo “de fora” do campo, muitas vezes pouco familiarizado com os métodos e técnicas ou até mesmo com o próprio impacto que a escolha de certa tecnologia de transporte pode causar no cotidiano da cidade e suas dinâmicas de relações sociais. Aqui há não só desentendimento entre os discursos das ciências com a população, mas também o da Administração Pública com a população e os das ciências e tecnologias.

Para construir um canal entre o mundo da ciência e da tecnologia e as pessoas que estão do outro lado do muro das universidades ou dos gabinetes administrativos da cidade, a divulgação científica pode cumprir um papel fundamental.

Entretanto, frisa Guimarães (2009), em artigo na Revista Rua:

...que o modo de circulação é parte de uma prática fortemente dirigida por um aspecto das políticas públicas (a política científica) que se constitui por uma tensão constante entre Estado de um lado e de outro os cientistas, a sociedade e a mídia, numa relação, entre estes últimos, que não é de simples aliança, mas também de tensão constante. Isto é, o modo de circulação se relaciona, de algum modo, com as políticas que buscam definir as direções ou as condições das políticas científicas. (GUIMARÃES, 2009, p.8)

Há muito tempo tem se tratado sobre a importância de popularizar, divulgar, vulgarizar, traduzir ou difundir os conceitos científicos entre a população para gerar interesse, novos conhecimentos e pesquisadores, e democratizar os saberes. O melhor entre estes termos

que tentam definir a transmissão dos conhecimentos científicos para não cientistas é tema de debate no meio acadêmico, talvez isso indique que ainda estamos engatinhando na prática de realizá-la.

Mas, independente do termo mais adequado para se referir ao trabalho do cientista, do jornalista ou divulgador científico, o objetivo principal seria o de informar, conscientizar e formar mais pessoas capazes de compreender os métodos científicos e seus objetivos. Talvez uma sociedade em que haja uma população mais esclarecida cientificamente possa ser mais desenvolvida economicamente e humanisticamente.

Acredito que essa esperança move esforços de diversas instituições científicas brasileiras, entre elas a Unicamp, que mantém a pós-graduação em Jornalismo Científico e Divulgação Científica e Cultural, reunindo pesquisadores de áreas diferentes das ciências e comunicadores com intuito de reduzir a distância entre a pesquisa e o conhecimento científicos, o pensamento e método acadêmico e a sociedade fora dos muros. Desta aproximação, promover entre seus pares o desejo de ir além das publicações especializadas no exterior, que rendem reconhecimento e qualis para o cientista e suas pesquisas, gerar um diálogo e dele novos canais e formas de divulgar amplamente seus avanços e conquistas na mídia ou de outras maneiras. Isto, com certeza, têm relevância, porque informação nunca é demais numa democracia ou numa sociedade em que o conhecimento e a voz da população tenham valor social.

Contudo, há um paradoxo entre a vontade de se levar informação de qualidade à população e fazê-la tomar ciência do trabalho da ciência, porque em uma sociedade competitiva, regida pelas regras de mercado, o controle da informação e do conhecimento gera poder.

Foucault (2014), em *Microfísica do Poder*, lembra algo importante: que a produção das ciências, tecnologia e inovação tem impacto na vida das pessoas. Elas são campos de produção do saber que estão articulados com diferentes formas de poder, segundo sua concepção, mas não são homogêneos ou exclusivamente aparelhados às instituições que sustentam as sociedades desiguais.

Por essa razão, definem Caldas e Zanvettor (2014), proporcionar o acesso não só dos resultados da produção científica, mas também de seu processo e de toda a cadeia produtiva, discutindo eventuais interesses envolvidos, legítimos ou não, é uma forma de tornar transparentes (ou aparente) essas redes de poder, incluindo suas contradições.

Será que o conhecimento sobre ciências e tecnologias e seus impactos na vida da comunidade por uma grande quantidade de pessoas pode mudar a relação destas pessoas e da comunidade com relação a estes impactos? Ou ainda, pode-se alterar a opinião sobre o uso desta tecnologia e os rumos das pesquisas científicas? Ou, no que diz respeito à mobilidade urbana, o provável dissenso que certamente seria provocado pelo conhecimento da população sobre os impactos no planejamento e nas políticas públicas, na organização, meio ambiente da cidade e nas relações sociais que as tecnologias têm, promoveria uma maior participação nas decisões e, destas múltiplas vozes, uma sociedade mais justa e democrática surgiria?

Muito além dos ruídos ou dos equívocos relacionados à linguagem e à bagagem cultural para o entendimento de certas informações técnicas ou científicas por parte da chamada grande massa, há uma variável dentro do sistema de mercado ligado à competitividade: o controle. Ele frequentemente revela sua face antidemocrática capaz de omitir e se prevenir de qualquer percalço que possa surgir com questionamentos ou dúvidas de pessoas fora do campo. Uma população bem informada e organizada é capaz de questionar ações que possam trazer prejuízos, atrasos ou influir no andamento de tal pesquisa ou processo produtivo.

Estando a ciência e a tecnologia - excluindo aqui o debate sobre ciência básica e aplicada -, dentro de um processo produtivo de inovação e geração de mercadorias e serviços, a serviço do mercado, quem define o que deve ser divulgado ou, em muitos casos, o que deve ser pesquisado, é o financiador, o fomentador, o Estado.

Guimarães (2009) ao observar as políticas científicas do Estado infere que, a partir da produção do conhecimento, “o processo pelo qual a ação do Estado faz parte da identificação dos pesquisadores enquanto tal, e em que medida os procedimentos de financiamento da pesquisa fazem parte de sua produção como uma exterioridade que se constitui no interior da ciência” (idem, p.10).

Almeida (ENSINO SUPERIOR, 2014, p.49), em 1931, já debatia a importância da vulgarização do saber. Vulgarização no sentido de levar ao público não científico os saberes científicos, destacando que haveria interesse e aspiração do público em “participar do movimento incessante das ideias e compreender, pelo menos em suas linhas essenciais, as bases dos grandes fatos científicos e a essência das principais leis naturais”. O termo vulgarização não teria o mesmo sentido desgastado e pejorativo, de rebaixamento, que atualmente ele carrega, seria mais no sentido original, um fenômeno de neologismo, referência a uma passagem dos conceitos e termos científicos para a língua corrente. Mas é

claro que o entendimento que se tem da palavra no senso comum, que carrega seu sentido, direção, gerido e construído historicamente, não colabora para o esforço que a ideia se propõe, então se torna inadequado atualmente, ou melhor, provoca o equívoco no discurso, como diria Orlandi (2001). Assim como o termo “tradução” também é controverso, porque traduzir algo é tirar do contexto, é converter de uma língua à outra, de um código para outro, o que carrega junto a interpretação, que de acordo com a Análise de Discurso, é feita a partir da posição sujeito, o que resulta na circulação de uma versão do conhecimento (ORLANDI, 2001).

Já a ideia de “divulgação científica” é indigesta para alguns jornalistas, porque divulgar, numa interpretação possível, seria apenas reproduzir com uma linguagem mais acessível à pesquisa realizada pelo cientista, o que seria uma imensa redução e um desprestígio ao trabalho que se propõe o Jornalismo, de acordo com o entendimento de que a função do jornalista é apurar e contextualizar as notícias, disponibilizando ao leitor inclusive as controvérsias sobre o tema.

Muniz e Orsi (2014), no artigo *Jornalismo e Ciência*, refina esta percepção:

O termo divulgação, por mais comum que seja na literatura acadêmica, é antipático para a comunidade jornalística, sob quaisquer ângulos. Um jornalista não é um mero divulgador, não é um estafeta da informação – ou melhor, jamais deveria conformar-se a cumprir esse papel (MUNIZ e ORSI, 2014, p.26).

A professora Graça Caldas ensina que nesta disseminação de conhecimento é preciso observar não apenas aspectos técnicos, mas que envolvem também princípios éticos e políticos, que contribuam para uma visão crítica da CT&I pela sociedade:

Considerando que quase tudo que acontece na sociedade é influenciado pela C&T, é preciso que o discurso científico seja amplamente compreendido pela população, para que possa tomar suas decisões a partir de múltiplas informações, considerando os aspectos positivos e negativos de cada situação. Não se trata, obviamente, de negar a especificidade dos saberes, nem de abrir mão deles, mas, sim, de possibilitar a participação efetiva da sociedade em debates públicos sobre temas polêmicos, como transgênicos, biotecnologia, energia nuclear, entre tantos outros, cujos impactos sociais são inegáveis (CALDAS, 2010, p.33).

Almeida (2014) rebate em seu artigo “A Vulgarização do Saber” o ceticismo de Emille Meyerson, autor de livros sobre ciência e cultura da época, que defendia a impossibilidade de apresentar em “linguagem profana” raciocínios que só poderiam ser assimilados com o auxílio de simbolismo próprio. Ou seja, para ele, Meyerson, “a linguagem comum, a que é utilizada para a vida de todos os dias, tem suas raízes profundas no senso

comum” (p.49). Cita, por exemplo, que a matemática, assim como a filosofia, recorre a conceitos de “senso diferente” que não se adaptam às “condições precárias” da língua habitual. Para Meyerson, haveria um problema de tradução (grifo meu) não só de conceitos, mas também da própria língua quando se trata de tradução propriamente dita de um idioma para outro. “A tradução em linguagem vulgar de concepções matemáticas encontra diante de si uma dificuldade desse gênero” (ALMEIDA, 2014, p.49).

Almeida (idem) vai defender na década de 1930 que o objetivo da popularização da ciência “bem conduzida” tem por fim real mais esclarecer do que instruir detalhadamente sobre um ponto ou outro em particular de um campo científico, mas supõe que mantendo a maioria das inteligências em contato com a ciência criará um estado de espírito mais apto e receptivo a compreender ao seu destino.

No dia em que a maioria dos homens estiver impregnada da verdadeira significação dos fins da ciência e tiver compreendido um pouco da essência dos métodos científicos e, souber se aproveitar um pouco das vantagens que a cultura científica confere, pela precisão que empresta ao raciocínio e pelo respeito à verdade, a humanidade terá dado um grande passo. (ALMEIDA, 2014, p.48)

Do ponto de vista histórico, sua opinião parece avançada, levando em consideração que na década de 1940 nos EUA aconteceram as grandes iniciativas da Big Science, como o Projeto Manhattan, que tinha como uma das suas principais características o sigilo absoluto até mesmo entre os cientistas envolvidos no projeto. Poucos dos envolvidos conheciam todas as etapas e objetivos daquela iniciativa e muitos alegaram, depois, que nem desconfiavam que ajudavam a desenvolver a bomba atômica.

Ainda para Almeida (ibidem), um dos pioneiros da fisiologia no Brasil, pesquisador no Instituto Oswaldo Cruz e presidente da Academia Brasileira de Ciência entre 1929 e 1931, o temor de parte de seus colegas, que parece ainda rondar algumas mentes científicas da atualidade, sobre o inconveniente da difusão larga da ciência, está na possibilidade no mal entendido ou da incapacidade de entendimento da população sobre os métodos científicos, entre o fato de haver erros e acertos. Ou seja, para se chegar a uma certeza científica ou num experimento de sucesso, muitos erros podem ser cometidos no caminho, o que é natural para os que estão no campo da Ciência, mas que pode parecer ou transparecer insegurança para o leigo.

Mesmo 80 anos depois, a preocupação persiste. No artigo de Lores, publicado em 2012 na Folha de São Paulo, o professor de empreendedorismo para jornalistas Jeremy Caplan, da City University de Nova York (Curry), comenta:

A academia tem sentimentos dúbios com essa vertente da ciência pop. Há ceticismo pela simplificação de assuntos complexos, mas muitos realmente querem atrair o interesse popular para suas pesquisas, o que é muito justo. Acessibilidade e credibilidade são fundamentais para esse público leigo. (FOLHA DE SÃO PAULO, 26/08/2012)

No discurso parece ficar claro que ciência pop, assim como supostamente seria a cultura pop é superficial, rápida como um videoclip, o contrário do que seria a ciência erudita, profunda e vasta. A mesma impressão de segurança e solidez da Ciência é transmitida de geração em geração.

É justamente sobre essa impressão de segurança ou de estrutura sólida, monolítica ou inquestionável que os pesquisadores da sociologia da ciência têm debruçado, como Bourdieu (2003), que se refere não à Ciência, mas às ciências, no plural (BOURDIEU, 2003, p.22) não como uma unidade consensual almeidiana, ou seja, uma instituição pura, sem conflitos, formada apenas por seres iluminados preocupados somente com a evolução do conhecimento. Seria, então, formada por seres humanos, com suas dúvidas e dramas, pressionados por vezes por questões pessoais e egoístas, preocupados muitas vezes na manutenção do poder que o *status quo* confere e motivados ou influenciados, em certas circunstâncias, pelo poder econômico – regras de mercado - que promove ou garante linhas de pesquisas em detrimento doutras ou publicações em periódicos internacionais.

O universo ‘puro’ da mais ‘pura’ ciência é um campo social como outro qualquer, com suas relações de força e monopólios, suas lutas e estratégias, seus interesses e lucros, mas onde todas essas *invariantes* revestem formas específicas. (BORDIEU, 1976, p. 1)

Em Campo Científico (1976) e Usos Sociais das Ciências (2003) temos as definições de campo científico, onde o diploma, o jargão, o capital e o habitus formam o cientista e sua ciência e geram uma barreira, muitas vezes intransponível ao leigo. Dentro do seu campo de conhecimento nasce o que ele chama de *illusio*, um jogo de poder, jogado apenas aqueles que fazem parte do campo. A noção de campo se refere ao espaço onde as posições dos agentes estão a priori fixadas, determinada por seu Habitus e o Capital, que é formado do capital simbólico dos agentes. Além disso, ele é definido como local em que acontece uma luta concorrencial em função de interesses específicos que distinguem determinada área de atuação. Ou seja, coloca as ciências dentro das disputas políticas.

Habitus, para Bourdieu (2003, p.28), é a ação prática não consciente, forma de cada agente social tornar compatíveis sentimentos externos e internos. Regularidades interiorizadas, incorporadas como disposição. O indivíduo só pode se enxergar por intermédio

das objetivações dos outros. Ele seria então produto da distribuição social e reforça essa posição. O Capital, segundo o francês, pode ser cultural (literário, científico, jurídico-econômico), econômico e simbólico, relacionado com o Habitus (incorporação não-consciente de todas as chances da vida, positivas e negativas, ou seja, limitações). A disputa entre esses sujeitos se dá no espaço social, construído para que os agentes ou grupos sejam distribuídos em função de sua posição no campo, ou seja, num sistema de relações sociais, não são relações entre agentes, mas entre posições. Há disputas no campo e entre campos, que significa que ciências disputam hegemonia (Bourdieu, 1976).

Para a Análise de Discurso, a divulgação científica gera um sentido, uma direção para o conhecimento científico produzido. Esta produção de sentido envolve três momentos inseparáveis: constituição, formulação e circulação. Na constituição está presente o interdiscurso, formado das memórias/esquecimentos; na formulação, o intradiscurso, onde nasce a materialidade, o texto, o enunciado e a ideologia se concretiza. Na circulação, que parece constitutivo dos outros dois momentos, posto que é onde ocorre a luta pela hegemonia discursiva.

Orlandi (2001) em *Divulgação Científica e Efeito Leitor*, afirma que pensar em divulgação científica é considerar as novas tecnologias de linguagem, ou seja, os meios de produção. “Em outras palavras, nos faz pensar a presença do conhecimento na sociedade e seus moldes de circulação através das tecnologias de linguagem postas à disposição” (idem, p.149). O capitalismo se serve das instâncias administrativas como fontes fomentadoras de um tipo de discurso, incorporado ao inconsciente. O discurso contra hegemônico estaria justamente em como criar a consciência de classe e promover a circulação de tal forma a ele se tornar hegemônico, assim a circulação interferiria na memória e na história.

Orlandi (ibidem) pondera que a divulgação é a própria relação com o conhecimento e isso quer dizer que há inúmeras transformações na formulação, na escrita. Elas vão se materializar na forma do texto, a forma da autoria, o modo de significar. Como sujeitos simbólicos, vivendo em espaços históricos, a autora coloca questão sobre a apropriação coletiva do conhecimento:

(...) quando distribuimos um bem social comum, produzimos uma diferença em algum outro lugar ou produzimos deslocamentos no próprio sentido desse bem. Que efeito é pois esse da leitura científica em nossa sociedade, pensando o discurso da divulgação científica? Em outras palavras: dado esse modo de circulação da ciência, que sentidos estão aí investidos? (ORLANDI, 2001, p.150)

Voltando ao artigo de Almeida (2014), reeditado na Revista Ensino Superior, de abril-junho de 2014, o cientista faz algumas perguntas até hoje pertinentes no que se refere a esta nobre aspiração de ilustrar cientificamente os “profanos”, termo utilizado para designar o não cientista. Ele pergunta: “será útil? Poderá ela ser satisfeita? Que resultados advirão de uma cultura popular mais extensa e, o que é fundamental, até que ponto poderão os homens de ciência corresponder a esse apelo coletivo? A ciência ganha alguma coisa com isso?” (idem, p. 46).

Acredito que estas perguntas servem para todo o conhecimento científico e tecnológico, mas principalmente para a “ciência da política pública”. Outras perguntas surgem: Quais as possibilidades que podem ser desencadeadas a partir do empoderamento da população das informações e conhecimentos a respeito das tecnologias e políticas públicas de mobilidade urbana? Nossas instâncias de poder estão prontas para abrir os ouvidos para novas vozes nos debates sobre a construção e planejamento da cidade? O discurso urbano, administrativo, pode se ampliar com o conflito e um novo discurso menos exclusivista pode surgir?

Este é um campo em grande disputa, tendo em vista que a detenção do conhecimento científico se tornou uma forma de poder, que aliado ao capital industrial desde a Revolução de 1870 submeteu as conquistas científicas a uma política de busca de supremacia econômica-militar por parte dos países chamados de superpotências.

Quando se trata de imaginar um público para a Divulgação Científica, por exemplo, o que vem à cabeça? Qual é o público-alvo das publicações, dos artigos, quais as formas de fazer circular este conhecimento. É um público mais especializado, interessado, com base cultural para entender o sentido da informação ou deve ser o dizer formulado para o melhor entendimento de todos? Todavia, conclui Almeida (idem, p. 52), que “nem sempre o grande gênio inventivo ou excepcional capacidade de homem da ciência pura se casam com a forma de inteligência mais adequada para o trabalho de vulgarização”.

É interessante que o povo tenha acesso ao conhecimento científico? Sim, não, depende. As respostas podem ser contraditórias, porque elas estão relacionadas aos interesses de classes, visões de mundo, interpretações, às disputas no campo social.

A palavra povo aqui pode gerar o equívoco, como define Orlandi (2001). Utilizamos somente para dar a ideia de população, sem levar em consideração as diferenças de classe e todas as nuances ideológicas que separa um povo de outro, indivíduos, que colocam em xeque a ideia de unidade, de consenso ou discurso uníssono. O termo povo deixa

“transparente” as nuances do entendimento desta figura coletiva, multicolor, desfocada, definida pelo dicionário Larousse Cultural (1999) como um conjunto de pessoas que vive em sociedade, mas também como o conjunto de pessoas que pertencem à classe mais pobre, à classe operária ou à classe dos não proprietários, a plebe. Povo também pode ser o fantasma que assombra a burguesia, como define o pensamento revolucionário. Nas análises que se fazem, no interior da ideologia capitalista, ou é evitado, esvaziado de sentido ou aparece de forma pejorativa, aliado ao que é comum, ordinário, público. (ORLANDI, 2004, p. 10)

Conhecimento é poder, dentro de uma ideia de se empoderar, de significar sobre as decisões, de interferir. Quem detém poder realmente quer dividir poder? Voltemos à pergunta anterior e a ampliemos: é interessante que o povo tenha conhecimento? E pra que?

### **3.2 - Saber e produto**

Segundo o pesquisador Alfred North Whitehead, citado por Mowery e Rosenberg em A Trajetória da Inovação, “a maior invenção do século XIX foi a invenção do método da invenção” (Whitehead apud MOWERY e ROSENBERG, 2005, p.11). Esta ideia nos leva a uma compreensão de que um produto para ser criado passa por um processo controlado, que dá garantias à indústria da posse desse método e que seu desenvolvimento garantirá novos produtos que substituirão o anterior que fica ultrapassado, obsoleto, e surge uma necessidade do consumidor de renovação.

O produto industrializado, produzido em escala e abertura de novos mercados é o cerne do capitalismo do século XIX. O conhecimento científico, a ciência, passa a jogar um novo papel na economia, começa a ir além da pesquisa e busca de conhecimento em si, a chamada ciência básica, mas passa a buscar meios de aplicação: ciência aplicada.

A aplicação industrial dos conhecimentos gerados pela ciência gerou um novo campo de disputa. Ter o controle das descobertas é também de grande importância no processo de geração de um produto ou processo, para garantir que o investimento do capitalista gere mais acúmulo de capital para o capitalista, tendo em vista que há uma lacuna entre conhecimento científico e o produto final. Whitehead (apud MOWERY e ROSENBERG, 2005) resume o novo modus operandi da ciência industrial da seguinte maneira:

Constitui um grande erro pensar que a mera ideia científica é a invenção requerida, de modo que tenha que ser apenas aceita e usada. Um intenso período de desenho imaginativo ocorre entre uma etapa e outra. Um elemento no novo método é justamente a descoberta de como reduzir a distância entre as ideias científicas e o produto final.

Trata-se de um processo de ataque disciplinado contra as dificuldades, uma após a outra. (idem, p.11)

Acreditamos que nasça daí a necessidade de controle, segredo, patentes etc. Vivemos numa sociedade em que a disputa pelo domínio e hegemonia nas relações políticas, significa domínio sobre mercados, e a competição entre as pessoas, as empresas e os países é tão acirrada e valorizada quanto o controle sobre os meios de produção, sobre o conhecimento dos métodos e ferramentas de produção destes conhecimentos. Apesar das grandes mudanças que as sociedades capitalistas sofreram desde o início do século XIX até hoje, com relação à exploração do seu outro valor que é o Trabalho, podemos afirmar que o controle sobre meios de produção, que é o que constitui a sociedade de classes, segundo o pensamento marxiano, só se aprimorou, utilizando das estruturas do Estado, da lei, da burocracia, da universidade, da escola, da Imprensa para manter a hegemonia no discurso, do conhecimento, da inovação e do poder de fato.

Parece um tanto óbvio, na atual conjuntura, que o controle da informação seja ferramenta de controle da população consumidora e da demanda por produtos. A indústria automobilística, principalmente a dos EUA, ganhou tanta força e poder político, desde a primeira metade do século passado, por reunir interesses também muito fortes, como os da indústria do petróleo e química. Estes são detentores da capacidade produtiva de inovação neste setor e imperam no mercado mundial, forçando muitas vezes acordos para políticas públicas nacionais beneficiem o mercado dos seus produtos, ampliando suas fatias e inviabilizando o desenvolvimento de novas soluções, sem que o público tome conhecimento.

Vimos não só o rodoviarismo esmagar nossas ferrovias, mas a indústria da gasolina atrasar em décadas o programa Proálcool e travar até os dias atuais a propulsão elétrica, uma tecnologia existente nos EUA desde final do século XIX e uma solução viável para o Brasil desde a década de 1980, com o projeto Gurgel, afundado por falta de linha de crédito do antigo BNDS (Banco Nacional de Desenvolvimento Social). Outro exemplo, é o protótipo de carro elétrico construído pelas engenharias da Unicamp, desenvolvido há quase uma década e não ganhou projeção. Somente em 2015, iniciou-se um teste para popularizar o conceito de veículo elétrico em Campinas. A CPFL (Companhia Paulista de Força e Luz) instalou um ponto de abastecimento de carro elétrico no centro e tem alguns em sua frota. A concessionária de Campinas Itajaí Transportes Coletivos Ltda., em parceria com a montadora chinesa BYD, disponibilizou 10 ônibus elétricos que circulam no Centro da cidade. E a

multinacional chinesa montou uma planta para construção de ônibus elétricos e carros elétricos em Campinas, com investimento de R\$ 250 milhões (CP, 07/07/2015).

Mowery e Rosenberg (2005) falam da capacidade da indústria estadunidense de inventar demanda. Citam um estudo consagrado de Haber (1971, p.176) que discute a situação norte-americana antes da entrada dos EUA na Primeira Guerra Mundial. Refere-se “à atitude em relação ao tamanho das fábricas químicas, que era, em resumo, construir uma grande instalação e depois encontrar um mercado para os produtos”. Para criar mercado para o uso do petróleo combustível só havia uma saída, produzir muitos automóveis com motor à combustão, o que não seria fácil com um sistema de transporte público sobre trilhos e elétrico eficiente difundido nos EUA e em grande parte do mundo.

Segundo estes autores norte-americanos, os Estados Unidos, enquanto Estado, promoveu, incentivou, orientou e transformou a inovação num caminho para garantir sua supremacia militar e econômica a partir de uma sinergia intensa do financiamento governamental, da ciência produzida nas universidades e dos laboratórios de pesquisas industriais. Com observação e método, mas principalmente com uma política sólida e consistente de financiamento e controle, com objetivos claros de se tornar uma potência econômica, científica e militar, o governo dos EUA orientaram os rumos de seus investimentos e de suas pesquisas, apesar de no discurso externo ser reconhecida como a meca do liberalismo.

A rápida adoção do automóvel à gasolina durante os primeiros anos do século XX promoveu uma demanda quase insaciável por este combustível, assim como de outros derivados do petróleo, como diesel e gás. Esta demanda impulsionou a indústria do petróleo transformando aquele país em líder mundial no setor, que até hoje é motivo de guerra no mundo. A liderança norte-americana em refino de petróleo forneceu os conhecimentos necessários e as habilidades em engenharia e design para apoiar o deslocamento da indústria química do carvão para o petróleo como matéria-prima no período entre guerras. Um exemplo foi o da borracha vegetal, que abastecia 99,6% do mercado em 1940 e foi substituída quase que totalmente em cinco anos pela borracha sintética com base no petróleo.

O programa da borracha sintética ficou atrás apenas do Projeto Manhattan em termos de mobilização rápida e extensiva de recursos humanos para obtenção de um objetivo urgente durante a Guerra; em 1945, o consumo de borracha dos EUA não era apenas substancialmente maior do que o de 1941 (bem acima das 900 mil toneladas longas contra menos de 800 mil) mas também não menos que 85% do total de 1945 era borracha sintética. (MOWERY e ROSENBERG, 2005, p.107)

Os autores deixaram claro uma fina articulação entre governo, universidades e indústrias locais – nos termos de Orlandi (2012), governo, ciência e administração - com um propósito de desenvolvimento nacional. No Brasil, ainda temos dificuldade de promover esta articulação, como analisa Caldas (2014). Apesar do Brasil ter subido no ranking de publicações na última década, 13º lugar entre os 238 países, segundo dados Scopus compilados pela SCImago Journal Ranking (CALDAS, 2014) o aproveitamento dessa produção para fins de desenvolvimento econômico, social e tecnológico é considerado baixo. Segundo avaliação da própria Fapesp:

Há uma falta de reconhecimento da importância da ciência para o desenvolvimento do próprio país, em grande parte devido à carência da disseminação de conhecimentos sobre a ciência nacional nos órgãos de comunicação, agências governamentais, empresas, sociedade em geral e mesmo na própria comunidade científica. Essa falta de informação pode acarretar também o uso inadequado de informações e procedimentos de análise da produção científica, bem como sua perda de credibilidade (FAPESP, 2011, v. 1, p. 7).

Por outro lado, as conquistas técnico-científicas que o País, enquanto nação, galgou com muito custo, num dos raros centros de pesquisas fora de universidades, que é a Petrobrás, na área petrolífera, podem ser perdidas por políticas equivocadas do governo federal. E novamente, a sociedade brasileira, torna-se assujeitada a políticas socialmente autodestrutivas por não ter discernimento sobre os impactos que as decisões políticas, sem planejamento estratégico e não debatidas, podem ter na realidade social e científica. Assim, por falta dos saberes e do engajamento político-social, novamente caímos no discurso neoliberal, que não condiz com a realidade, da incapacidade estatal de governar, que esconde, oculta ou apaga os verdadeiros interesses econômicos e políticos internacionais que estão envolvidos.

### **3.3 – Saber, mobilidade e manifestação**

Desde os movimentos sociais de junho de 2013 ocorridos no Brasil, uma quantidade significativa de pessoas deste País, principalmente da população mais pobre e mais jovem, usuária de transporte público coletivo, mostrou-se mais exigente com relação a maior presença do Estado por meio de políticas públicas. Reivindicam em numerosas passeatas o cumprimento dos direitos sociais garantidos na constituição brasileira.

Especialmente naquele mês, as manchetes e noticiários da imprensa nacional e internacional destacaram na pauta inicial das manifestações a redução da tarifa de ônibus e

melhoria do transporte público em São Paulo. As grandes manifestações aconteceram no começo de junho daquele ano, mas já vinham pipocando em diversas partes do País desde março.

Quando estouraram na Capital, ocorreram quase simultaneamente, passeatas pelo mesmo motivo em Campinas. O prefeito à época, que exercia um mandato tampão, Pedro Serafim (PDT – Partido Democrático Trabalhista), tinha aprovado aumento de 20 centavos na tarifa, de R\$ 3 para R\$ 3,20, antes do fim do mandato. O prefeito recém-empossado, Jonas Donizette começou seu mandato com manifestações históricas. Voltou atrás no aumento e manteve a tarifa de R\$ 3 por praticamente mais um ano, assim como em diversas cidades do Brasil, seus prefeitos voltaram atrás no reajuste: São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Goiânia.

A Agência Brasil e Correio Brasiliense noticiaram que, no ápice das ações populares, no dia 22 de junho de 2013, “quase 2 milhões de brasileiros participaram de manifestações em 438 cidades” brasileiras no dia 21 de junho. Já o G1 São Paulo publicou, no dia 21, 1,25 milhão de manifestantes em mais de 100 cidades (PORTAL G1, 2016). Segundo o Correio Popular, Campinas bateu seu recorde histórico de pessoas na rua protestando por algo no dia 20 de junho de 2013, quando 40 mil teriam ido à rua, de acordo com dados da Polícia Militar. Mas a própria Prefeitura e a Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas), que gerencia o trânsito na cidade, informaram que o número ficou entre 60 e 70 mil pessoas (CORREIO POPULAR, 2013). Aliás, foi depois destas manifestações que a imprensa passou a transmitir os números dos organizadores e da PM, geralmente um o dobro do outro. Se os organizadores dizem 80 mil, a PM diz 40 mil e vice-versa. Esta também virou uma disputa política e simbólica.

Aquelas manifestações ficaram marcadas na história como um acontecimento que contagiou pessoas até fora do País. Segundo o site Opera Mundi, de 14 de junho, 27 cidades pelo mundo, em países como França, Alemanha, Portugal e Canadá fizeram protestos em solidariedade aos manifestantes de São Paulo.

Os manifestos se adensaram de pessoas e assuntos. Superaram a pauta do aumento de 20 centavos da tarifa e da insuficiência e má qualidade do transporte público. As Jornadas de Junho, um dos apelidos das manifestações, ganharam um slogan significativo: “Não é por 20 centavos. É por direitos!”. O bordão apontava que a causa pontual do transporte poderia transbordar para outros temas, como aconteceu.

Segundo pesquisa realizada pelo Ibope junto aos manifestantes da Capital de São Paulo, no dia 20 de junho de 2013, entraram na pauta de reivindicações temas como mais saúde, mais educação de qualidade, mais habitação, menos violência, contra a manipulação das informações pela Imprensa – houve até alguns carros de emissoras depredados e jornalistas atacados. O mesmo fenômeno ocorreu em Campinas, inicialmente com a bandeira para derrubar a tarifa, depois para o tema transporte e a difusão para vários temas.

Mas no início das manifestações, a população campineira indicava por faixas e palavras de ordem que desejava um serviço de transporte público de mais qualidade, assim como tarifa zero, passe estudantil, estatização do sistema. Já nas instâncias organizadas, audiências públicas e conselhos, o debate técnico e da sociedade civil organizada se desenvolveu no sentido de resgatar projetos de sistema de transportes sobre trilhos, como VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), soluções em corredores como o BRT e mesmo os trens. O secretário de Transportes, em 2013, apresenta uma proposta em Brasília de resgatar o sistema VLT, numa ligação do Centro até Viracopos. Assessor de Relações Institucionais da ALL (American Latin Logistic) publica um artigo no Correio Popular, em 1 de agosto de 2014, página 2, pedindo valorização das ferrovias e demonstrando suas vantagens econômicas frente ao sistema rodoviário. O editorial do Correio Popular, de 14 de agosto de 2014, com título “Transporte volta a entrar nos trilhos”, ressalta a urgência de se retomar o sistema de trilhos:

A opção por modais diferenciados para o transporte de passageiros e cargas é uma medida urgente a ser adotada em todo o País, que atravessou meio século no investimento e na dependência de um sistema rodoviário que, nos anos 50 e 60 do século passado, podia representar o salto de progresso embutido no discurso otimista de Juscelino Kubitschek, mas ao longo de décadas mostrou-se caro, pesado e inadequado para um país de dimensões continentais. (CORREIO POPULAR, Editorial, 14/08/2014)

As Jornadas de Junho marcaram, em Campinas, o que chamo de paradoxo histórico. Depois de um pouco mais de 50 anos de a cidade ter abandonado o sistema de transporte público sobre trilhos, antes feito por bondes elétricos que ligavam toda a cidade, aparentemente de forma pacífica, sem muitos questionamentos, sob um forte discurso de progresso e inovação, nasce em meio ao movimento popular a reivindicação para o retorno de um sistema férreo de transporte de massa. Lembramos que o sistema férreo em Campinas e no Brasil foi considerado obsoleto e ultrapassado, desprezado pelas políticas públicas sob este discurso, e agora volta a ser não só em grande parte da opinião pública presente em diversos

setores organizados da cidade uma solução altamente progressista, sustentável e indispensável para evitar o colapso das cidades.

No Brasil, a obsessão por fabricação de veículos automotores e abertura de estradas foi encarada por muito tempo como um repto desenvolvimentista presente em todo discurso político. A consequência foi a degradação acelerada de uma estrutura ferroviária existente e a adoção de projetos que comprometeram em longo prazo o que deveria ser o modal prioritário para o País. (idem)

O jornal lembra no artigo o projeto do trem de alta velocidade, que ligaria Campinas ao Rio de Janeiro, passando por São Paulo, que gerou muita expectativa na cidade, com diversos projetos apresentados à mídia. O governo federal chegou a abrir consulta pública para o projeto, que inicialmente estava orçado em cerca de R\$ 35 bilhões. Existiam promessas de ficar pronto até a Copa do Mundo de 2014, depois seria possível para as Olimpíadas de 2016. Mas, na verdade o projeto acabou engavetado. Muito por causa da disputa política com São Paulo, que lançou um concorrente, o chamado Trem metropolitano, que ligaria Americana ao Porto de Santos, passando por diversas cidades as quais estava planejado que o TAV passaria. Nenhum dos dois saiu do papel.

Estes foram projetos nascidos nos gabinetes dos governos, que tiveram muito pouca discussão com a população de Campinas, apesar do entusiasmo dos governos municipais com relação aos projetos. O que nos faz pensar se de fato as instâncias públicas estão abertas para a participação popular nas decisões de políticas públicas.

De qualquer maneira, as manifestações populares formularam um discurso de mudança no sistema de transporte público, que conte com a participação da população.

O que será que levou a despertar a vontade nas pessoas de debater mudança de tecnologia do sistema atual formado por ônibus movidos a combustíveis fósseis, sobre pneus, para o “antigo” sistema sobre trilhos e elétrico e também por outros modos, como a bicicleta? Será que a divulgação de informações científicas e o conhecimento cada vez maior sobre o impacto destas tecnologias de mobilidade urbana na organização social, no meio ambiente, e novas formas mais eficientes de cidade, têm alterado a opinião pública? Ou seja, mais saber sobre ciência e tecnologia e, principalmente, sobre a determinação destes sobre a vida urbana faz a população pressionar os governos para novas políticas públicas e a indústria por tecnologias mais limpas?

E se isso estiver correto, é possível afirmar que a falta destes saberes no passado e a influência de uma propaganda intensa que só vendia modernidade, no sentido de um

discurso do progresso e do moderno substituindo o obsoleto, como foi o caso do ônibus e do carro sobre o bonde, prometendo um novo modo de vida “melhor”, “mais livre”, pode ter possibilitado a mudança do sistema de transporte público de forma tão drástica, ocasionando impactos não só na organização social e urbanismo da cidade, mas também na economia, tendo em vista que uma indústria ferroviária consolidada foi desmantelada pela simples substituição do bonde por ônibus.

Aproveito para trazer uma reflexão sobre o leitor da ciência, da tecnologia, da política pública, enfim, dos saberes sociais, recorrendo a um conceito de Orlandi (2001). O leitor, enquanto sujeito que interpreta a realidade, não precisa do lugar do cientista, do político, do empresário, mas de poder relacionar-se com este lugar. “Poder ser crítico no processo de produção da ciência” [ou política públicas], já que a sociedade capitalista é definida pela sua capacidade de produzir... “Ele precisa ousar interpretar” (idem, p. 158).

### **3.4 – Saber e o leitor**

Atualmente, na chamada sociedade da informação e do conhecimento, em que a internet e as redes sociais difundem “informações” a uma velocidade fenomenal a todos que têm acesso a um computador, celular ou outro equipamento ligados à rede mundial, seria de esperar que aumente a consciência política, o conhecimento político-científico entre as massas. Isso realmente vem acontecendo (?) de certa forma.

Se a mídia é o ponto de apoio, a sustentação sem a qual, na circulação, não há disponibilidade da divulgação científica, a internet é um atalho no percurso da ciência, na relação que representa este leitor na ciência. (ORLANDI, 2001, p.159)

A internet e as novas tecnologias são uma porta de acesso às ciências e seus discursos. Existem redes de bibliotecas digitais, ferramentas de buscas eletrônicas a material científico, como Scielo, Pubmed, os portais de universidades e jornalísticos, diversos sites que ligam milhões de artigos ou publicações no Brasil e no mundo.

Segundo Orlandi (2001), a divulgação científica toma papel de sujeito leitor da ciência e se apresenta como leitor social e a escola também cumpre este papel de socialização da/ciência, reforçando a ideia de cidadania, construindo a imagem do cidadão, “sendo a ciência [e a política] componente desta imagem” (idem, p.160).

Assim voltamos às perguntas iniciais sobre a importância da divulgação científica. O conhecimento da população maior sobre os processos de produção e métodos científico-tecnológicos podem gerar uma massa crítica no seio da população que poderá interferir no

andamento dessas práticas ou até influenciar para onde o desenvolvimento tecnológico e científico deve ir? Este deve ser o intento. Ousar interpretar.

O debate sobre as pesquisas com células-tronco é um bom exemplo sobre como na divulgação os deslizamentos das interpretações do discurso ocorrem. A oposição aos procedimentos nasce de setores religiosos, de onde poderia se aferir, a priori, se há menos contato com os saberes científicos. Traz para dentro do debate científico campos distintos relacionados à ética ou moral. Um desafio. Por outro lado, o veganismo, uma forma de viver muito influenciada pela informação científica e tecnológica, pois seu adepto leva em consideração em suas ações cotidianas análises sobre as práticas produtivas da indústria, promove atitudes militantes de combate a matança de animais, contra testes de laboratórios em animais e formas de produção com impactos ambientais danosos, trabalho similar à escravidão humana e abuso animal, buscando dentro de seus meios interferir na realidade, articular um discurso contra hegemônico.

Ou seja, duas formas diferentes de abordar os temas científicos e que provocam sentidos diversos no debate público sobre ciência. Encontros de campos, na arena social, que no momento da formulação põem ideologias em circulação e promovem rupturas em sentidos estabilizados.

O discurso de modernidade e do progresso, alinhado a uma narrativa excludente do urbanista, do administrativo, promove justamente o contrário, que é uma ilusão de consenso e o apagamento da política. A repetição acaba por apagar os conflitos, gerar silenciamento, fazer calar - tal qual desenvolvido por Orlandi (1992), que toma o silêncio em sua dimensão política - a polissemia, com relação às tecnologias de mobilidade urbana na história de Campinas.

Talvez este seja o interesse de quem detém o poder, não haver criticidade às ações. Talvez, também por isso interesse para o governo retirar, sem debates, disciplinas como sociologia e filosofia da obrigatoriedade dos currículos escolares, porque aumenta as chances de haver menos mentes reflexivas sobre a realidade. Não que o fato de constar as disciplinas seja garantia de alunos conscientes, mas não ter é a materialização de uma ideologia.

Estas questões apesar de parecerem ampliar o leque de discussão, na verdade estão ligadas a um fio condutor: a informação, conhecimento e conscientização sobre como os rumos da ciência e da tecnologia podem gerar comoção social e por isso ainda o ceticismo por parte da “ciência” em relação à divulgação ou vulgarização dos saberes.

## 4 – TRANSPORTE E OS MOVIMENTOS SOCIAIS

### 4.1 – A promessa da modernidade

A área urbana de Campinas começou a ocupar áreas das fazendas a partir do final dos anos 1920, após a crise cafeeira, com alguns bairros que transpunham as linhas férreas, como a Vila Industrial, Chapadão e Guanabara. Na medida em que a zona urbana vai abrindo espaço para o êxodo rural, há o movimento da zona rural abrindo espaço físico para o urbano ou este vai sendo tomado para novos usos.

A cidade expandia seu sistema viário de forma desarticulada. A ideia de um plano urbano para Campinas foi defendida, em 1933, pelo engenheiro Carlos Stevenson numa reunião do Rotary Club. Parte do seu discurso foi publicado no caderno *Século XX*, produzido pela Rede Anhanguera de Comunicação (RAC):

E todos nós, campineiros natos e de boa adoção, queremos ver esboçado o plano de uma nova cidade, a Campinas de amanhã, que possa abrir aos visitantes os solares da hospitalidade, pelas portas largas e bem traçadas avenidas, cheias de ar, de luz de e elegantes prédios e bons edifícios públicos. (BICALHO e RODRIGUES, 2004, p. 74)

Entre 1934 e 1938, o Plano de Melhoramentos urbanos, elaborado por Prestes Maia, é definido e aprovado. Segundo Bicalho e Rodrigues (2004), a ideia de cidade planejada associava-se ao conceito de moderno vindo do modelo norte-americano, se impondo à antiga forma europeia, que aspirava à simplificação de hábitos, praticidade no cotidiano, espaços racionais, científicos, e rápida locomoção.

O poder municipal mostrou assim reconhecer que o planejamento do espaço era imprescindível para adequar Campinas às condições de cidade moderna, com boa circulação e aproveitamento imobiliário do solo. (idem, p. 74).

O foco de Prestes Maia seguia a cartilha do Clube do Automóvel Paulista, do qual era sócio, de preparar as cidades para a “era do automóvel”. Prioriza a urbanização para o uso dos veículos e circulação, colocando a fluidez dos carros como foco no planejamento e o discurso do progresso para convencer os corações. O que isso significa na prática para Campinas, a rua passava a ter prioridade para os veículos, o alargamento de vias como a Avenida Francisco Glicério, no Centro, não só necessitou de desapropriações como da derrubada de patrimônio histórico, como é o caso emblemático da Igreja do Rosário, que ficava na praça em frente ao Palácio da Justiça, do outro lado da via do Largo que recebeu o

mesmo nome da igreja. Mais de 45 prédios foram derrubados somente para abrir espaço para as avenidas Francisco Glicério e Campos Salles em 1936, informa o Correio Popular (2005). Reflexos deste Plano, instituído pelo Ato 118 de 1938, do prefeito João Alves dos Santos, perduram até os dias de hoje, como os eixos radiais, que ligam as estradas de acesso à cidade e anéis perimetrais de articulação.

A nova forma de ver a cidade exigia uma nova modalidade transporte condizente com o discurso moderno e progresso. Com o passar do tempo, falta de investimentos e a pressão rodoviarista sobre as políticas públicas nacionais, os bondes perdem sua posição de tecnologia moderna para os veículos automotores que começam a ocupar espaço nas vias como soluções adequadas para o novo ideário de liberdade, expansão urbana e avenidas largas. As amplas avenidas propostas pelo Plano de Melhoramentos Urbanos, que estruturou o sistema viário existente até os dias de hoje, eram planejadas para melhorar a circulação de veículos automotores, entre eles o ônibus, que não tinha prioridade no imaginário social, principalmente da camada que poderia adquirir um carro.

O sistema de bondes não acompanhara a expansão urbana e abre-se um espaço para a instalação de uma empresa de transporte coletivo feito por ônibus, na década de 1940. A Câmara enviou convites às empresas de transporte intermunicipal para montar um serviço local. A primeira empresa de ônibus de Campinas foi criada em 1942 por Joaquim Brito Cury, com três veículos. Um requerimento à prefeitura falava em “criar uma rede de auto-ônibus, movidos à gasogênio, que ligue entre si, os pontos extremos da cidade, solucionando, assim, o problema da condução”. A proposta ainda explicava que haveria “carros modernos e possantes, propiciando aos passageiros o máximo conforto e segurança” (apud BICALHO e RODRIGUES, 2004, p. 77).

A Empresa Campineira de Ônibus não durou muito e foi encerrada em 1943. Até 1948, não há registro oficial, segundo Bicalho e Rodrigues (2004), de empresas de ônibus no perímetro urbano. O transporte público continuou a ser suprido apenas pelos bondes e complementado pelas linhas interurbanas e algum serviço clandestino de bairros mais distantes até a região central.

A Companhia Paulista de Tração, Luz e Força vinha manifestando seu desinteresse em manter o serviço de bonde. Naquele ano de 1948, o vereador José Vilagelin Neto propõe a criação de uma empresa municipal para encampar o serviço, como foi feito em São Paulo. Ao apresentar a proposta disse que “o sistema chamado bondes elétricos ainda será por muito tempo o transporte conveniente para a maioria da população” (idem, p.58). A

proposta não passa, mas dois anos depois, a Companhia Campineira de Transportes Coletivos (CCTC), uma das operadoras de ônibus intermunicipal da cidade, propõe assumir o serviço conquanto que possa substituí-lo por ônibus em dois anos. Ainda não emplaca. Mas os argumentos eram fortes, baseados no discurso da modernidade e do progresso, contra o obsoleto. Lembrava que cidades dos Estados Unidos e do Brasil, como Rio, São Paulo e Recife, que tinham mostrado preferência pelos ônibus. O mesmo tipo de propaganda usado pela GM nos EUA algumas décadas antes.

(...) mobilidade, independência, flexibilidade e maior conforto (...) que se sobrepõe naturalmente a rigidez dos itinerários sobre trilhos, ao trambolho da via permanente. (idem, p. 59)

Na década de 1950, dos 50 anos em 5, constrói-se uma ideologia de impossibilidade de convivência entre o bonde e o ônibus. O sentido do que era moderno se inverte e fica obsoleto, ultrapassado. Fortalece-se a ideia de que os bondes atrapalham o trânsito. Contribuiu para isso a valorização da energia gerada por combustíveis fósseis “como representação da moderna tecnologia e do progresso” (idem) e também a produção de ônibus no País.

Novamente, o que vemos no fundo são interesses econômicos e empresariais condicionarem o sentido de moderno e progresso. Atualmente, quando se fala em cidades modernas, no que diz respeito ao transporte público, é justamente a convivência entre diferentes modais e tecnologias que dão eficiência à mobilidade urbana e as soluções aplicadas, consideradas modernas, na atualidade, são baseadas em sistemas de corredores fixos, como metrô, BRTs (corredores de ônibus) e VLTs (sistema de trilhos). Vamos tratar um pouco mais sobre isso no Capítulo 5.

Na Câmara Municipal, crescia o debate sobre a excelência dos ônibus e a obsolescência do bonde. Havia alguns defensores do bonde, como o vereador Adalberto Prado e Silva, que o considerava “popular” e “acessível” (ibidem). Entretanto, em 1955, o sistema passa por uma fase muito crítica, tendo 15 carros funcionando, 13 em reparo e 4 avariados. Em março daquele ano, Cesar Contesotto, Artemio Caruso Andreolli, Antonio Soares Pacheco e o ex-prefeito de Campinas Miguel Vicente Cury (1948-1951) formam a Sociedade Campineira de Transportes Elétricos (SCTE) para assumi-lo e reorganiza-lo, assim como tinha proposto a CCTC. A CPFL transferiu o patrimônio para a Prefeitura, que fez uma licitação para ainda tentar manter o serviço de bonde, concedendo também ao concessionário que assumisse o direito de uso de uma área de 10 mil metros quadrados no Cambuí e isenção

de impostos por 10 anos, além de as construções serem bancadas por uma taxa adicional. Melhor não poderia ser para quem assumisse. E quem assumiu foi a SCTE. Em 1961, a SCTE muda para Companhia Campineira de Transportes Elétricos (CCTE) e se une com a CCTC.

Para Bicalho e Rodrigues (2004, pg.60) “é provável que a CCTC, que já se mostrara interessada na operação do serviço, tenha influenciado na formação da Sociedade organizada por Cury e seus sócios”. Chegou-se a ter um debate jurídico na Câmara sobre se a concessão do serviço de bonde deveria ser devolvida à Prefeitura. Para não haver problemas, a Prefeitura fez uma nova licitação do serviço de bondes, que foi vencido pela única concorrente: a CCTC. Os bondes ainda conviveram com os ônibus até 1968 e foram finalmente encerrados.

Mas isso não foi o fim das reclamações dos usuários com relação ao transporte público. A promessa de eficiência e solução dos problemas não se concretizara.

#### **4.2 – Sobre a insatisfação com o transporte público**

As reclamações contra os bondes iam desde o preço até a necessidade de disciplinamento dos seus usuários. A convivência dentro e pela máquina possibilita relacionamento entre classes distintas e exigia o que Hadler (2004) detecta a necessidade de um comportamento que revele o progresso da cidade. Isso fica evidente logo na reclamação abaixo:

De quem competir, solicitando providências em ordem a reprimir os abusos como os que praticaram alguns gaiatões de mau gosto, no domingo último, nos carros em que iam famílias. Custa a crer que indivíduos, aliás de boa aparência, pratiquem atos como estes, que merecem a mais severa censura porque vão de encontro ao que mandam a boa educação, o senso comum e o decoro devido ao público. (Gazeta de Campinas, 14/10/1879, apud HADLER, 2004, P.62)

Como pesquisadora da área da linguagem, Hadler (2004) ao analisar as relações sociais no/pelo bonde conclui que como um transporte coletivo urbano, “o bonde cria situações de convívio social antes inexistentes, como o fato de muitas pessoas terem de estar muito próximas fisicamente umas das outras durante um certo tempo de duração de um trajeto”.

Essa nova situação colocaria em relevo alguns comportamentos ou hábitos costumeiramente observados no cotidiano das relações sociais e que poderiam ser considerados como inconvenientes se praticados numa situação de convivência próxima forçada, como é o caso de uma viagem no bonde. Os embrulhos carregados não podem incomodar os passageiros. A convivência com outros no banco do bonde impõe um

limite para a expressão da individualidade. Um certo disciplinamento quanto ao uso do espaço público, um disciplinamento das relações sociais, se faz mais presente e evidente. Não se deve andar de bonde embriagado ou mal vestido. Valoriza-se um padrão de comportamento colocado como referência de uma conduta elegante e civilizada, que expresse com dignidade o progresso da cidade. (idem, p. 70)

A pesquisadora encontra no arquivo de jornais de 1879 três evidências com relação à convivência entre as classes que acabam por revelar versões sobre a cidade de Campinas daquela época:

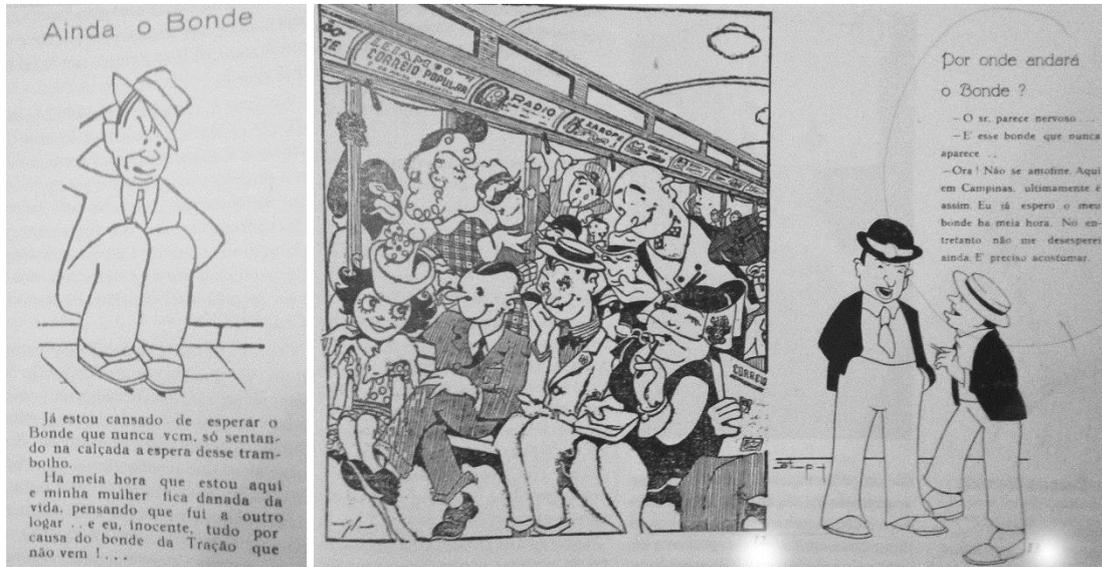
Em Campinas, logo após a inauguração dos serviços de bonde de burro, somos informados pela imprensa diária que “tem sido bastante animadora a concorrência de passageiros nos bonds desta cidade. Durante o dia de anteontem mais de 700 pessoas transitaram nos poucos carros que por enquanto há. O serviço está sendo feito regularmente.” (Gazeta de Campinas, 28/09/1879, apud HADLER, 2004, p.64)

O *Diário de Campinas* recebe carta de um leitor e “colaborador” do jornal tecendo considerações diversas sobre o serviço de bondes recém inaugurado. O leitor reconhece em primeiro lugar que o público deve estar bastante satisfeito, pois “mais um passo para o verdadeiro progresso acaba-se de dar”, porém alerta a Companhia Carris para possíveis dificuldades quanto às despesas em função do “pouco movimento de passageiros, si não tomar providências afim de attrahilos em grande numero”. O articulista chama a atenção para o fato de que em Campinas “os arrabaldes são povoados quasi exclusivamente por famílias necessitadas e as do centro só buscão esses lugares uma ou outra vez”. (HADLER, 2004, p. 66)

Os bondes também levam ao teatro, aos espetáculos constantes do Teatro São Carlos e ao Rink, onde há apresentações de programas de variedades e, também, se pratica a patinação. Logo após a inauguração dos bondes, já há reclamações para que se tome providências para haver carros para depois dos espetáculos, já que foi anunciado que os bondes correriam para o teatro entre 7h20min e 7h43min. “Seria de mau gosto ir-se ao Circo, ao Rink ou ao São Carlos embarcado e voltar-se a pé para casa” (Diário de Campinas, 28/09/1879, HADLER, 2004, p.67).

Desde o início, houve reclamações e elogios em favor do bonde. O político, intelectual e escritor Rui Barbosa escreveu em 1898: “O bonde foi, até certo ponto, a salvação a cidade. Foi o grande instrumento do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central. O bonde foi – e preciso dizê-lo – uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo” (apud STEIL, 1984, XVI).

Com o bonde elétrico, apesar do maravilhamento com aquela tecnologia moderna, as reclamações também se acumulavam. Algumas vezes era por não aparecer, por falta de energia, outras queixas vinham da bolinagem dos “cavalheiros” com as donzelas devido à lotação. Elas aumentavam com relação à falta de abrangência do sistema aos bairros cada vez mais longes. A imprensa adorava fazer charges sobre os atrasos, como as abaixo:



*Imagens fotografadas de Trilhos e Linhas: História do Transporte Urbano em Campinas. Campinas, 2004. Charges do Correio Popular 12/1938 e 3/9/1939. Coleção de Maria Luiza S. P. de Moura.*

Com a precarização dos bondes, as reclamações foram aumentando. As linhas começaram a ser extintas aos poucos. A partir de 1955, quando a CCTC assume, contratualmente tem que manter o serviço por 10 anos, mas a linha de Sosas, que havia sido adquirida pela CPTL&F da Estrada de Ferro Sorocabana, é extinta sob o argumento de falta de segurança e conforto ao usuário.

Em 1967, as linhas eram 1 e 2 – Vila Industrial; 3 – Guanabara, desvio no IAC e Av. Barão de Itapura; 4- Taquaral; 5 – Estação, circular; 6 e 7 – Cambuí; 8 – Bonfim; 9 – Botafogo, Largo do Teatro; 10 – Castelo; 11 – Av. da Saudade; 12 – Bosque; 13 – Cambuí e 14 – Vila Boa Esperança. (O Estado de São Paulo, 26/8/1967 apud Bicalho e Rodrigues, 2004, p. 63).

Em janeiro de 1968, apenas sete linhas continuavam circulando e em 24 de maio a última delas, a linha 9-Botafogo, deu sua derradeira volta. Uma despedida que começou de manhã com os estudantes do colégio Culto à Ciência, com música executadas pelos alunos e a festa promovida pela Rádio Educadora Campinas e Casa Lord, com o cantor Roberto Fioravante e a Banda Carlos Gomes, finalizando com fogos de artifícios no Largo do Rosário. Esta foi a despedida oficial. Será que não houve nenhum protesto contra o fim do bonde,

somente a festa? A linha 14 – Vila Esperança ainda funcionou até novembro, quando terminou o asfaltamento da via por onde transitaria o ônibus.

Nenhuma dessas decisões teve participação da população, até porque o período militar não propiciava plena democracia. Nos anos de 1970, Campinas viveria outros problemas com o transporte.

O projeto rodoviarista não favorecia prioritariamente o transporte coletivo, mas sim o individual. A frota em 1976, segundo a Emdec, era de 85% de veículos particulares e 1,5% de ônibus (BICALHO e RODRIGUES, 2004). Por outro lado, a crise econômica mundial se agravou em 1974, os salários tiveram seu poder de compra reduzido e a crise do petróleo pressionou o preço da tarifa, que apesar de ser definida pelo poder público, seguia a lógica do capital privado, como é até hoje, aumentam-se os insumos, aumenta-se a tarifa. O transporte público estava nas mãos de apenas uma empresa e essa repassou os custos ao usuário.

Uma pesquisa do Instituto Gallup, de 1976, apontava o problema número 1 dos campineiros: o transporte público. As queixas estavam sobre fatores como “impontualidade dos coletivos, os longos períodos de espera e a superlotação”.

Em outra, realizada pelo PPDI, o transporte ocupava o quinto lugar, o que mostra que em 8 anos houve um aumento significativo da insatisfação dos usuários, cujos reclamos não encontravam eco na CCTC. (idem, p.111)

A opinião pública é mantida afastada das decisões. Até que o prefeito Francisco Amaral cria um grupo consultivo para propor mudanças no sistema de transporte público. Busca uma reação à crise do petróleo tentando retomar o sistema elétrico, mas sobre pneus: o trólebus. Propõe medidas anticarro, como impedir estacionamento em vias públicas e também medidas que beneficiam o trabalhador, como o passe operário, que se tornaria o vale-transporte. Somente este último emplaca, aprovado pela Câmara em 1981 e aplicado apenas em 1982. As outras ideias não prosperam.

No final dos anos 1970, o movimento popular começa a ressurgir, principalmente com movimento de habitação e carestia. As reclamações contra o sistema de transporte mantido por uma empresa e, em 1977, o vereador Manuel Moreira apresenta projeto para acabar com o monopólio da CCTC. Uma pesquisa realizada pela municipalidade aponta que transporte público é escolhido como principal problema por três anos seguidos (BICALHO e RODRIGUES, 2004). O prefeito Amaral cria comissões, com a participação de diversos setores da sociedade para uma proposta para o transporte público. Depois volta atrás para

esperar a construção de um tipo de Plano Diretor para o Transporte Urbanos com apoio da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), que acabou por ser feito de forma caseira e costumeira, entre os técnicos e políticos.

Em 1980, a prefeitura abre concessões onerosas para novas empresas atuarem no transporte público da cidade e dividiu-a em regiões chamadas de Áreas de Operação Exclusiva (AOE).

No começo dos anos 1980, o movimento de favelados ganha as ruas e os gabinetes para reivindicar, primordialmente, melhorias nas condições de moradia, educação, saúde e saneamento, mas incorporam às reivindicações da Assembleia do Povo (AP) o transporte urbano.

Bicalho e Rodrigues (2004, p. 125) contam, a partir dos arquivos do Centro de Investigação e Solidariedade aos Movimentos Populares, que a AP preparou “um estudo sistemático para conhecer as deficiências mais sentidas pelos usuários da periferia”. O documento sugeria estatização, criação do fundo municipal de transporte coletivo, pedia um estudo pela prefeitura para operar um número mínimo de linhas, a fim de estabelecer uma linha padrão. Estas e outras sobre, como segurança, confiabilidade, conforto, ampliação dos veículos, diminuição da altura entre o leito carroçável e o primeiro degrau do ônibus e redução da tarifa, que em 1980 era de Cr\$ 8, o que correspondia um custo mensal ao trabalhador de 15% do salário mínimo. Não foram aceitas pela comissão criada por Amaral. E como poderia? A voz do favelado ressoando nos salões do poder onde nasce a política pública, por onde circula o discurso urbano é desorganizador. As favelas não são urbanizadas e as pessoas que vivem nelas, portanto, estão de fora desta organização. Orlandi (2001) trata sobre o distanciamento entre o agente político em sua fala administrativa, que domina o discurso sobre o urbano, “que só compreende aquilo que faz sentido para ele. O que não entra aí não significa”. A quebra da hierarquia social não faz sentido. Ela dá um exemplo de um secretário que recebe a população e não consegue compreender suas reivindicações, que poderia ser substituída pelo exemplo que demos logo acima da Assembleia do Povo.

A fala dessa ‘gente’ deveria estar organizada, administrada por seu programa político, dito pelo discurso sobre o urbano (migração do discurso do urbanista, com palavras como urbanização, comunidade etc) e não pelo real concreto de suas condições reais de vida que eles expõem a partir de suas posições sociais, seus discursos (e não falamos pelo urbano). Eles estão presentes, mas o imaginário que separa a situação concreta do cotidiano da cidade de sua configuração enquanto espaço da administração urbana (domínio da política pública). Elas estão “fora do discurso” urbano administrativo. Suas

falas, nessas condições, são falas desorganizadas (ou desorganizadoras) (ORLANDI, 2001, p. 192).

É interessante nos determos um pouco no termo favelado, que atualmente foi substituído pela palavra comunidade, dando o sentido de inclusão deste grupo excluído dos direitos à cidade. Modernamente não se diz mais favela ou favelado, porque ambos estariam incluídos no discurso urbano, do polido. Este discurso apaga a hierarquização social e os conflitos nascido daí.

Doraci Alves Lopes, ao descrever o movimento de favelados da Assembleia do Povo, trata da luta incansável para resolver suas dificuldades e conquistar direitos básicos. Enquanto os políticos e os empresários chegavam a um consenso sobre a melhor forma de planejar o transporte público, algumas vezes divergindo no valor e forma de cobrar a tarifa, a voz do movimento popular era silenciada politicamente.

Os favelados continuaram a recapitular sua história na cidade e a analisar o lugar subordinado que lhes foi reservado. Desde sua chegada, tiveram que enfrentar, sem tréguas, a precariedade de sua condição de moradia: enchentes, desabamentos, abertura de caminhos transitáveis, fazer reformas no barraco ou construí-los em outro local, conseguir entulhos para tapar buracos, limpar córregos e, ainda, lutar pelo acesso a equipamentos urbanos básicos, como água, luz, esgoto, ônibus, escola, posto de saúde, creche. (LOPES, 1997, p.139)

Em março de 1981, representantes de 14 bairros se reuniram em frente à Prefeitura. A pauta do transporte se fortalecia. Oito dos bairros presentes reivindicaram melhorias no transporte: Jd. Santa Eudóxia, Parque Brasília e Jardim Itatiaia queriam ônibus, enquanto Vila Boa Vista, Jardim Florence, Jardim Garcia, Castelo Branco e Padre Manuel de Nóbrega exigiam prolongamento do horário de circulação, mais veículos nas linhas e fiscalização.

Bicalho e Rodrigues ponderam que comparado com outras cidades, o movimento popular de transporte de Campinas foi pequeno, “mas isso não significa, porém, que a insatisfação com a qualidade do serviço oferecido fosse menor” (idem, p. 127). Na verdade ela só fez crescer.

A falta de respostas e o descompasso da administração para atender às necessidades, resultaram no abandono paulatino do sistema de transporte por grande parte dos usuários, que viram nas oportunidades de ter um veículo próprio uma solução para os problemas relacionados à má qualidade do serviço. Com o passar dos anos, a situação piorou.

Tanto que atualmente, a proporção veículo/habitante da cidade é de 1 carro para cada 1,3 habitantes (EMDEC, 2015).

As tentativas de organização e de ter mais controle do sistema foram frustrada por uma organização cartelista das empresas de ônibus, que quando se veem pressionadas ameaçam o Poder Público com demissões e paralisações, prejudicando os trabalhadores que ainda necessitam do transporte público e a economia da cidade. Um exemplo intrigante ocorreu com uma greve de ônibus, iniciada no dia 8 de agosto de 2013, menos de dois meses depois das passeatas de junho por melhoria no transporte, quando a Prefeitura voltara atrás no aumento da tarifa. No dia 9, os motoristas da maior empresa da cidade atravessaram mais de 250 ônibus pelas principais avenidas de Campinas, um fato inédito, porque sempre quando há greve de funcionários os ônibus não saem das garagens. O fato inusitado paralisou o trânsito de vias e estradas e interrompeu o trabalho inclusive de outras empresas de ônibus que não participavam da paralisação (G1 Campinas, 9/8/2013). O motivo da greve não era por aumento de salário, mas contra o aumento de R\$ 8 no desconto de convênio médico da folha de pagamento dos funcionários. A greve terminou após uma reunião entre o sindicato e a entidade patronal, naquele mesmo dia, quando esta, segundo a imprensa, explicou o motivo aos sindicalistas o motivo do reajuste, que foi compreendido com muita tranquilidade.

Quando há uma greve de ônibus em Campinas, o preço político quem paga é o administrador público, porque a população se volta contra a Prefeitura que tem o dever de gerenciar o sistema, apesar de não operá-lo.

Enfim, os protestos da população contra a precariedade do sistema de transporte público em Campinas são históricas e justificadas. As Jornadas de Junho de 2013, que reuniu milhares nas ruas para reivindicar redução na tarifa e melhoria no sistema, trouxe a relevo uma pauta social que jamais deixou de existir.

Campinas sofre há décadas por uma falta de planejamento e revisão da sua matriz de transporte público. Desde o Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia, que implantou definitivamente o rodoviarismo na cidade e deixou de considerar o papel estruturador do transporte público na ocupação do solo (DIEGO e REIS, 2010), a população e a administração estão em renitente embate por um transporte público melhor.

Uma tentativa de renovação aconteceu na década de 1990 com a implantação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que é um bonde melhorado. Um projeto inovador, que trazia novamente a promessa da modernidade e do progresso, mas que foi da glória a desgraça em muito pouco tempo. Atualmente, coloca-se a esperança no BRT.

### **4.3 – VLT e BRT: soluções modernas**

Na década de 1980, a cidade começou a cogitar a ideia de revitalizar o bonde com uma tecnologia nova, denominada pela sigla VLT. Os estudos foram retomados no começo dos anos 1990 e um acordo entre o governador Quércia, ex-prefeito de Campinas, e a Fepasa possibilitou a criação de uma linha que atenderia 20 mil passageiros dia. O metrô de superfície revitalizara o antigo leito da Sorocabana, desativado 20 anos antes. A história da Sorocabana é interessante, porque era a única linha que antigamente ligava os bairros mais pobres da cidade ao Centro de Campinas. As outras conectavam as grandes fazendas cafeeiras.

No dia 23 de novembro de 1990, a primeira viagem de Veículo Leve Sobre Trilhos acontece em Campinas, num pequeno trecho de 2,1 km entre a Estação Central, próximo onde fica o Terminal Rodoviário Ramos de Azevedo e a Estação do Jardim Aurélia. O trecho completo, daquela primeira fase, continha 7 km, 7 estações, e seguia até a Vila Rica, cruzando as avenidas Barão de Itapura e Governador Pedro de Toledo, a Ferrovia Paulista, a rodovia Anhanguera, John Boy Dunlop, Av. Amoreias, atravessando bairros, como Bonfim, Vila Nova, Vila Teixeira e Campos Elíseos. Segundo notícia da Folha de São Paulo (24/11/1990), Campinas seria a segunda no Brasil a aderir à tecnologia. A primeira era Teresina (PI), mas ainda não havia inaugurado nenhum trecho até aquele momento.

O projeto contratado pela prefeitura, cuja licitação de aproximadamente US\$ 50 milhões foi vencida pela empresa Mendes Junior, sob suspeita naquela época, consistia num trecho de 13 km, com 11 estações, ligaria o Centro aos bairros mais populosos da região Sudoeste, cujas informações da Folha (idem) apontavam deter 45% da demanda de transporte público da cidade. Segundo GORNI (2002), a decisão fazia sentido, posto que à época a população da região sul da cidade era superior a 400 mil. A linha permitiria desafogar o principal corredor de ônibus da região, onde transitavam 260 ônibus por hora, que transportavam 150 mil passageira/dia.

A inauguração do pequeno trecho em novembro de 1990 era para ajudar a campanha eleitoral do candidato de Quércia, Fleury. Os políticos faziam discursos, o povo se aglomerava para assistir a inauguração. O repórter Walter Ocampo (FOLHA, 24/11/1990, p.J1) a “festa do interior”. Muitas pessoas seguravam bandeiras do candidato a governador Fleury (PMDB). Outros gritavam “viva o prefeito” Jacó Bittar (PT). O ex-prefeito Lauro Péricles, em seu discurso dizia que a obra feita pelo prefeito “superou qualquer divergência

partidária”. Bittar disse que “procurou estabelecer o moderno em Campinas” e que “os interesses da cidade estão acima dos interesses do partido ou pessoais”.

Em 15 de março de 1991, último dia do mandato de Quércia, a inauguração oficial contou com a presença do governador. Os sinais indicavam que as coisas não iriam bem. A composição que levou o grupo de políticos se recusou a voltar do Centro para a estação da Vila Teixeira, devido a problemas elétricos (GORNI, 2002).

Em 18 de outubro de 1991, o Estado de São Paulo publica uma denúncia de que o VLT era um objeto de mera curiosidade para a população. Embora já devesse estar operando comercialmente, “o sistema foi inaugurado oficialmente três vezes, rendeu votos a Luiz Antonio Fleury Filho nas últimas eleições, mas ainda não ofereceu a planejada alternativa para os 600 mil usuários/dia dos ônibus urbanos, apesar de ter consumido até agora investimentos de US\$ 50 milhões (Cr\$ 29,3 bilhões), quase a metade do custo total da obra”. O orçamento já estava em US\$ 112 milhões ou Cr\$ 65,7 bilhões.

O fato é que as obras do VLT estacionaram na Estação Campos Elíseos, atrás da Vila Rica, em 1993, e dali nunca mais saiu. Foi acusado de ligar nada a lugar nenhum, não atingiu e de só dar prejuízo. Afinal, o sistema que foi dimensionado para transportar 75 mil passageiros/dia, mas transportava 4 mil passageiros/dia e arrecadava R\$ 30 mil e o custo era de R\$ 400 mil. Em 1995, o governo estadual tinha meta de privatizar a Fepasa e para sanear a empresa e reduzir seu prejuízo, desativou o VLT em 17 de fevereiro de 1995. Os 150 funcionários que trabalhavam no local foram demitidos. Em 1º. de agosto de 1996, o Diário do Povo publicou “R\$ 200 milhões apodrecem no VLT”.

Várias causas foram apontadas para o fracasso do VLT: a falta de ônibus para alimentar a linha, má localização das estações, baixa renda e densidade demográfica da região servida e a curta extensão do sistema. As estações com o tempo foram destruídas, os trilhos arrancados e levados para destinos incertos ou inconfessáveis. Os prédios foram sendo destruídos, utilizados por usuário de crack, “virou terra de ninguém (DIÁRIO, 1996). Atualmente, o trecho está incluído no projeto BRT, para ser perimetral entre as linhas Campo Grande e Ouro Verde.

O Projeto BRT (Bus Rapid Transit), sistema de corredores exclusivos de ônibus, com lógica de funcionamento de metrô, tendo pagamento desembarcado, plataformas em nível e, dentro do possível, interrupções em cruzamentos com outras vias. Este projeto está em estudos há cerca de 10 anos e em 2016 foram licitados os três trechos: Campo Grande com 17,8 km; Ouro Verde, com 14,4 km e o Perimetral, com 4 km. O projeto, que foi para a

licitação no dia 19 de setembro de 2016, teve adesão de 17 empresas e um deságio de R\$ 98 milhões. Até o começo de fevereiro de 2017 ainda não havia prazo para início das obras.

O projeto do BRT campineiro carrega com ele todo o simbolismo histórico da cidade moderna sonhada por sua elite. Em notícia publicada no site da Emdec, em 15 de março de 2016, o secretário de Transportes Carlos Barreiro anuncia a licitação: “Este é mais um importante passo para dotarmos a nossa cidade de um transporte público mais moderno, eficiente, seguro e rápido”.

## 5 – PLANEJAMENTO E POLÍTICA PÚBLICA

### 5.1 – Versões da mobilidade

Mobilidade Urbana é um conceito inscrito no Estatuto da Cidade de 2001 e faz parte de um debate recente, intensificado a partir de 2012, com a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e ainda um tanto transparente à população. Mobilidade urbana se realiza no trânsito e transporte de pessoas e cargas, mas também nas relações sociais e disputas geradas pela/na cidade. Sua infraestrutura possibilita a concretização do direito do exercício de ir e vir garantido no Artigo 5º. da Constituição Federal de 1988. Consolida a ideia de integração nacional, de nação brasileira, de espaço público, mas é muito mais do que somente a possibilidade de deslocamento no espaço territorial, mas sim, ao ser realizada fisicamente ou virtualmente, constitui o espaço social, concreto e simbólico, os encontros, as relações sociais, onde circula a política, o conflito, o dissenso. Todavia, “o espaço é administrado, institucionalizado, organizado e calculado” (ORLANDI, 2010, p.5), o que faz da mobilidade urbana uma ferramenta de planejamento, de organização da cidade e do social.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTP) no livro “Mobilidade & Cidadania” (2003), define mobilidade urbana como “atributo das pessoas e dos agentes econômicos no momento em que buscam assegurar os deslocamentos de que necessitam, levando em conta as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas” (ANTP, 2003 p. 14). O termo “atributo” remete a definição de propriedade, qualidade inerente aos sujeitos de se locomover, o que nos traz à memória a própria condição humana primitiva de caminhar pelo planeta, sem fronteiras: o nômade ou o errante.

O próprio corpo humano é um veículo onde transporta seu espírito, suas memórias, sua capacidade de ler e interpretar, constituir, formular e circular o seu discurso. Dias (no prelo), analisa a figura do nômade e sua diferença com o errante. Historicamente, o nômade é o sujeito que se desloca de um lugar a outro, sem lugar fixo, mas num caminho repetitivo, se constituindo historicamente, a partir desta repetição. O errante segue um percurso sem rumo, sem história, sem memória. Na contemporaneidade nasce, de acordo com Dias, uma nova problemática com relação à mobilidade, que remete à memória destes personagens de forma deslocada, na figura dos internautas, sujeitos se movem através da rede mundial de computadores, em suas redes sociais, cuja mobilidade se desloca do espaço para a

mobilidade no tempo. Ela formula uma pergunta sobre a própria condição do sujeito em movimento:

como nos relacionamos hoje, com os espaços? O que guia nosso itinerário (repetitivo à moda nômade, mas sem memória histórica, à moda errante) pela cidade? Seríamos nômades, sedentários, errantes? (DIAS, no prelo).

Com a fixação do homem, nasce a vigilância, a administração, a organização dos sujeitos no espaço de convívio, a criação de fronteiras físicas, para se somar as culturais. O nômade tem relação com o caminho, repetitivo, já o sedentário com o local, a propriedade.

No urbano, a mobilidade acontece num espaço de disputa, onde se reflete a luta de interesses divergentes e conflitantes, onde se dá a política. Para Marx e Engels (2007), “a história de todas as sociedades até hoje existentes é a história da luta de classes”. Sendo assim, quando nos movemos encontramos com as barreiras sociais construídas pela hierarquização, o encontro entre o “socius e o hostis” (ORLANDI, 2001, p.189), ou então, outras disputas, como entre aqueles que possuem veículos; entre pedestres e motoristas; entre motoristas, pedestres e o Estado (administração); entre as noções de público e privado. Elas se materializam no congestionamento, na violência do trânsito, nos atropelamentos, nas multas, no estacionamento na rua e/ou na calçada, na tecnologia do transporte público e individual, na disputa no espaço público etc.

No capitalismo, devido à circulação e acúmulo do capital é dada também a possibilidade de mobilidade social, entre as classes, que tem seus efeitos no trânsito nos espaços sociais, criados pela segregação entre os indivíduos e as classes.

Pela mobilidade urbana nascem também formas de interpretação da cidade e de como o sujeito constitui, formula e circula o discurso urbano. “Uma pessoa atravessando a rua experimenta sentidos do espaço urbano que difere de uma pessoa atravessando a cidade em um ônibus” (ORLANDI, 2010, p. 6). Um motorista ao dirigir seu veículo automotor frui da cidade de forma completamente diversa do ciclista; a solidão do indivíduo atrás do volante envolto às buzinas num engarrafamento; a leitura da analista à narrativa formulada pelos muros grafitados e pichados.

Entretanto, é preciso uma forma de consenso para que todos convivam no espaço de mobilidade. Portanto, a política pública nasce com o intuito de conciliar, apagando interesses individuais e coletivos, econômicos e sociais, fabricando um consenso. O discurso do planejamento, do urbanista sobre o urbano, é de mediação dos conflitos, sobre o consenso. “Quando se pensa no consenso, se pensa a ligação que une a sociedade” (ORLANDI, 2010,

p.6). A “produção do consenso está sustentada em uma concepção de vínculo social que produz a segregação” (idem, p.7).

Nestes últimos treze anos, o conceito de mobilidade urbana e suas tecnologias no Brasil passaram a ser inscritos como indutores de desenvolvimento econômico e social, propondo-se que seja organizador da expansão urbana. Antes, apenas o transporte tinha esta função, mas com Estatuto da Cidade (2001) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), criada em 2012, outros aspectos além do carro, do ônibus e do caminhão passam a ser obrigatoriamente considerados, como o combustível, a calçada, a rampa, os não motorizados, o pedestre...

As manifestações populares de junho de 2013 trouxeram à tona, de uma forma contundente, a discussão sobre o direito à mobilidade urbana, configurada inicialmente como transporte público de qualidade. Em Campinas, novas possibilidades de se organizar a mobilidade urbana têm se tornado pauta em instâncias de governo e entre a sociedade civil organizada. Por exemplo, a Secretaria de Planejamento prepara o Plano Diretor do município, uma ferramenta administrativa para pelo menos uma década, que pretende implantar o conceito de DOT (Desenvolvimento orientado pelo Transporte); a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo investiu na construção de circuitos turísticos de ciclismo nas áreas de preservação de Sousas e Joaquim Egídio. Campinas reúne grupos de ativistas em ciclismo que têm pressionado à Administração para implantação do Plano Cicloviário. O Clube de Remo de Sousas, que tem mais de 50 anos e andava abandonado, foi retomado por uma nova diretoria no ano passado, consertaram alguns barcos e preparam projeto de educação ambiental de navegação pelo Rio Atibaia com alunos de escolas infantis.

A mobilidade urbana é afetada pelo conhecimento das pessoas sobre o meio ambiente. A circulação de informações sobre o aquecimento global, por exemplo, tem formado uma opinião pública com tendência à mudança de comportamento que afetam a mobilidade. São ideias sobre separação de lixo, menos emissão de poluentes, veículos menos poluentes, Dia mundial sem meu carro, carros elétricos, sistema de transportes em massa, VLTs, BRTs, metrô etc, que de alguma forma interfere no comportamento do consumidor, da indústria e do poder público que reagem evitando compra, oferecendo novos produtos e desenvolvendo projetos.

Outro exemplo: em 2016, a Secretaria de Transporte de Campinas criou diversos corredores exclusivos de ônibus no Centro, reduzindo uma faixa para os carros em vias de grande circulação. Tem estado no centro das discussões a necessidade de políticas públicas

que privilegiem o transporte público. Este é um movimento que muda a visão de sociedade, porque o rodoviarismo vem privilegiando há mais de meio século o transporte individual.

O ministro das Cidades em 2013, Aguinaldo Ribeiro, escreveu em sua mensagem na cartilha de divulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587): “A mobilidade urbana é uma das prioridades da pauta de planejamento das cidades modernas”. Novamente, o discurso do moderno está aliado ao do progresso da cidade. E um dos eixos principais desta modernidade está na exigência da participação popular neste planejamento urbano. É que trataremos a seguir.

## **5.2 - Mudança de paradigma na legislação**

Em 3 de janeiro de 2012, foi instituída a lei federal 12.587, chamada de Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), um desdobramento do Estatuto da Cidade, que institucionalizou na política brasileira a participação popular na criação de políticas públicas da cidade, entre elas a de mobilidade urbana.

A PNMU amplia a capacidade de administração do município sobre algumas diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, e traz a premissa da participação popular ou sociedade civil organizada na construção de políticas públicas.

A PNMU é um instrumento legal na elaboração de política pública sobre mobilidade urbana no Brasil, que visa introduzir no planejamento urbano uma profunda discussão social com o objetivo de efetivar as diretrizes do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, que é um “conjunto organizado e coordenado de modos de transporte, de serviços e de infraestruturas” (PNMU, 2012) para deslocamento de pessoas e cargas.

Esta é uma “modernidade”, como foi formulada pelo ministro Ribeiro (2012, p. 5), mudar o modelo de decisões tomadas nos gabinetes entre os poderes público e econômico, e depois anunciados sob o discurso da modernidade e do progresso, como ocorreu com as ferrovias, com os bondes, com as estradas e com os carros.

No enunciado do ministro, “cidades modernas” seriam aquelas em que a população faz parte da construção das políticas públicas. A ideia de modernidade torna-se uma metáfora, deslizando de uma interpretação de algo dado, oferecido, uma tecnologia pronta e implementada para trazer solução a um problema de mobilidade, para um vir a ser, fruto da decisão da maioria, da participação popular, nascida da opinião pública que poderia interferir modificando o projeto de cidade.

As políticas urbanas atuais consideradas democráticas estão fundamentadas nessa lógica consensual: elas visam à constituição de uma ‘maioria’ através do maior índice possível de ‘participação’ dos ‘excluídos’ e das ‘minorias sociais’ nas diferentes instâncias da vida urbana, como as instituições jurídicas, culturais, tecnológicas, educativas, de lazer etc. (ORLANDI, 2010, p. 7)

Para Rancière (2014), a democracia tem sido desvirtuada por um sistema de dominação que coloca nas mãos das oligarquias o poder do Estado ou na representatividade que camufla as lutas democráticas. Segundo ele, o que temos chamado de democracia é o funcionamento estatal e governamental. Ele defende, em *Ódio à Democracia*, a ampliação da esfera pública, não como intervenção estatal, mas de reconhecimento da igualdade de direitos políticos. A participação popular no sistema democrático não deveria reduzir-se somente ao voto.

A democracia não é nem a forma de governo que permite à oligarquia reinar em nome do povo nem a forma de sociedade regulada pelo poder da mercadoria. Ela é a ação que arranca continuamente dos governos oligárquicos o monopólio da vida pública e da riqueza a onipotência sobre a vida. Ela é a potência que, hoje mais do que nunca, deve lutar contra a confusão desses poderes em uma única e mesma lei da dominação (RANCIÈRE, 2014, p. 121).

Portanto, é preciso verificar de que forma esta participação popular, inscrita na PNMU, tem se consolidado. Por exemplo, Campinas deveria ter elaborado o seu Plano Municipal de Mobilidade Urbana, exigido pela PNMU, até 2015, três anos depois da promulgação da lei federal. Mas o Poder Público, que teria o dever de encaminhar o processo, ainda não o havia iniciado as discussões até fevereiro de 2017.

O inciso primeiro do Artigo 24 da PNMU reza que cidades que tenham acima de 20 mil habitantes produzam seu Plano de Mobilidade Urbana, que deve conter em seu âmbito os seguintes princípios:

- Acessibilidade universal;
- desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- segurança nos deslocamentos das pessoas;
- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso de diferentes modos e serviços;

- igualdade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana” (PNMU, 2012)

Pela primeira vez, cria-se uma base legal em que passa a se unir os conceitos de trânsito e transporte com outros setores, como planejamento, saúde, segurança, meio ambiente, sustentabilidade, acessibilidade de todos, entre outros. Estes conceitos fazem parte das diretrizes, no artigo 5º:

- integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federados;
- prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transportes públicos coletivos sobre o transporte individual motorizado;
  - integração entre os modos e serviços do transporte urbano;
- Reduzir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- incentivo ao desenvolvimento científico e tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- integração das cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. (PNMU, 2012)

Algo que atualmente parece óbvio contrasta com a legislação de 1968, cuja maior preocupação era criar base para o rodoviarismo no País. O que existia antes do Código de Trânsito Brasileiro era um mundo jurídico que apenas organizava a indústria e o consumo de veículos automotores. Em plena ditadura, foi publicado o Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968, chamado de Código Nacional de Trânsito, cujo conteúdo determinava alguns critérios técnicos básicos para a atividade da nova indústria automobilística crescente. Basicamente, a legislação se preocupava em como deveria ser a estrutura mínima de um veículo e o que era preciso fazer para dirigi-lo.

O Decreto 62.127/1968, publicado quando a indústria automobilística se firmava definitivamente no Brasil, tem em seu cerne uma forte influência dos ideais rodoviaristas, impostos à grande parte do mundo desde antes da Segunda Guerra Mundial.

A prioridade pelas estradas, germinada e cultivada dentro do Automóvel Clube de São Paulo desde os anos 1910, tem na década de 1960 e 70 defensores dentro das instâncias de decisão federal. Para se ter uma ideia desta influência, duas entidades representantes deste ideário faziam parte do Conselho Nacional de Trânsito, instância onde eram desenvolvidas as

políticas relacionadas ao transporte e trânsito: a Confederação Nacional de Automobilismo e o Touring Club do Brasil, a entidade que criou o serviço 24 horas para veículos. Os outros membros eram representantes de ministérios e instâncias governamentais. Atualmente, o Contran é formado apenas por representantes de ministérios do governo federal. O que não impede que os lobbies industriais continuem a funcionar a pleno e, vez por outra, emplaquem uma norma ou outra, como a da obrigatoriedade de kit de primeiro socorros, que depois que muita gente comprou foi anulada; da troca dos extintores, que depois passaram a nem ser mais exigidos; a do farol aceso de dia, que alguns críticos acusam de servir apenas para o radar nas estradas não perderem o foco.

A legislação de 1968, com 263 artigos, ficava circunscrita a normatizar o tráfego de veículos no País. Seus capítulos dispunham sobre organização administrativa, o funcionamento dos conselhos e departamentos de trânsito, circulação, sinalização (com um grande número de páginas com o desenho das placas), registros e identificação dos veículos e dos motoristas e sobre as infrações e penalidades.

O trânsito e o transporte de pessoas e cargas nos municípios não eram políticas integradas a outras políticas públicas de organização das cidades. De acordo com o Artigo 37, da lei de 1968, aos municípios ficava limitada apenas a gerência de alguns serviços de transportes:

Artigo 37 - Compete aos municípios, especialmente: I – regulamentar o uso das vias sob sua jurisdição; II – conceder, autorizar ou permitir exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais; III – regulamentar o serviço de automóvel de aluguel (táxi); IV – determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel; V – limitar o número de automóveis de aluguel (táxi); VI – licenciar veículos; VII – implementar sinalização nas vias sob suas jurisdição. Parágrafo único – Os municípios, mediante convênio, poderão deferir aos respectivos estados ou territórios a execução total ou parcial de suas atribuições relativas ao trânsito. (CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO, 1968)

O projeto rodoviarista ganhara mais espaço institucional. Aos municípios restou adaptarem-se. A norma também pouco tratava da relação humana no trânsito e da organização da cidade com relação ao tráfego, faltam regras para pedestres, educação no trânsito, acessibilidade, até de exigência de cinto de segurança, que atualmente é básica. Na seção II, dos equipamentos necessários para os veículos, só será exigido a disponibilização de cinto de segurança para os passageiros de táxi. Na legislação atual, este item é obrigatório para todos os ocupantes de automóvel, sob pena de multa.

O Artigo 178, da lei de 1968, está descrito o dever do pedestre:

I – Nas estradas, andar sempre em sentido contrário ao dos veículos e em fila única, utilizando obrigatoriamente o acostamento, onde existir; II – nas vias urbanas, onde não houver calçadas ou faixas privativas a ele destinadas, andar sempre à esquerda da via, em fila única e em sentido contrário ao dos veículos; III – somente cruzar a via pública na faixa própria, obedecendo à sinalização; IV – quando não houver faixa própria, atravessar a via pública perpendicularmente às calçadas e na área de seu prolongamento; V – obedecer à sinalização.

Já no Artigo 185, é proibido ao pedestre:

I- permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido; II – cruzar pista de rolamento nos viadutos, pontes ou tuneis, salvo onde exista permissão; III – atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim; IV – utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente; V – andar fora da faixa própria, onde esta exista.

Este dois artigos apresentavam uma forma de organização em que o pedestre perdia espaço para os veículos automotores. O que foi acontecendo cada vez mais durante estas últimas décadas. É interessante analisar como a administração separa os lugares no urbano e como esta segregação prioriza e dá liberdade ao uso da máquina automobilística e restringe a ocupação da via pelos “agrupamentos” para a “prática de folguedo, esporte, desfiles e similares” (manifestações, talvez?).

A promulgação do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), em 1997, traz algum avanço institucional, indo um pouco além das definições básicas dos veículos e da forma de conduzi-los, para a relação humana com eles. Já no índice vemos uma diferença no discurso, com a indicação dos capítulos que tratam de temas que atravessam a mobilidade urbana: IV - “Dos pedestres e condutores de veículos não motorizados”; V – Do cidadão; VI – Da educação para o trânsito; XIX – Dos crimes de trânsito.

Ainda vemos nestes capítulos uma administração do espaço público e o desequilíbrio no seu uso, dando preferência aos veículos automotores. No “Dos pedestres e condutores de veículos não motorizados”, vemos uma priorização ao pedestre quando este atravessa uma via ou na inexistência de calçadas, com tanto que se mantenha nas bordas “em fila única” (CTB, 2005, art. 58, Inciso 2º.), sem atrapalhar o fluxo de veículos. Os dois artigos do capítulo “Do Cidadão”, 72 e 73, a cidadania fica resumida ao direito de solicitar

sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança e de sugerir normas de trânsito, que podem ser ou não acatadas.

Orlandi (2010) debate a ideia de cidadania, que na história se configura na luta pelos direitos à vida, à liberdade, à propriedade, à igualdade de direitos civis, políticos e sociais. No Brasil, marcada de lutas, massacres, violência, exclusão, é um processo em permanente construção e que deu alguns passos com a constituição de 1988. A cidadania, define Orlandi, é a consciência dos direitos e pressupõe também deveres:

O cidadão tem que ser cômico das suas responsabilidades enquanto parte integrante de um grande e complexo organismo que a coletividade, a nação, o Estado, para cujo bom funcionamento todos têm de dar sua parcela de contribuição. Somente assim se chega ao objetivo final, coletivo: a justiça em seu sentido mais amplo, ou seja, o bem comum (ORLANDI, 2010, p. 81)

Isso quer dizer, a lei garante que podemos ser cidadãos a partir da prática da cidadania. Se encararmos a realidade brasileira, veremos que grande parte do Código ainda é letra morta, porque ainda não vemos a aplicação destas normas em sua plenitude e algumas até merecem regulamentações, pois acabam por não funcionar. O mesmo ocorre com outras leis na nossa legislação, tão avançadas, mas não fiscalizadas pelo próprio cidadão e, por isto, desrespeitadas.

Um exemplo é o que se trata dos crimes de trânsito. No parágrafo único do artigo 291 do CTB está previsto que o crime de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante, e de participação em competição não autorizada deve ser punido com detenção de 6 meses a dois anos. Mas o mesmo artigo remete a artigos da lei 9099/1995, dos juizados especiais cíveis, que amenizam as penalidades.

Por exemplo, um acordo entre a vítima e o vitimado ou sua família, quando este morre num acidente, acarreta em renúncia ao direito de queixa ou representação. Como foi o caso como de um filho de um rico empresário brasileiro, que atropelou um ciclista quando dirigia embriagado e jamais sofreu a punição de prisão pelo que seria um homicídio culposo, previsto no artigo 302 do CTB, que tem pena prevista de 2 a 4 anos de detenção. A renúncia ao direito revela um desequilíbrio no direito de todos, porque expressa que a diferença de classe ou o poder econômico se torna barreira para o cumprimento da lei. A sensação de impunidade apaga o consenso inscrito na legislação, gera conflito, pois tira a gravidade que a norma se propõe para garantir o equilíbrio de direitos. A impunidade, neste caso, é uma fala desorganizada que faz deslizar o sentido do discurso jurídico, organizador. (ORLANDI, 2001)

Quase 45 mil pessoas morreram em acidentes de carros em 2015 no Brasil. Em Campinas, houve 88 vítimas fatais, de acordo com o Caderno de Acidentalidade 2015 da Emdec, e 29,7% dos motoristas envolvidos em acidentes tinham ingerido bebida alcoólica. Dos mortos, 36 foram atropelados (35%) (EMDEC, Caderno de Acidentalidade, 2015). Raramente, um atropelador fica preso por matar alguém no trânsito. A justiça permite que responda em liberdade quando há pagamento de fiança.

Outro exemplo é com relação aos direitos do pedestre. O calçamento é parte integrante da mobilidade urbana e, apesar de a condição de pedestre ser a primordial na mobilidade urbana, as calçadas são as mais desprezadas nas políticas públicas. A diferença já começa porque é uma via que está sob responsabilidade dos proprietários das residências, enquanto a rua, a avenida está sob responsabilidade do governo. E quando, particularmente neste caso, o discurso do urbanista (administrativo) é silenciado, outras falas incidem sobre a organização social. Ter calçadas desarmonizadas gera conflito social.

Historicamente, no Brasil, o espaço público é desvalorizado, e a ideia de “bem comum” tem pouco valor. Os centros, antes bem cuidados porque eram frequentados pelas classes abastadas, foram sendo abandonados com a condominização e shopinização das cidades. Em Campinas, em particular, devido ao histórico escravagista, as calçadas sempre foram espaço de divisão de classes. As calçadas do Centro eram reservadas à elite branca, enquanto negros e pobres circulavam pela rua. Esta memória parece ainda constituir comportamento na cidade, tendo em vista a falta de cuidado e manutenção com as calçadas, principalmente nas periferias mais pobres.

Mesmo com as distorções que ainda ocorrem atualmente, há uma marca de avanço da legislação e a presença notória da influência dos embates sociais históricos, com setores diversos da sociedade brasileira. A estrada percorrida desde a legislação de 1968 até a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) foi longa, mas houve avanços consistentes a partir do amadurecimento do debate por entidades organizadas e técnicos especializados fora da administração pública.

A publicação da ANTP (Agência Nacional de Transportes Públicos), denominada Mobilidade & Cidadania, publicado em 2003, registra que os debates sobre diversos assuntos foram amadurecendo desde o CTB até a PNMU. Ali se falava em incluir o município no Sistema Nacional de Trânsito, o que acabou por acontecer com a criação do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Também já se discutia incluir na agenda do País a paz no trânsito com ações como:

“maior consideração da cidadania no trânsito, maior rigor na fiscalização da velocidade; a formação mais adequada de recursos humanos técnicos para estudar e propor soluções sobre novas bases da mobilidade; a universalização de programas de educação de trânsito (...) a busca de meios para impedir que o CTB seja mutilado em seus princípios e o fim da impunidade como uma regra” (ANTP, 2003, p. 19).

Se compararmos as legislações de 1968 com o CTB e a PNMU, veremos que a mais significativa diferença está na guinada no conceito em si, posto que mobilidade urbana agrega interdisciplinaridade ao tema, que vai muito além do sistema de trânsito e transporte e os coloca dentro do planejamento urbano.

A PNMU coloca o planejamento e o pensamento sobre a cidade antes da escolha da tecnologia de transporte, o que deve promover, com o tempo e engajamento, uma mudança de comportamento social e político. Mas isso depende de se colocar em prática o que reza a lei e apenas poucos municípios conseguiram concluir seu plano municipal de mobilidade urbana.

### **5.3 – PMMU**

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela lei 12.587/20012, tem apenas 24 artigos e o último trata sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU), que é sua ferramenta de efetivação. Os planos deverão contemplar os princípios, objetivos e diretrizes da lei e também os seguintes itens:

I – os serviços de transporte público coletivo; II – a circulação viária; III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; IV – a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; V – a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; VII – os polos geradores de viagens; VIII – as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; IX – as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; X – os mecanismos e instrumentos de financiamento de transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana e; XI – a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 anos.

Em Campinas, a Secretaria de Transportes, que tem como braço operacional a Emdec, é a responsável por gerenciar e organizar o Plano de Mobilidade Urbana e dos itens acima, há ações na cidade passíveis de serem debatidas. O item I trata do Sistema Intercamp, que reúne concessionários e permissionários (serviço alternativo), responsáveis por controlar

uma frota de 1,2 mil ônibus e miniônibus em 204 linhas na cidade, por onde são transportados 610 mil passageiros por dia, de acordo com dados do site da Emdec (2017). Envolve gerenciamento do serviço e qualidade no atendimento. O item II tem relação com o fluxo do tráfego de veículos e pessoas, gerenciamento para que não haja interrupção deste fluxo. A Emdec mantém um número insuficiente de agentes da mobilidade urbana que fazem este trabalho; o item III trata sobre as condições das vias, das calçadas, rampas de acesso, a cidade possui cerca de 20 km de ciclovias e ciclofaixas e um plano cicloviário que pretende construir 189 km de vias para bicicletas, mas que depende de licitação e disponibilidade financeira e está sem prazo para finalizá-lo. O item IV, Campinas mantém o PAI-Serviço, um sistema de 50 vans que transportam portadores de deficiência física de porta a porta e porta a porta; tem 79% dos ônibus acessíveis, segundo anuncia seu site (EMDEC, 2017); empreendimentos para ser aprovados precisam cumprir legislação que regulamenta a construção de rampas ou elevadores para acessibilidade; alguns pontos de ônibus da região central possuem piso podotátil, entre outros itens.

Em Campinas não existe integração planejada entre modos transporte, como prevê o item V. A não ser a relação de proximidade entre aeroporto e pontos de táxis, não há outros modais ainda que possam conviver e serem interligados, como poderia ser com ciclofaixas e transporte público; ônibus com metrô ou trem, *bike sharing* ou *car sharing*. Há o projeto BRT (Bus Rapid Transit), com promessa de iniciar as obras em 2017, que pretende fazer conexão entre os corredores de ônibus e ciclovias.

A cidade tem a Resolução Municipal no. 13, de 18 de janeiro de 2013, que disciplina horários, vias e medidas de caminhões de cargas e ônibus de fretamento que podem circular na região central. Outras áreas da cidade carecem de cuidado como indica o item VI. O item VII trata de planejamento de empreendimentos e Campinas tem diversos gargalos de trânsito devido a polos geradores de tráfego. Eles estão ligados à incapacidade de controle e gerenciamento do desenvolvimento econômico da cidade. Já sobre o item VIII, Campinas tem um sistema de Zona Azul que está em vias de ser concessionado à iniciativa privada, muitos problemas com os chamados flanelinhas, que cobram estacionamentos em vias públicas e estacionamentos insuficientes para uma frota de quase 900 mil veículos (eram 894.223 em 2015), segundo o Caderno de Acidentalidade no Trânsito de 2015 em Campinas. A cidade não dispõe de regramento de áreas de acesso e restrição de circulação, como em São Paulo, o chamado rodízio, como dispõe o item IX, mas isso pode ser debatido num Plano de Mobilidade. O item X é um dos grandes desafios das cidades para manter o transporte

público, cada vez mais caro e ineficiente, motivo frequente de reclamações e das manifestações que ocorreram em 2013, 2015 e 2017 na cidade. Formas de financiamento são sempre temas de debate, como criação de impostos, subsídios públicos, cobrança de pedágio urbano, entre outras. Atualmente, em Campinas, o custo da operação do transporte é pago pela tarifa, que custa R\$ 4,50. O valor foi aumentado em janeiro de 2017, o que já motivou um novo movimento de protesto naquele mês e que continua. No dia 8 de fevereiro, novos atos foram realizados sob o mote “4,50 Não! Dia de luta contra o aumento da passagem”, organizados atos no Largo do Rosário, Ouro Verde e Campo Grande. O panfleto distribuído chama para os atos, mas a pauta extrapola a discussão do preço da tarifa e traz os seguintes itens:

- 1 – Revogação imediata do aumento da passagem e da cobra nas integrações e o imediato congelamento do valor em R\$ 3,80;
- 2 – Implantação imediata da Tarifa Zero para desempregados e estudantes de Campinas;
- 3 – Consulta pública à população visando um novo modelo para o transporte público na cidade;
- 4 – Auditoria nas contas do transporte público;
- 5 – Contra a criminalização e perseguição dos movimentos sociais!  
Quem luta pelos direitos não merece punição.

Chamamos a atenção para o item 3, que trata das possibilidades da voz “de fora” do campo administrativo interferir na construção da política pública. Há também na construção do texto “consulta pública à população” que revela um equívoco que provoca um deslizamento de sentido, revela uma angústia do movimento, uma dúvida se as consultas públicas sobre um modelo de transporte público têm verificado mesmo a opinião da população de usuários do sistema.

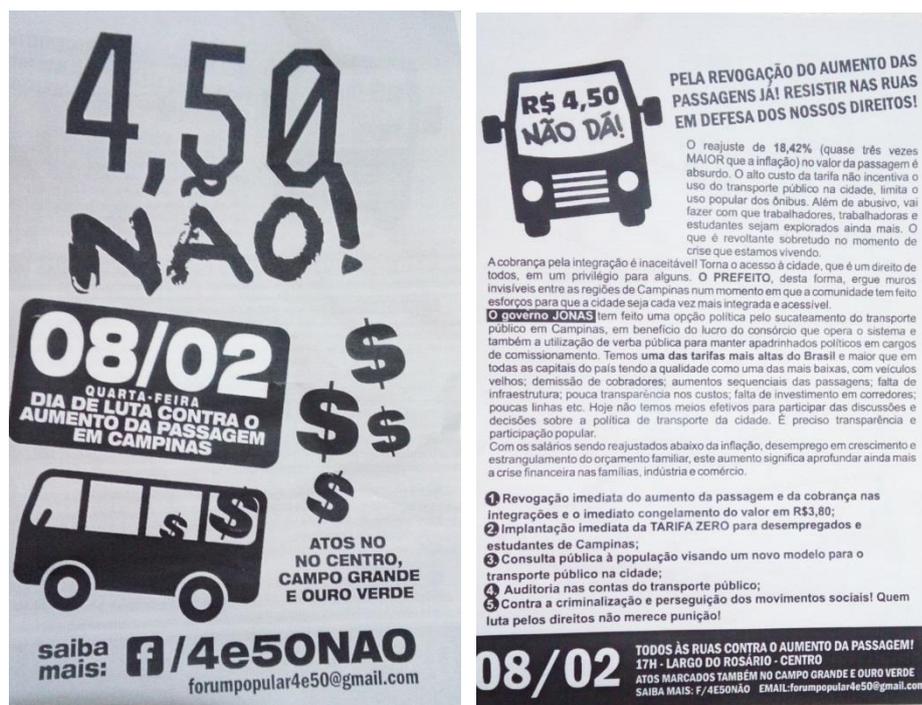


Imagem 5 - Fotografia de frente e verso do panfleto distribuído no Terminal Central no dia 7 de fevereiro de 2017 pelo Fórum 4,50 Não!

Como podemos notar nestas breves descrições da mobilidade urbana em Campinas, há muito para se debater num plano municipal, mas que muitos destes assuntos fazem parte da agenda de grupos restritos e muitas vezes somente técnicos da cidade.

O desenvolvimento de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana requer diversas etapas e processos. Tomamos de exemplo um esboço apresentado durante uma oficina realizada em 2015 pela Secretaria de Transporte em parceria com o Ministério das Cidades, na Universidade Metrocamp, em Campinas.



Figura 6: Passo a passo do Plano de Mobilidade Urbana<sup>3</sup>.

No esboço, há sete etapas, como mostra a figura abaixo: 1) Preparação, que engloba a mobilização inicial, análises preliminares, tomada de decisão, mapeamento de atores sociais, comunicação e participação social e estrutura de gestão da participação; 2) Definição de escopo, que envolve construção da visão, objetivo e áreas de intervenção, definição de metas, prioridades e horizontes; 3) Procedimentos gerenciais, que cuida de arregimentar cooperação para elaboração, termo de referência e licitação, quando há necessidade, plano de trabalho e cronograma; 4) Elaboração, que já entra na parte de caracterização e diagnóstico, cenários e avaliação de impactos, formulação e avaliação de propostas, programação de ação, indicadores de desempenho, consolidação do plano; 5) Aprovação, momento de verificação, audiência pública final, instituição do plano; 6) Implementação, que consiste em cooperação, detalhamento de estudos e projetos e monitoramento das ações e 7) Avaliação das ações e propostas e revisão do projeto, que deve ser feito em até 10 anos.

Como dito anteriormente, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campinas deveria estar pronto em 2015, como previsto na Lei 12.857, mas até o início de 2017, ainda não havia avançado na parte da participação popular.

<sup>3</sup> - Oficina de Mobilidade Urbana ocorrida em 29 de setembro de 2015, na Universidade Metrocamp, organizada pela Setransp/Emdec e Ministério das Cidades. Tela apresentada pelo secretário Carlos Barreiro com base em proposta do ministério.

Algumas instâncias da cidade, públicas e da sociedade civil organizada, têm debatido temas relacionados à mobilidade urbana e reivindicado publicamente a elaboração do Plano. O tema frequentemente tem feito parte da pauta de debates do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), uma entidade tripartite, com representantes da Administração, dos operadores e dos usuários do sistema, e do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU), uma entidade com representantes do Poder Público, de entidades de classe profissional, de universidades e movimento de associações de bairros.

Ao analisar algumas atas do CMTT, de 2016, foi possível notar que há divergências nos diversos temas entre seus representantes, muitos deles são silenciados pela mídia. Um exemplo está na 60ª. Reunião Ordinária, realizada dia 18 de fevereiro de 2016, quando os conselheiros debateram um estudo sobre a planilha de custos das empresas de ônibus, de onde é formado o preço da tarifa. Primeiro há diferença de informações entre a ata e a notícia publicada no G1 Campinas, em 2 de fevereiro de 2016, que afirma que o estudo foi contratado pela Emdec e deveria ter sido entregue em 2015, porque “a contratação aconteceu em dezembro de 2014”. Na ata consta que o estudo foi feito autônoma e independentemente pelo professor Miguel Bacic, do Instituto de Economia da Unicamp, com informações apenas da Emdec. Uma das conclusões do estudo é que a tarifa de R\$ 3,80 (à época) não cobriria os custos do sistema e que arrecadação apenas da tarifa paga pelo usuário resultaria em déficit. “Há necessidade de complemento com subsídio e receitas exclusivas”, diz a matéria (G1, 2/2/2016). Na reportagem aparecem duas entrevistadas: uma diz que o preço é alto e que precisa diminuir a tarifa e aumentar o número de ônibus para melhorar o serviço; outra, diz que o preço seria condizente se o serviço fosse melhor, com ônibus menos lotados. Na ata, um dos representantes dos usuários afirma que há muitos anos denunciava ser um “equivoco” a associação das empresas de ônibus (Transurc) controlar o recebimento da tarifa. O professor chegou à mesma conclusão, afirma na ata e na matéria, e sugere que este serviço deveria estar nas mãos do poder público ou de uma terceira empresa, para haver um controle mais eficiente e para isso é necessário ter um software específico. Na ata está transcrito:

Profº Miguel disse (...) que o contrato está antigo e desatualizado e não permite um bom controle do poder público. A proposta do estudo é que haja: controle das receitas por terceiros; software de gestão integrado; venda e operacionalização do sistema de Bilhetagem; Estabelecer um formato de Sociedade com propósitos específicos para os concessionários, isolando a operação (cobrança) das demais operações das empresas e garantir acesso aos custos reais do sistema; adotar ou desenvolver um software de gestão do sistema que permita, em tempo real, o acesso da Emdec às informações gerenciais da

operação nas empresas; rever parâmetros de contrato a cada 3 anos. (ATA do CMTT, 18/2/2016)

É notável como ganha notoriedade o discurso do professor, técnico no assunto. A sua posição sujeito carrega o peso da academia, do conhecimento científico e tem espaço na mídia. Mas, de qualquer maneira, nenhuma das propostas acatadas pelo CMTT, exceto a de aumentar o valor da tarifa, foram levadas em consideração pela Emdec ou pelas operadoras, que compõem 2/3 do Conselho.

Recentemente, o secretário de Transportes e presidente da Emdec, Carlos Barreiro (ANTP, 2017), anunciou em um artigo publicado no site da ANTP, dia 30 de janeiro de 2017, que está desenvolvendo um sistema de Big Data para gerenciamento de transporte em Campinas e quando estiver funcionando dará à empresa maior capacidade de gerenciamento e fiscalização do sistema.

Outro tema presente nas atas 60, 61, 62 e 63 foi o Plano Cicloviário. Há um grupo de ciclistas que são conselheiros no CMTT. Uma das promessas de campanha eleitoral do prefeito foi construir 100 quilômetros de ciclovias em seu mandato, iniciado em 2013 e renovado até 2020. Foram construídos apenas 11 km nos primeiros quatro anos e há muita frustração entre os conselheiros principalmente sobre o fim dado às ciclovias, que os ativistas acreditam que deva ser para o transporte e da maneira que a prefeitura têm feito, elas servem apenas para o lazer. Duas formas distintas de ver o planejamento da cidade. Os conselheiros querem que o Plano Cicloviário completo, apresentado pela Administração para a construção de 187 km de ciclovias, faça parte do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, para ser garantido por lei.

Dando sequência à pauta do dia, o Sr. Humberto convidou o Sr. Ivan, engenheiro da Emdec, para realizar a apresentação sobre as próximas ciclovias, o qual explanou sobre as premissas básicas do Plano Cicloviário, rede cicloviária, possíveis fontes de recursos para execução das obras, bem como informações sobre andamento das fases 1, 2 e 3.

Com a palavra, o Sr. Juarez discordou com a apresentação do Sr. Ivan no que tange a busca de recursos, uma vez que o orçamento público deveria garantir a construção da ciclovia. O Sr. Ivan esclareceu que não se trata somente da questão financeira, mas diversas questões técnicas e burocráticas.

Com a palavra, o Sr. Paulo Giglio (diretor da Emdec), esclareceu que o orçamento é elaborado na forma de destinação de valores baseados numa expectativa de receita que pode se concretizar ou não. Além disso, pode haver contingenciamento para outras ações prioritárias da administração. Esclareceu ainda que os recursos do Proamb,

mencionados pelo Sr. Ivan são recursos existentes. (ATA CMTT, 25/8/2016)

Outro tema debatido pelo conselho, inscrito na ata da 61ª. Reunião Ordinária, realizada em 7 de abril de 2016, é sobre o projeto BRT (Bus Rapid Transit), um sistema de corredores segregados de ônibus, com formato de uso similar ao do metrô, com pagamento desembarcado, plataforma em nível, central de controle operacional e, no caso de Campinas, quase sem cruzamento com outras vias. O BRT na cidade está sendo pensado há cerca de 10 anos, mas muito pouco foi debatido com a população. Houve uma oportunidade, numa audiência pública em 7 de julho de 2012, onde compareceram 200 pessoas no Salão Vermelho da Prefeitura, e depois foi apresentado definitivamente em uma audiência, no mesmo local, em 15 de outubro de 2015. Em 2016, foram licitadas duas linhas troncais, Ouro Verde e Campo Grande, e uma perimetral ligando as duas e até o Centro. As obras devem começar em 2017, caso a Administração Municipal consiga a liberação de mais de R\$ 500 milhões do Governo Federal. Este é um projeto interfere no planejamento e desenvolvimento econômico da cidade, Sistema DOT (Desenvolvimento Orientado pelo Transporte), porque deve induzir iniciativas empreendedoras em sua margem, principalmente de empreendimentos habitacionais próximos as estações, o que provoca também uma valorização dos imóveis. É um exemplo de tecnologia que deveria ser muito debatida com a população, como manda a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Na apresentação em vídeo, produzido pela Embarq Brasil, entidade internacional ligada a soluções de mobilidade urbana, e NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), o BRT aparece como o “futuro do transporte coletivo de superfície”, provando que ele é “melhor para os operadores, para o usuário e para o meio ambiente”, num discurso do progresso que coloca o sistema de ônibus atual como obsoleto e o BRT como moderno. A diferença aqui é que a tecnologia, ônibus, é a mesma, com alguma possibilidade, que ainda não está configurada no projeto, de haver alguns veículos elétricos.

Na ata da 61ª. Reunião do CMTT está registrada a reclamação dos usuários quanto à distância dos pontos ou estações do BRT e a preocupação em relação às possíveis desocupações de casas para passar os corredores. O técnico da Emdec responde que 99% das obras ocorrerão em áreas de desocupadas e 1% do percurso será desapropriado e que os pontos podem ficar a mais ou menos de 400 metros de distâncias um dos outros, como manda a lei, devido ao adensamento da população.

Na ata da 62ª. Reunião do CMTT, dia 16 de junho de 2016, há novo questionamento sobre o BRT e a possibilidade de um projeto de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) em Campinas. Não há uma descrição mais detalhada, apenas:

Ainda com a palavra o Sr. Paulo Giglio explanou sobre a indagação realizada pelo Sr. Gino referente ao conceito VLT/BRT, bem como sobre o orçamento destinado para ciclovia. (ATA CMTT, 16/7/2016)

O tema VLT foi discutido também na reunião de 7 de dezembro de 2016 do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU). A apresentação sobre a tecnologia do técnico da Emdec e ex-secretário de Transportes, André Aranha, chamou a atenção para a falta de demanda nos eixos e a necessidade de formas de sustento do sistema sobre trilhos, porque, segundo ele, apenas a tarifa não paga a instalação e nem a manutenção. Algumas reuniões do CMDU são filmadas e disponibilizadas no canal Youtube: CMDU Campinas.

Nestas buscas aos arquivos nos deparáramos com duas questões da Análise do Discurso: uma é da materialidade do arquivo e outra sobre o consenso do planejamento. Ao notar as diferenças entre a notícia e a ata, vemos que a escrita é uma versão da realidade formulada e que ao lê-las geramos uma nova materialidade do arquivo. Dias (2014) explica que o processo de interpretação do discurso, no confronto com o arquivo, constitui o corpus, aquilo que se analisa na materialidade, o momento de interpretação quando se defronta com a descrição.

A materialidade do arquivo, portanto, é aquilo que faz com que ele signifique de um modo e não de outro, que faz com que ao se deparar com ele o sujeito o recorte de maneira x e não y. Um mesmo arquivo não é o mesmo para todos, por causa da sua materialidade (DIAS, 2014, p. 8).

A questão do plano está ligada ao trabalho de construção do consenso. Vemos que diversos conflitos ou divergências, que fazem parte da política, das relações sociais, são apagadas na construção de um plano. Orlandi (2010, p. 6) ensina que a produção do consenso na prática da opinião pública é “considerada um ideal para solucionar satisfatoriamente os conflitos sociais, pela instituição de um “nós” coletivo sobre o qual desenhar políticas que atendam às aspirações e sentimentos compartilhados pelos indivíduos e grupos que integram a sociedade”.

Mas define que este consenso acaba por ser imaginário.

No espaço público que é a cidade, não há consenso que não seja imaginário: o discurso social não é homogêneo e dá lugar a diferentes

movimentos de discurso que se cruzam no espaço urbano (ORLANDI, 2001, p. 187)

#### **5.4 – DOT e planejamento**

A sigla DOT significa Desenvolvimento Orientado pelo Transporte. É um conceito urbanístico que está sendo aplicado no desenvolvimento do Plano Diretor de Campinas. Isso quer dizer que a Administração Pública de Campinas busca resgatar, nesta atualização de suas diretrizes, a mobilidade urbana ou os sistemas de transporte público como fio condutor ou indutor do desenvolvimento econômico, social, habitacional, assim como eram os bondes na primeira metade do século passado.

Segundo a definição de Juhnke, utilizada anteriormente, quando tratávamos sobre ferroviário, os trilhos têm um atributo aglomerador, adensador de população. O mesmo pretende-se promover com os corredores de transporte público. Metrô, VLT ou BRT, todos têm uma característica comum: o corredor segregado. À sua margem pretende-se promover o adensamento populacional. Em qualquer destes sistemas de transportes, o número de usuários é que dá viabilidade financeira ao sistema. Por isso, o esforço do planejamento da mobilidade resulta em fazer o caminho de volta, reduzir o número de pessoas em veículos particulares e aumentar os usuários do transporte público.

A Secretaria de Planejamento de Campinas, nas diversas oficinas que fez para debater o Plano Diretor em 2016, apresentou o DOT como uma solução para implementar outras ferramentas urbanísticas, como novas centralidades, promovendo o desenvolvimento de empregos e serviços nas regiões da cidade, como é o caso de Barão Geraldo e Sousas. Existem na cidade também os distritos de Nova Aparecida, Ouro Verde e Campo Grande. Estas ações podem provocar um efeito na mobilidade que é a redução de distâncias de percorridas e talvez até promova o uso de veículos não motorizados, como bicicletas, para o transporte. Assim também como pode ocorrer quando há conexão entre transporte público e ciclovias. Há críticas que apontam que este método pode levar à guetização da cidade, mas isso é assunto que pode ser abordado com mais profundidade em outra pesquisa.

Durante a III Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável, realizada em Quito, no Equador, em outubro de 2016, os 36 mil participantes de 167 países elaboraram um documento com disposições sobre a nova agenda urbana. Cidades limpas, verdes e inclusivas, diz o documento, serão aquelas que trabalham pelo fim da discriminação; pela redução das emissões de carbono; têm respeito pleno aos direitos de refugiados e migrantes; gerem de forma sustentável os recursos naturais,

promovem as melhores iniciativas verdes e de conectividade, usam de energia renovável e sistema de transporte mais ecológico. Neste último está incluído o enfrentamento da motorização das cidades (ONU, 2016).

Durante os momentos de crescimento econômico, no governo do presidente Luís Inácio Lula da Silva e até o começo do primeiro mandato de Dilma Roussef, houve grande incentivo governamental para venda de carros. A economia se manteve aquecida, mas o número de veículos nas cidades aumentou enormemente. O momento atual, a partir da crise mundial que começou a afetar o Brasil a partir de 2014, a venda de veículos caíram e não houve renovação da política de isenção de IPI (Imposto sobre Produto Industrializado) para incentivar. A crise urbana das grandes cidades, como em Campinas, excesso de veículos, colapso no trânsito, poluição, aumento do preço do petróleo, consciência e organização social, possibilitam uma reviravolta nos conceitos e uma guinada para novas formas de conceber o transporte, pensando em novos modais.

Assim ocorreu em outros tempos e em outras cidades do mundo, como por exemplo em Amsterdã, Hague e outras cidades da Holanda. Sua história no setor da mobilidade urbana é contada pelo documentário “Como os holandeses conseguiram suas ciclovias”. Na década de 1930, a cidade tinha como principal matriz de transporte o ciclismo. Havia muito mais bicicletas do que veículos e pedalar era algo fincado na cultura daquele povo. Mas, conta o documentário, após a guerra, houve grande prosperidade econômica naquele País e aumentou muito o poder aquisitivo da população. Os holandeses também sofreram as mesmas pressões propagandísticas da indústria automobilísticas e a febre do consumo de carros ocorreu na década de 1950. A necessidade de se abrir espaço para os automóveis atingiu as políticas públicas, que não mediram esforços. E da mesma forma como ocorreu no Brasil e em Campinas, foram derrubados prédios históricos para abrir avenidas mais largas para receber os carros.

O documentário conta que as cidades também ficaram maiores e a distância dos deslocamentos aumentou enormemente, passando de 2,3 quilômetros em média em 1957, para 23 km em 1975, ou seja, o mesmo fenômeno de expansão das áreas urbanas ocorrido em Campinas. “Pedalar foi marginalizado”, afirma o filme. Com o excesso de veículos, o resultado é sempre o mesmo: aumento dos acidentes. E, de fato, o número de atropelamentos fatais cresceu e “3.300 vidas foram perdidas só em 1971”, relata o documentário, e as principais vítimas eram crianças com menos de 14 anos.

A população reagiu organizadamente ao fenômeno e protestou contra as mortes no trânsito. Este fato, aliado a uma crise do petróleo mundial em 1973, que resultou na falta de combustível na Holanda, motivou uma campanha do primeiro ministro para a revisão dos hábitos da população e da diminuição da dependência do petróleo. Uma das ações era o domingo sem carro, que lembrava as pessoas como eram as cidades sem os veículos automotores. E na década de 1970, alguns centros ficaram livres de carros permanentemente e mesmo assim continuavam os protestos de ciclistas contra a motorização. Com financiamento federal, as primeiras ciclovias completas foram criadas nas cidades de Tilbor, Hague e Amsterdã. Sob o lema “construa e eles virão”, em Tilbor, aumentou imediatamente de 30% para 60% o número de ciclistas e em Hague, em cerca de 75%. Era o início de uma política nacional de utilização da bicicleta como meio e transporte. Faixas das vias antes dedicadas aos veículos automotores deram lugar a uma rede de ciclovias. E os holandeses da capital voltaram a pedalar e transformaram a cidade em um lugar muito mais agradável de se viver, com menos carros, menos acidentes e mais qualidade de vida. Pelo menos é o que afirma o documentário.

Outra cidade da Europa reconhecida pela qualidade de vida, que preocupou-se em planejar a cidade para as pessoas e não para as máquinas foi Copenhague, capital da Dinamarca, onde 89% da população se diz satisfeita com a cidade, de acordo com o documentário “Cinco lições de Copenhague para São Paulo”, realizado pela jornalista Natália Garcia, do site Cidade para Pessoas (GARCIA, 2013). Uma cidade parecida com Campinas, em termos populacionais, tendo 1,2 milhão de habitantes em 2013. Em palestra realizada em janeiro de 2016, no seminário Desafios da Mobilidade Urbana, realizado pela organização não governamental WBCSD, no Hotel Vitória, em Campinas, Natália Garcia, contou o caso da principal avenida comercial de Copenhague, que era muito movimentada, com carros indo e vindo dos dois lados, congestionamento, poluição, acidentes, um verdadeiro caos. Até a decisão política de fechar completamente o trânsito de veículos automotores na via e transformá-la em um grande calçadão para as pessoas. Hoje é um dos lugares mais visitados da cidade, com charretes movidas à tração humana e muita circulação de pedestres.

Garcia entrevistou o urbanista Jeff Rissom, da empresa dinamarquesa Gehl Architects. Ele ofereceu cinco lições utilizadas por Copenhague para serem utilizadas em São Paulo, que praticamente transcrevo a seguir. A primeira, que as pessoas devem estar em primeiro lugar nas políticas públicas. E ele explica que geralmente se pensa que a cidade é formada por monumentos, avenidas ou lugares, mas na verdade são as pessoas e a cultura

delas que formam as cidades, por isso os projetos devem se adaptar as pessoas e não o contrário; a segunda, é que deve-se pesquisar como elas usam a cidade. É preciso coletar informações com grupos de ciclistas, pedestres, motoristas e os planejadores devem sair e entender com clareza como funciona a cidade; a terceira lição é testar algumas ideias, como tirar um pouco de concreto e colocar grama para ver se as pessoas se sentam ali, remover estacionamento e colocar um bicicletário no lugar ou incentivar comércios locais a reservarem vagas para ciclistas. Depois de coletar informações é hora da quarta lição, que é colocar projetos de maior escala em prática. Em Copenhague, a administração local passou 15 anos limpando o rio da cidade, onde inaugurou num dos principais canais uma piscina pública e, por fim; a quinta, estabelecer um senso de respeito entre as pessoas que utilizam a cidade e isso se faz, segundo o urbanista, equilibrando a importância de diferentes modais de transportes, como ter espaços para as pessoas caminharem, transporte público de qualidade, espaços públicos seguros e locais onde pobres e ricos possam coexistir ou grupos diferentes possam conviver. Segundo ele, “este é o passo mais difícil de se construir numa cidade”.

## 6 - CONCLUSÃO

Orlandi (2010) pondera que quando o sujeito formula, mexe com a memória constitutiva dos sentidos que o determinam em seu processo de significação. Ou seja, somos este “eu comum”, ligado ao corpo social e ao individuarmos-nos, nossos gestos de interpretação têm como referência a história e a comunidade em que estamos inseridos. Mesmo ao fazermos a crítica aos seus processos, “o próprio gesto de uma referência outra, o próprio gesto de recusa de um sentido se processa dentro da sociedade e da história”. Assim, “Esses gestos guardam a tensa relação entre o dentro e o fora, entre o corpo do sujeito e o corpo social” (p. 17).

Esta dissertação fez um gesto interpretativo sobre o discurso político-administrativo-econômico do progresso e do moderno, que nos trouxe a uma crise urbana relacionada à mobilidade e às relações sociais. O discurso do moderno e do progresso, nessas circunstâncias, desliza para o equívoco, associando-se mais a uma retórica elitista de quem detém o poder econômico e produtivo, com intuito de diminuir dissidência e empecilhos advindos da política, da discórdia, fabricando um ambiente de concórdia e inclusão, em que todos estão inseridos e fazem parte das conquistas deste moderno e do progresso, enquanto na verdade há dominação e exclusão social, hierarquização e garantia de direitos plenos a uns e não a outros.

Este trabalho aposta que é possível constituir e formular um novo discurso, com a ampliação do conhecimento por parte da população dos discursos sobre a ciência, a tecnologia e as políticas públicas e de como eles organizam a sociedade, possibilitando um espaço de novas elaborações, de equilíbrio nas disputas sobre as formas de organização da cidade.

Pensar a tecnologia da mobilidade urbana e como ela interfere no social e molda de certa forma o hábito do cidadão, que ela tem fundamental significação na estrutura capitalista gerada pela globalização, importância no planejamento da cidade e, por sua vez, impacto direto na vida das pessoas, nos levou a raciocinar sobre os discursos que constroem a cidade, o urbano e a realidade, as vozes e ideologias inscritas na tecnologia, na ciência, no poder econômico. Ao tratar da mudança do bonde para o ônibus e para o carro, vemos sentido e significação em toda a vida urbana, na maneira que nos relacionamos com o ambiente, com os outros, com a cidade, com o público e com o privado, com o social, com a política.

O uso dos veículos automotores individuais substituíram, em sua maioria, os veículos coletivos em Campinas, no último meio século. Isto causou um impacto na cidade,

que aceleradamente leva-a para uma realidade caótica, já vivenciada por cidades maiores, de congestionamentos, violência, poluição, estresse, individualismo e morte. Qual será a saída? É necessário pensar em uma?

Segundo dados da Emdec (2015), Campinas tem 1,3 habitantes para cada veículo. Um dado alarmante, se compararmos com a cidade de São Paulo, conhecida por seu caos no trânsito, que em 2015 tinha uma relação de 2,03 veículos por habitante (G1, 25/05/2015). A relação veículo por habitante combinada à pesquisa de Origem e Destino, realizada pela Secretaria de Transportes Metropolitanos, que mostra um processo de aumento significativo, de 2003 a 2011, no uso de veículos individuais motorizados na Região Metropolitana de Campinas, de 64,16% para 72,6%, das 4,75 milhões de viagens diárias, revela uma opção. Esta opção foi construída por um discurso da liberdade e do sucesso pessoal, de modernidade e progresso, adquirido ao se dirigir um veículo próprio, por uma superestrutura que beneficiou e incentivou este ideário e por um sistema de transporte público deficitário, que expulsou o usuário do transporte público.

Mas a pressão cada vez maior deste tipo de urbanização faz florescer uma oposição, um espaço de divergência. Novas ideias para as cidades nascem, ligadas ao discurso de sustentabilidade, que envolve qualidade de vida, meio ambiente saudável e tecnologia para o transporte público mais eficiente em seus princípios. É possível promover um planejamento que possa surgir da contribuição de mais sujeitos, construindo um espaço social horizontalizado e agregador. Um espaço real compartilhado de maneira mais equânime, de convivência e harmonia, uma cidade mais humanizada.

A cidade é o corpo social e nele convivem muitos diferentes sujeitos, que se significam e significam o social a partir de suas experiências e das ideologias que circulam por ele. Como conciliar diferentes vozes em um discurso do comum? Para Orlandi (1999) e para Análise de Discurso, o esforço demasiado da administração dos processos de significação da cidade acabam por silenciar a desordem de sentidos, o não-sentido, os sentidos outros, construindo a ideia de uma cidadania. A cidadania seria um estado dado ao sujeito nascido em uma república, o cidadão idealizado. Em Escritos 1, produzido pelo Labeurb Orlandi (1999, p.7), define cidadania como “cruzamento da história com o como o social se significa nos sujeitos nos diferentes sentidos da cidade governada pelo Estado”.

A cidadania se significa nos modos como o Estado subjetiva as relações sociais na relação do político com o simbólico. Esses modos administram fortemente os processos de significação que dizem respeito ao espaço público (ORLANDI, 1999, p.7).

A Análise do Discurso procura, na contramão do silenciamento, deixar menos transparente os sentidos, “expor o olhar à opacidade do sentido e do sujeito, procurando observar, no sentido de acolher, a sua espessura semântica”.

Isso significa dar lugar e tempo para a indistinção, a ambiguidade, a hesitação dos sujeitos na relação entre o público e o privado, entre o que é processo de individualização dos sujeitos pelo Estado e os processos de socialização, entre aquilo que, na sociabilidade, é inclusão e o que é conflito. Nessa disposição, restituir à cidade a sua falta de sentido pode ser um início para se deixar de esvaziar o sentido do que é cidadania (idem).

A cidade é o resultado das interações sociais, dos direitos e dos deveres dos sujeitos, da política, desequilibrada e excludente, que gera uma sociedade com diferenças gritantes. Interferir sobre isso é possível quando há o empoderamento social pleno desta condição, com a formulação de um senso comum mais qualificado. Com a socialização das informações, educação, das condições de acesso aos direitos, à cidade, a percepção de que cada qual e de que todos juntos são causa e efeito de uma sociedade melhor, o papel social e coletivo do sujeito e o discernimento dos discursos que circulam, é possível que a política não seja silenciada e uma democracia plena se configure. Dá mais trabalho conquistar uma solução conjunta que fabricar um consenso.

## 7 - REFERÊNCIAS

ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária). Mapas e dados. <http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm>. Acessado em 15/03/2016.

ALMEIDA, Miguel Osório de. A Vulgarização do Saber (1931). Revista Ensino Superior, abril-junho. Ed. Unicamp, 2014.

AMARAL, Leopoldo. Campinas recordações. São Paulo. Seção de Obras d'O Estado de São Paulo, 1927, p 430. Citado por TONON, op.cit. p4.

ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos. Mobilidade & Cidadania. Mobilidade Urbana, Cidadania e Inclusão Social. 2003.

ANTP, Sistema de Informação da Mobilidade Urbana – Relatório Comparativo de 2003 a 2012. Julho de 2014.

CORREIO POPULAR. Arquivo sobre as manifestações em Campinas. 2013. [http://correio.rac.com.br/index.php?id=/especial/manifestacoes\\_campinas/arquivos/index.php&p=2&dinamico=1](http://correio.rac.com.br/index.php?id=/especial/manifestacoes_campinas/arquivos/index.php&p=2&dinamico=1). Acessado em 20 de Junho de 2016.

ATA do CMTT. Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. Atas disponíveis em [www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=CMTT](http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=CMTT). Acessada em 30 de janeiro de 2017.

BATTISTONI, Duílio. Palestra ministrada em 5 de maio de 2013 no Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Campinas e publicada na página oficial do Facebook no dia 6 de maio de 2013.

BICALHO, Marcos Pimentel; RODRIGUES, Marly. Trilhos e Linhas: História do Transporte Urbano de Campinas. Secretaria Municipal de Transportes. Emdec, Campinas, 2004.

BRAGA, Paulo Romeu. Os interesses Econômicos dos EUA e a Segurança Interna no Brasil: 1946 a 1964. Ver. Bras. Polít. Inter. 45 (2): 46-65. 2002.

BRASIL, 2001. Lei no. 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade.

BRASIL, 2013. Lei no. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana.

BURDIEU, Pierre. Campo Científico. Reproduzido de BOURDIEU, P. *Le champ scientifique. Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n. 2/3, jun. 1976, p. 88-104. Tradução de Paula Montero.

BURDIEU, Pierre. Os Usos da ciência. Por uma Sociologia Clínica do Campo Científico. São Paulo. Unesp, 2003.

CALDAS, Graça; ZANVETTOR, Kátia. O estado da arte da pesquisa em Divulgação Científica no Brasil: apontamentos iniciais. Artigo apresentado à sétima edição da Revista Ação Midiática – Estudos em Comunicação, Sociedade e Cultura, publicação ligada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação, da Universidade Federal do Paraná. 2014.

CAMPINAS, Portal Prefeitura. Campinas recebe da chinesa BYD um novo carro movido à energia elétrica. 12/03/2015. <http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=26265>. Acessado em 3 de janeiro de 2017.

CANO, Wilson. Ensaio sobre a crise urbana no Brasil; Ed. Unicamp, 1990.

CARTA CAPITAL – Portal. <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/2016foram-as-manifestacoes-de-junho-que-nos-deram-coragem2016d-7601.html>. Acessado em 30 de dezembro de 2016.

CARVALHO, José Murilo de. Dom Pedro II. Companhia das Letras. 2007.

CASTRO, Flávio Antonio de. A farsa, os farsantes e os predadores: a estrutura jurídico-política do Estado burguês e a política de transporte coletivo urbano em Campinas – 1878-1999. Dissertação de Mestrado para IFCH, Unicamp. 1999.

Como os holandeses conseguiram suas ciclovias? Vídeo-documentário. 2014

CORREIO DE CAMPINAS. 12.06.1912. Arquivo do Estado de São Paulo. In BICALHO, Marcos P.; RODRIGUES, Marly. Trilhos e Linhas: A história do transporte urbano em Campinas. 2004.

CORREIO POPULAR. PM e Prefeitura dão números diferentes de manifestantes. [http://correio.rac.com.br/conteudo/2013/06/especial/manifestacoes\\_campinas/72601-pm-e-prefeitura-dao-numeros-diferentes-de-manifestantes.html](http://correio.rac.com.br/conteudo/2013/06/especial/manifestacoes_campinas/72601-pm-e-prefeitura-dao-numeros-diferentes-de-manifestantes.html). Acessado em 30 de dezembro de 2016.

CORREIO POPULAR. Campinas tem a maior manifestação da história. [http://correio.rac.com.br/conteudo/2013/06/especial/manifestacoes\\_campinas/72340-campinas-tem-a-maior-manifestacao-da-historia.html](http://correio.rac.com.br/conteudo/2013/06/especial/manifestacoes_campinas/72340-campinas-tem-a-maior-manifestacao-da-historia.html). Acessado em 30 de dezembro de 2016.

DIAS, Cristiane; BARBAI, Marcos Aurélio; COSTA, Greciely Cristiana da: Movimentos da Contemporaneidade: a rua, as redes e seus desencontros. Revista Rua. 2014.

DONATO, M.; RIBEIRO, J.M. de A. História da energia elétrica e da Companhia Paulista de Força e Luz. São Paulo. 1878.

DP (Diário do Povo). Esperando um elétrico descer, não desce e...não desceu. 11 de junho de 1912.

ESTADO DE SÃO PAULO, O. Editorial. 24 de junho de 2014.

Fat Man and Little Boy (O Início do Fim, no Brasil). Filme. EUA, 1989, 127 minutos.

FOLHA DE SÃO PAULO. Crise ética põe superautores na berlinda. 26 de agosto de 2012. Caderno Ilustríssima. Acessada 23 de janeiro de 2017. [www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrissima/62732-autoajuda-high-class.shtml](http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrissima/62732-autoajuda-high-class.shtml)

G1 CAMPINAS e REGIÃO. 2015. [www.g1.globo.com.br/sp/campinas-regiao/noticia/2015/11/ser-vendido-barao-de-campinas-era-castigo-para-escravos-diz-advogado.html](http://www.g1.globo.com.br/sp/campinas-regiao/noticia/2015/11/ser-vendido-barao-de-campinas-era-castigo-para-escravos-diz-advogado.html). Acessada em 28 de dezembro de 2016

G1 Portal Campinas – Infográficos sobre protestos - <http://g1.globo.com/brasil/linha-tempo-manifestacoes-2013/platb/> - Acessado em 26 de outubro de 2016.

G1 Portal Campinas. <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/06/tabela-tarifas-de-onibus.html>. Acessado em 30 de dezembro de 2016.

G1, portal na internet. Protestos pelo País têm 1,25 milhão de pessoas, um morto e confrontos <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/06/protestos-pelo-pais-tem-125-milhao-de-pessoas-um-morto-e-confrontos.html> - Consultado em 26 de outubro de 2016.

GARCIA, Natália. Vídeodocumentário Cinco lições de Copenhague para as cidades brasileiras. Produzido por Cidades para Pessoas. 2013. [www.cidadesparapessoas.com.br](http://www.cidadesparapessoas.com.br)

Gazeta de Campinas, Balanço, 31 de dezembro de 1885. Publicação de 21 de janeiro de 1886.

GAZETA DO POVO. Curitiba e o plano da “não mobilidade. 19/07/2015. Acessado em 24 de fevereiro de 2016. <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/curitiba-e-o-plano-da-nao-mobilidade-608pa0j6qduo1ptggv1io5yhy>

GOMES, ANTONIO CARLOS. Campinas 1836 – Belém 1196. Progresso! Música composta pelo compositor campineiro para exposição agroindustrial em sua terra natal. Acessado em [www.campinas.sp.gov.br](http://www.campinas.sp.gov.br).

GORNI, Antonio Augusto. *O Pré-Metrô de Campinas*. A Eletrificação nas Ferrovias Brasileiras. 2002. <http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/electro/fe pasa.html#vlt>. Acessado em dezembro de 2016.

GOULART, Edmo. *Campinas: Ruas da Época Imperial*. Ed. Maranata. Campinas. 1983.

GUIMARÃES, Eduardo. Algumas Práticas em Divulgação Científica: A importância de uma linguagem interativa. RUA [online]. 2009, no. 15. Volume 2 – ISSN. 1413-2109. Consultada no Portal Labeurb – *Revista do Laboratório de Estudos Urbanos do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade*, em 23 de janeiro de 2017.

HADLER, Maria Silvia Duarte. *Trilhos da Modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos*. Campinas-SP. 2007. <http://www.faculdedamas.edu.br/revistas/index.php/arquitetura/article/viewFile/199/197>

IMPERATORI, Thaís Kristosch. Resumo. O ódio à democracia, de Jacques Rancière. *SER Social*, Brasília, V. 17, n. 36, p. 225-228, Jan-Jun/2015.

JUHNKE, Klaus Jürgen. *A eficiência das ferrovias no transporte metropolitano*. Universidade de Bonn, 1968. Ed. Edgard Blücher.

LAPA, J. R. do A. *A cidade: os cantos e os antros*. Campinas 1850-1900. São Paulo. Edusp. 1996.

LAROUSSE Cultural, dicionário. Ed. Nova Cultural. 1999.

Lei 12.587/2012, publicada em 3 de janeiro de 2012.

MARX & ENGELS, *A ideologia alemã (1845-1846)*. Editora Martin Claret, 2006.

MARX, Karl; ENGELS, Frederich. *Manifesto Comunista*. 1848. Boitempo. Edição, 1998. São Paulo.

MOBILIZE, site Mobilidade Urbana Sustentável. As 5 cidades com melhor transporte público. Metro é a base. Publicado em 20 de maio de 2013. [www.mobilize.org.br/noticias/4125/os-cinco-melhores-transportes-publicos-do-mundo.html](http://www.mobilize.org.br/noticias/4125/os-cinco-melhores-transportes-publicos-do-mundo.html). Acessado em 6 de fevereiro de 2017.

MUNIZ, Ricardo; ORSI, Carlos. Jornalismo e Ciência sofrem de doenças degenerativas similares. *Revista Ensino Superior*, abril-junho de 2014. Ed. Unicamp.

Novo Código Nacional de Trânsito e seu regulamento. Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968.

OPERA MUNDI – Portal. França, Alemanha e Canadá terão protestos em solidariedade aos manifestantes de SP.

<http://operamundi.uol.com.br/conteudo/noticias/29445/franca+alemanha+portugal+e+canada+terao+protestos+em+solidariedade+aos+manifestantes+de+sp.shtml>. Acessado em 30 de dezembro de 2016.

ORLANDI, Eni. Discurso e Texto: formulação e circulação dos sentidos. Ed. Pontes. Campinas. 2001

ORLANDI, Eni. N/O limiar da cidade. Rua, Campinas, Número Especial: 7-19, 1999.

ORLANDI, Eni. Percursos sociais e sentidos na cidade in Escritos 1. Laboratório de Estudos Urbanos. Ed. Unicamp, 1999.

ORLANDI, Eni P. As formas do siêncio: no movimento dos sentidos. Campinas. Ed. Unicamp. 2007.

ORLANDI, Eni P. Discurso e Políticas Públicas Urbana. A fabricação do consenso. Campinas. Ed. RG. 2010.

PUPO, Celso Maria de Mello. Campinas seus berço e juventude. Academia Campinense de Letras, 1969, pg 154. Citado por TONON, Maria Joana in A História dos Bondes em Campinas. Campinas. Coordenadoria do Patrimônio Histórico, 1997.

RANCIÈRE, Jacques. O ódio à Democracia. Ed. Boitempo, 2014.

RELATÓRIO da 5ª. Conferência da Cidade de Campinas. 7 a 19 de maio de 2013. Campinas. Acessível em [www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/eventos-e-informacoes/5conferencia](http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/eventos-e-informacoes/5conferencia).

SENNETT, Richard. A Cultura do Novo Capitalismo. Ed. Record, 2006. Rio de Janeiro.

STIEL, Waldemar Corrêa. História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus. EBTU, 1984. PINI, Brasília.

SZMRECSANYL, T. A era dos trustes e cartéis in História e Energia, n1, São Paulo. Eletropaulo. Maio de 1986.

VOGT, Carlos. Entrevista publicada na edição 100 da Revista ComCiência.

WIKIPEDIA. [https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Protestos\\_no\\_Brasil\\_em\\_2013](https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Protestos_no_Brasil_em_2013)