

Movimentos sociais e transporte público: uma experiência na EJA Florianópolis

João Paulo F. L. de Lima¹
Weliton Dalla Brida Wisentainer²
Universidade Federal de Santa Catarina

RESUMO: O presente artigo é uma reflexão oriunda de um projeto de ensino desenvolvido junto aos alunos de um Núcleo de Educação de Jovens e Adultos em Florianópolis, que buscou problematizar a questão da mobilização social pelo transporte público no Brasil. O presente trabalho pretende contribuir para o aprofundamento da pauta, justamente por ser uma questão tão inerente à vida dos estudantes brasileiros - para tanto, considerou uma experiência docente concreta vivenciada durante os meses de estágio obrigatório do curso de História no ano de 2018.

Palavras-chave: Estágio Supervisionado. Educação de Jovens e Adultos. Ensino de História. Movimentos Sociais. Transporte Público.

INTRODUÇÃO

O presente artigo foi elaborado a partir das observações e vivências durante o período do estágio obrigatório do curso de História, desenvolvido ao longo do ano letivo de 2018 no Núcleo de Educação de Jovens e Adultos (EJA) Centro III da E.B.M. Donícia Maria da Costa, localizado na Rua Rod. Virgílio Várzea, 2507 – Saco Grande, Florianópolis, SC. Essa instituição é mantida pela Prefeitura Municipal de Florianópolis e abriga a EJA no período noturno, com cerca de 40 alunos divididos em duas turmas, ambas com acompanhamento de dois professores/as em cada sala de aula. Nossa turma foi orientada pela professora Joana Vieira Borges e supervisionada pela coordenadora do núcleo Rosemar Ucha Peres.

Dito isto, nossa problemática pretendeu debater a respeito das principais reivindicações e formas de atuação histórica dos movimentos sociais pelo transporte público no Brasil. A própria especificidade do núcleo nos permitiu trabalhar a pauta das reivindicações sociais: a EJA Centro III conta com estudantes em idade a partir dos 15 anos, abrangendo tanto adolescentes egressos do Ensino Fundamental ou mesmo aqueles que nunca haviam frequentado a escola anteriormente, sendo um local de diversas faixas etárias. Devido

¹ Graduando do Curso de História da Universidade Federal de Santa Catarina. E-mail: joao@agenciafulana.com.br

² Graduando do Curso de História da Universidade Federal de Santa Catarina. E-mail: welitondallabrida@gmail.com

à sua localização, a maioria dos estudantes reside na região Norte da Ilha de Florianópolis, sendo majoritariamente dependentes do serviço de transporte público para se locomoverem até seus respectivos trabalhos e demais atividades cotidianas.

Como o presente artigo tentará argumentar, a pauta do transporte público, ainda que tenha vivenciado diferentes experiências políticas quanto a sua organização, é das mais antigas e acompanha a própria trajetória do Brasil, sendo ainda extremamente relevante nos dias de hoje. Além de promover a conscientização quanto o histórico do tema, buscando assim promover uma legitimidade de causa no debate sobre o transporte público no Brasil, nossa intenção também foi promover o debate entre os estudantes quanto à organização da sociedade civil na reivindicação de seus direitos, explorando as diferentes formas de atuação legítimas possíveis para dar aos estudantes a autonomia para refletirem e debaterem a questão.

O tema trabalhado junto aos estudantes - a questão do Transporte Público enquanto serviço público e direito protegido pela Constituição Brasileira - surgiu a partir das experiências e observações realizadas durante o estágio obrigatório de licenciatura do curso de História, uma vez que as questões envolvendo o transporte público, com todas as suas restrições de oferta e crescente custo, eram muito presentes no cotidiano dos alunos da EJA. Partimos do conhecimento prévio dos alunos em relação ao tema para, posteriormente, aprofundarmos a questão da mobilização social e organização enquanto movimento popular.

A OFICINA: DISCUSSÃO CONCEITUAL E ANÁLISE DE FONTES

De acordo com o programa proposto em nosso estágio obrigatório, os estagiários que participaram ao longo do ano nas atividades com as turmas da EJA Centro III também apresentariam uma Oficina para os alunos, consistindo em uma aula expositiva somada a uma atividade prática a ser realizada com as duas turmas juntas no auditório da E.B.M. Donícia Maria da Costa. Também de acordo com o programa, os temas das Oficinas deveriam versar sobre um assunto em comum: movimentos sociais, a fim de promover a reflexão e discussão sobre a participação dos indivíduos da EJA enquanto cidadãos inseridos na sociedade. Os estagiários organizaram-se em duplas e as Oficinas foram realizadas no segundo semestre de 2018.

O objetivo geral da oficina era primeiramente debater com os alunos da EJA sobre a questão do transporte público no Brasil através do conhecimento histórico de como o tema se desenrolou ao longo do século XIX e XX no Brasil. Pretendíamos que, com o conhecimento através de um panorama histórico, o tema que nos toca hoje presentemente pudesse ser

melhor compreendido e debatido entre os alunos, demonstrando que a questão acerca o transporte público possui uma carga histórica densa e que está atrelada ao próprio desenvolvimento (sobretudo urbano) do Brasil – por isso de sua contemporaneidade e relevância. Dedicamos a primeira metade de nossa Oficina, com duração de um pouco menos de 1 hora, para uma aula expositiva trazendo o panorama histórico da questão, além de conceituações iniciais sobre movimentos sociais e legitimidade de participação popular. Já na segunda metade, promovemos uma atividade prática de análise de fontes a partir de recortes de imprensa a respeito de incidentes envolvendo manifestações pela pauta do transporte público.

Consideramos, na elaboração de nosso Projeto de Ensino, o documento “Diretrizes Para A Implantação Do Plano De Curso Da Educação De Jovens E Adultos Da Rede Municipal De Ensino De Florianópolis”, de fevereiro de 2012, que favorece a discussão que propomos ao atribuir à prática pedagógica da EJA o “ensinar por pesquisas” como princípio educativo, tendo por finalidade a independência no processo de aprendizagem e a reutilização dos saberes prévios nas esferas sociais, naturais e culturais da vida (SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO, 2012, p. 5).

Quando selecionamos o assunto sobre os movimentos sociais pelo transporte coletivo percebemos não apenas suas possibilidades de diálogo com a proposta problematizadora da EJA, mas também com os debates atuais a respeito do ensino de história. Segundo a professora Maria Auxiliadora Schmidt:

A um ensino de História pautado na memorização de fatos sem significado para o jovem e para o seu coletivo, busca-se uma proposta e uma prática de ensino que instrumentalize na compreensão e interpretação da realidade social, contribuindo para a construção de sua identidade como sujeito da história (SCHMIDT, 2000, p. 205).

Seguindo essa linha, Kátia Maria Abud, André Chaves de Melo Silva e Ronaldo Cardoso Alvez trazem o olhar do trabalho histórico para dentro da sala de aula com o uso de jornais.

Ao levar o pluralismo para a sala de aula, o jornal também leva para a escola uma história truncada. É aí que entra o professor, o qual, com as opções de que dispõe ou escolas que faz é capaz de ensinar o aluno a ordenar e compreender o caos aparente (ABUD; SILVA; ALVES, 2010, p. 29).

O pluralismo que trabalhamos na Oficina foi justamente sobre os diferentes sujeitos e suas lutas por melhores transportes públicos ao longo dos séculos XIX, XX e XXI. Como ficou observado, resgatar sentimentos que ainda sobrevoam a realidade destes estudantes, vivenciados com a pesada rotina de trabalho, horários inflexíveis, precariedade nos horários e no estado do transporte coletivo, permitiu construir laços de identidade que perduram séculos a partir de questões ligadas ao trabalho, mobilidade urbana e urbanização. Quebrar uma história baseada na memorização a partir da construção de laços identitários³ se mostrou uma boa forma de apresentar historicamente um tema para estudantes ao mesmo tempo heterogêneos e homogêneos. Assim, traçamos um panorama histórico para melhor contextualizar o leitor.

Panorama Histórico

A fim de proporcionar a mesma contextualização histórica desenvolvida junto aos estudantes durante nossa Oficina, achamos por bem o presente artigo trazer uma breve historicização dos movimentos sociais referentes ao transporte público, onde explicamos também suas formas de atuação, sobretudo pela ideia de “ação direta” sobre os bens públicos, no caso, os meios de transporte em questão e as estruturas físicas onde ocorrem as tomadas de decisão institucional (SANTOS, 2008).

Para falarmos sobre a questão do transporte público no Brasil e o impacto social que este trouxe consigo, podemos estabelecer como “marco zero” da discussão os eventos ocorridos no Rio de Janeiro em 1880, que ficariam conhecidos como *A revolta do vintém*. Foi a partir desse evento que se inaugura a pauta pela discussão sobre o transporte público e seu acesso pela população. Quando a companhia nova-iorquina *Botanical Garden Railroad Ltda*, concessionária do transporte via *bonds* no Rio de Janeiro, decidiu aumentar o preço da passagem em um vintém, deflagrou-se quatro dias de protestos, manifestações e uma série de episódios marcados por orientada desobediência civil, depredação de patrimônio e conflitos entre população e polícia. Essas ações contaram com uma articulação popular que ainda era novidade nos centros urbanos do Brasil do século XIX, com a população ocupando espaços públicos e promovendo debates, trazendo para a via prática a participação política em questões de relevância direta ao crescimento e desenvolvimento das cidades (FERNANDES, 2009). Nas palavras de Neusa Fernandes,

³ Seguindo a noção de Santos (2008), a identidade é construída nas experiências comuns compartilhadas por um determinado grupo ou classe.

O Motim do Vintém ficou registrado pelas passeatas, comícios, reuniões públicas. Ocorreram relações entre parlamentares, líderes da revolta e a imprensa militante o que significou uma transformação da cultura política da cidade, firmando o exercício da cidadania no Rio de Janeiro (FERNANDES, 2009, p. 2).

Podemos afirmar quase inequivocamente que *A revolta do vintém* causou grande impacto na lógica de organização e articulação popular que deu origem aos inúmeros movimentos sociais que passam a surgir no século XX (FERNANDES, 2009).

Acompanhando o episódio do *Vintém* no Rio de Janeiro, ao longo de toda primeira metade do século XX, diversos episódios quase sempre envolveram o aumento da tarifa e a consequente reação popular. Alguns eventos ficaram notoriamente marcados pelo caráter violento e de depredação de infraestrutura pública – como os ocorridos em São Paulo em 1947, que reivindicava a melhoria no oferecimento dos serviços (DUARTE, 2005). No dia 1 de agosto de 1947 entrou em vigor o aumento das passagens de ônibus e bondes em São Paulo. A CMTC, Companhia Municipal de Transporte Coletivo, estatal recém-inaugurada que começava a cuidar das linhas da *Light and Power*, antiga concessionária do serviço, rapidamente ganhou antipatia da população devido o anúncio do aumento. No mesmo dia começou uma onda de depredações na cidade, visando três alvos: os ônibus e bondes, a sede da prefeitura e a sede da CMTC. Sua duração foi do meio dia até as cinco horas da tarde, e as estimativas foram que dos 600 ônibus, 16 haviam sido completamente incendiados e destruídos e 78 haviam sido danificados; dos 550 bondes, 242 foram danificados e 5 completamente destruídos e 65 indivíduos foram detidos (DUARTE, 2005).

Durante os anos de 1974, 1975 e 1976, no Rio de Janeiro e em São Paulo, ocorreu uma série de depredações nas estações de trens metropolitanos, mas especificamente, três em 1974, seis em 1975 e dezenove em 1976. Em pleno momento de grande crescimento urbano e demográfico, sinalizado desde os anos finais da década de 60, o transporte ferroviário interurbano não conseguiu seguir uma rota que suplantasse o aumento do número de usuários. Para se ter uma noção, em 1973 a Central do Brasil, localizada no centro do Rio de Janeiro e ligando 90 estações nos subúrbios da Região Metropolitana do Rio, transportava diariamente em 715 trens cerca de 700 mil passageiros, já em São Paulo, em 1975, esse número subia para 900 mil pessoas (MOISÉS; MARTINEZ-ALIER, 1978). Esse crescimento contrasta com a falta de investimentos no sistema ferroviário e sua consequente deterioração: números sugerem um aumento de 400% de usuários em 10 anos, 1964 a 1974, sendo que os vagões diminuirão de 116 a 92, gerando um absurdo número de 5.000 pessoas em cada composição,

que, em condições normais, deveria levar apenas 1.500 (MOISÉS; MARTINEZ-ALIER, 1978).

As marcas desse período misturam-se com a lenta diminuição do controle político durante a Ditadura Militar, chegando ao ponto de uma intervenção direta do então presidente Ernesto Geisel e a liberação de verba do Conselho de Desenvolvimento Econômico para a melhoria dos trens em ambas as cidades (MOISÉS; MARTINEZ-ALIER, 1978). Mas essas mesmas marcas teriam fortes influências nos movimentos sociais que ganharam projeção a partir de 1978: movimentos populares contra as péssimas condições de vida e com novas formas de intervenção.

Com a retomada do protagonismo político dos movimentos sociais a partir da década de 90, a pauta do transporte público ganharia um caráter organizacional que talvez nunca antes tivesse experimentado. Se antes os episódios se davam muito em função de seu caráter espontâneo e por vezes desarticulado (enquanto movimento social em si), a partir dos anos 2000 uma nova orientação surge, com a organização prévia às intervenções e ampla divulgação de suas ações. De cunho muito mais estudantil do que trabalhista, a causa do transporte público de preço justo e de qualidade viraria militância nas principais agremiações estudantis e universidades do país no início do século XXI. O episódio deflagrador dessa nova fase dos movimentos sociais pelo transporte público fora protagonizado por estudantes secundaristas, em Salvador: foi a chamada *Revolta do Buzu*, ocorrida no ano de 2003. Após um aumento no valor da passagem do ônibus, decretado em agosto daquele ano, os estudantes secundaristas pularam os muros de suas escolas e promoveram uma série de manifestações que pararam o trânsito por 3 semanas na capital baiana, inspirando outros movimentos sociais pelo transporte público por todo o país.⁴ Aqui também surge uma inovação na pauta: é a reivindicação pelo *passé livre*, ou seja, transporte público gratuito, pleiteado pelos estudantes.

Sem dúvida a maior influência da *Revolta do Buzu* foi sentida em Florianópolis, onde o debate sobre o *passé livre* estudantil já existia desde 2000. Motivados também por um aumento na tarifa da passagem, em 2004 uma série de manifestações e intervenções civis convocadas por movimentos estudantis universitários ocupou vias públicas, paralisou o trânsito e mesmo bloqueou a única ponte de acesso à cidade, entrando em choque com o poder público por inúmeras ocasiões. Os eventos ficaram conhecidos como *Revolta da Catraca* e ocorreram nos anos de 2004 e 2005, sempre em função do aumento na tarifa da

⁴ O impacto em nível nacional deu-se muito em função do documentário do diretor Carlos Pronzato, *A Revolta do Buzu*, lançado em 2004, servindo de inspiração para as diversas organizações que passariam a discutir a questão do transporte público no Brasil. O link do documentário está presente nas “Referências”, ao final do artigo.

passagem e sua respectiva reação civil, evidenciando a disputa política em torno da pauta do transporte público.

Os eventos em Florianópolis trouxeram em si uma maior complexidade que bem caracteriza os movimentos sociais acerca do transporte público na atualidade. Liderados por movimentos estudantis universitários com um nível de articulação já bem elevado (amparado pela evolução da tecnologia dos meios de comunicação e de acesso e compartilhamento de conteúdo), a *Revolta da Catraca* marcou a união entre a organização popular de rua e a atuação política pela via direta: os manifestantes invadiram a Câmara de Florianópolis por mais de uma vez a fim de impedir votações acerca do aumento da tarifa, provocando medo entre os parlamentares e promovendo a expressa desobediência civil como forma de tática de resistência e de enfrentamento com a polícia, evidenciando também as formas de repressão e atuação autoritária praticadas pela corporação. Com isso, o movimento ganhou uma amplitude ainda maior ao que havia começado tão somente em função do aumento da tarifa do ônibus.

Na mesma corrente desses acontecimentos, em 2005 realiza-se em Porto Alegre o V Fórum Social Mundial, que marca o surgimento de talvez o principal movimento social acerca do transporte público: o *Movimento do Passe Livre*, que defende o transporte público gratuito e irrestrito e que hoje encontra representações ao redor do Brasil todo, através de grupos de trabalhos e encontros. A pauta do transporte fora aprofundada, trazendo oposição à privatização dos serviços de transporte público e provendo o debate sobre a exclusão social que a ausência de um transporte público efetivo pode causar através da falta de acesso – à saúde, à educação, à cultura.

A mais recente onda de articulação dos movimentos sociais pela questão do transporte público em escala nacional ocorreu em 2013 com os eventos caracterizados como as *Manifestações de Junho* ou *Jornadas de Junho*. Tendo o protagonismo das principais capitais brasileiras, como São Paulo, Florianópolis, Rio de Janeiro, Salvador, Brasília, dentre outras, as *Jornadas de Junho* eclodiram justamente devido à pauta do transporte público, quando diversas cidades anunciaram o aumento da tarifa da passagem dentro um contexto político que já efervescia devido as discussões sobre gastos públicos e corrupção em função das obras realizadas para a *Copa das Confederações*, em 2013, e a *Copa do Mundo*, que ocorreria no ano seguinte. Posteriormente apropriada por outros movimentos sociais e mesmo pela população civil não politicamente organizada, as *Jornadas de Junho* assistiram a uma multiplicação de pautas, o que diluiu o cerne central da questão – o transporte público de qualidade e preço justo; e o projeto urbano imaginado pelo Poder Público nos grandes centros urbanos no tocante à mobilidade e cidadania.

A OFICINA: UMA EXPERIÊNCIA PEDAGÓGICA NA EJA

Nossa Oficina ocorreu no dia 05 de outubro de 2018, uma quarta-feira, durante o período noturno. A escolha do tema foi estratégica, tendo em vista que a questão do transporte público se torna bem presente na vida do cotidiano dos alunos, conforme pudemos comprovar através do relacionamento desenvolvido ao longo do ano. A própria realização da Oficina foi impactada diretamente pela questão do transporte público, uma vez que iniciamos com um pequeno atraso devido a problemas na malha de ônibus da cidade. Aproveitamos o “gancho” e partimos deste caso prático para iniciarmos a exposição do tema, iniciando a Oficina com uma breve introdução sobre a relação entre serviços públicos e legitimidade de reivindicação, trabalhando com os conhecimentos prévios dos estudantes sobre a relação proposta.

Uma vez que conseguimos relacionar o tema do transporte público dentro do contexto de serviços públicos, iniciamos propriamente a primeira metade da Oficina, expositiva, dedicada ao Panorama Histórico. Tal qual planejamos, o Panorama Histórico conseguiu inserir os estudantes dentro da evolução da questão do transporte público no Brasil, cumprindo nossa principal expectativa: sublinhar que a pauta do transporte público, tão presente em suas vidas atuais, é das mais antigas e presentes na história do Brasil, evidenciando a relação entre passado-presente e o processo histórico construído de qual nossa sociedade (e nós mesmos, enquanto indivíduos) somos produtos.

Para a segunda metade de nossa apresentação, realizamos uma atividade sobre análise de fontes com os alunos. Pretendíamos que os estudantes percebessem a questão do transporte público de uma outra maneira, relacionando os significados trabalhados durante a Oficina de modo a mobilizá-los em suas realidades e ações cotidianas, seja para reivindicar um melhor transporte público ou ainda em qualquer outra questão que é de direito de todo o cidadão.

Escolhemos o recorte factual dos acontecimentos ocorridos em Florianópolis em 2005 na *Revolta da Catraca*, altamente repercutida pelos jornais da época. Utilizamos, intencionalmente, dois grupos de comunicação (imprensa) conceitualmente antagônicos para contrapor as fontes analisadas: o *Diário Catarinense*, jornal veiculado ao grupo NSC pertencente às organizações Globo, representando a “mídia tradicional”; e o *Jornal Zero*, jornal independente produzido pelos estudantes de Jornalismo da Universidade Federal de Santa Catarina, representando a “mídia independente”. Partindo do mesmo episódio factual, a detenção de dezenove estudantes no contexto das manifestações, propusemos uma atividade de análise de fontes através de perguntas conceituais que auxiliaram na reflexão sobre o tema:

se o texto se mostrava difícil ou fácil de ler; qual era o assunto tratado pelas reportagens; o que o autor pretendia passar como mensagem; e qual era o público a quem aquela reportagem estava destinada.

A escolha intencional sobre o episódio *Revolta da Catraca* também teve fundamentação teórica, uma vez que lidamos com o *lócus* presente dos alunos e o conceito da conscientização através da ação e vivência defendido por Thompson (SANTOS, 2008), visando despertar um vínculo de identificação ao falarmos da cidade em que os alunos vivem atualmente. Essa etapa também teve como função aproximar os *eixos temáticos* com a realidade dos alunos:

No ensino de História, problematizar é construir uma problemática acerca do passado, a partir de um objeto de estudo, tendo como referência o cotidiano e a realidade presente daqueles que vivem a História, bem como as questões postas pelos historiadores. Cada objeto permite a construção de várias problemáticas (SCHMIDT, 2000, p. 208).

No trabalho com as fontes (jornais), a escolha visou buscar esses significados nas informações divulgadas através dos discursos adotados em diferentes linhas editoriais, frisando uma relação crítica ao examinar esses documentos como fontes para as pesquisas: analisando a linguagem própria usada nos jornais, suas características, repetições e diferenças. Uma vez que cada jornal escreve para diferentes públicos, é importante que os estudantes percebam que os autores dos textos jornalísticos também selecionam as informações e narram os fatos conforme seus interesses, ou da pessoa ou grupo que paga pela sua publicação, reproduzindo seus valores, convicções e identidade.

METODOLOGIA DA DISCUSSÃO: *EIXOS TEMÁTICOS, CONTEÚDO E PROBLEMATIZAÇÃO*

Seguindo os ensinamentos da professora e pesquisadora Maria Auxiliadora Schmidt, a questão dos movimentos sociais acerca a questão do transporte público foi trabalhada sob a ótica dos *eixos temáticos*, integrando um “tripé” metodológico que conta ainda com os conceitos de *problematização e conteúdo* (SCHMIDT, 2000).

Os *Eixos Temáticos* são as questões que delimitam a nossa problematização junto ao conteúdo, ou seja, quais categorias serão enfatizadas na apresentação do conteúdo e na criação das hipóteses da problematização: “Ademais, os eixos temáticos devem permitir que, a partir

de uma questão fundamental, alunos e professores possam estabelecer relações entre diferentes tempos e espaços históricos” (SCHMIDT, 2000). Os *Eixos Temáticos* propostos para o trabalho são: cidadania e moradia. Os *Conteúdos* trabalhados, a saber, a *Revolta do Vintém* e a *Revolta da Catraca*. A *Problematização* abrange as hipóteses levantadas de maneira dialogada na primeira parte e expositiva na segunda parte da intervenção. Tem como função aproximar os temas com a realidade dos alunos, seguindo as duas categorias propostas anteriormente nos *Eixos Temáticos*.

No ensino de História, problematizar é construir uma problemática acerca do passado, a partir de um objeto de estudo, tendo como referência o cotidiano e a realidade presente daqueles que vivem a História, bem como as questões postas pelos historiadores. Cada objeto permite a construção de várias problemáticas (SCHMIDT, 2000, p. 208).

No trabalho com as fontes, continuamos com os *Eixos Temáticos* propostos, onde o *conteúdo* consiste em periódicos de jornais que se referem as citadas *Revolta do Vintém* e a *Revolta da Catraca*. Por sua vez, a problematização encontra-se no questionário apresentado no processo de análise das fontes.⁵A escolha em trabalhar com periódicos visa buscar nossos *Eixos Temáticos* junto das informações passadas nas linhas dos editoriais, frisando com alunos uma relação crítica ao analisar as fontes, percebendo que o autor também “estrutura” as informações conforme seu interesse ou da pessoa ou grupo que paga pela sua publicação, analisa e constrói uma narrativa dos acontecimentos, reproduzindo seus valores, interesses ou identidade: “Trata-se de não aceitar o texto jornalístico como verdade, algo comum, mas de percebê-lo como um testemunho histórico, carregado de subjetividade, como tudo o que é humano” (ABUD; SILVA; ALVES, 2010, p. 29 - 30).

OFICINA NA EJA CENTRO II: RESULTADOS E DISCUSSÕES

De fato, o tema conseguiu promover uma identificação entre os estudantes presentes na Oficina, ocorrendo uma interação e colaboração altamente positiva. A turma se engajou nas provocações e contribuiu em diversos momentos da apresentação, seja demonstrando interesse e curiosidade durante apresentação do panorama histórico, com temas que eram novidade para a maioria dos estudantes, como também participando das construções

⁵ Cabe ressaltar que a problematização nessa parte do projeto tem como finalidade a construção do conhecimento prática, fomentando a escrita e o debate nos grupos, e a síntese das informações requeridas.

argumentativas levantadas no início da Oficina quanto à questão da legitimidade, ou não, dos protestos em nossa sociedade democrática.

Na introdução buscamos contextualizar o nosso tema pontual, movimentos sociais pelo transporte público no Brasil, dentro do aspecto macro dos movimentos sociais e a própria legitimidade do ato de protestar e reivindicar por direitos em nossa sociedade democrática. Partindo de conceitos da Constituição Federal, trouxemos aos alunos o debate sobre direitos, prerrogativas do Estado e acordo social. Desde este ponto os estudantes passaram a contribuir com a Oficina, respondendo as indagações promovidas. Esta introdução serviu para “preparar o terreno” para o debate de nosso tema específico referente ao transporte público no Brasil e as disputas sociais e políticas sobre ele.

Durante o Panorama Histórico, notamos a curiosidade dos estudantes quanto a episódios que eles nunca haviam ouvido falar, assim como a percepção da evolução da tecnologia da sociedade brasileira ao longo da linha do tempo traçada através dos episódios: a mudança nos tipos de meios de transporte, de um episódio para outro, ajudou a promover o senso histórico que buscávamos com nossa Oficina, ajudando a trazer alguns temas, ainda que muito brevemente, sobre urbanização a partir da ótica do transporte público e sua relação direta com o desenvolvimento das principais cidades do Brasil no início do século XX.

A segunda metade da Oficina foi dedicada à nossa atividade prática, onde pedimos aos estudantes para analisarem duas matérias de jornais de orientação distinta⁶, ambas referentes a um episódio ocorrido em 2005, na chamada *Revolta da catraca*. Nossa intenção nesta atividade prática foi promover uma análise de fontes a partir de um caso prático, instigando a interpretação de texto dos alunos no confronto dos textos. Como a mídia possui papel importante na conscientização da população em temas que dizem respeito a movimentos sociais buscamos promover entre os estudantes o senso crítico para analisar as origens e contextos das fontes analisadas. Porém, a dupla concorda que faltou um melhor gerenciamento de tempo na Oficina para dedicar alguns minutos a mais para a atividade com análise das fontes, devido à dificuldade da tarefa que fora proposta. Ainda assim, a contextualização das fontes, anterior a atividade de análise em si, se mostrou produtiva, ilustrando os diferentes discursos, objetivos e interesses que tanto o *Diário Catarinense* quanto o *Jornal Zero* possuíam.

A atividade contou com boa participação da classe, ainda mais levando em conta o horário em que ela se iniciou (já passado das 21h da noite). Foram distribuídas aos estudantes

⁶ Os jornais em questão eram o *Diário Catarinense*, pertencente ao grupo NSC, e o jornal *ZERO*, produzido pelos alunos do curso de Jornalismo da Universidade Federal de Santa Catarina.

duas folhas: uma delas destinada à exposição das fontes, apresentando duas matérias jornalísticas sobre um mesmo episódio, sendo a primeira do veículo Diário Catarinense e a segunda do Jornal Zero; na outra folha, um pequeno questionário para auxiliar os estudantes na interpretação das reportagens e servir de guia para análise das fontes. O questionário trazia as seguintes perguntas:

- -“Você achou difícil ou fácil de ler? Ficou alguma dúvida?”
- -“Do que a notícia está falando?”
- -“O que o autor quis dizer com esta reportagem? Como ele faz isso?”
- -“Para quem você acha que o autor está escrevendo essa reportagem?”

Os estudantes mostraram um bom nível de compreensão quanto às três primeiras perguntas, com todas as respostas pairando sobre o mesmo campo comum de interpretação, ainda que respeitando os diferentes níveis de articulação argumentativa entre os alunos. Já para a última pergunta, referente ao público a quem se destinavam tais reportagens, os estudantes mostraram um número mais acentuado de dúvidas, com inúmeras cédulas sendo entregues sem esta resposta e algumas respostas um pouco mais fora do espectro.

De maneira geral, a atividade levou um tempo de coordenação da classe superior ao previsto, o que acabou resultando em um menor período para o aprofundamento do debate durante a atividade junto aos alunos, o que com certeza auxiliaria a uma melhor compreensão, por parte dos alunos, das reportagens analisadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final da oficina saímos com a sensação de dever cumprido e com a maior parte dos nossos objetivos alcançados. A compreensão das lutas e pautas históricas sobre o transporte coletivo foi obtida, sobretudo na reconstituição histórica dos diferentes tipos de movimentos que emergiram a partir de experiências compartilhadas. Como dito na introdução, realçar as diferentes formas de atuação é tão importante quanto promover a legitimidade do tema. Esse sentimento de fazer dialogar diferentes significados a partir de experiências comuns foi crucial para o bom andamento da oficina.

Contudo, a análise dos jornais como fonte específica nos deixou com um gosto agridoce. Ainda que com um melhor gerenciamento do tempo da Oficina pudéssemos obter melhores resultados, a atividade se mostrou um pouco técnica demais, merecendo mais aulas

para ser aprofundada. A dupla concorda que usar uma atividade mais prática poderia surtir um efeito maior, uma vez que se tratou apenas de uma noite de oficina. Entretanto, esse plano foi descartado por motivos maiores. Ainda assim, o saldo de nossa Oficina foi positivo, pois conseguimos contemplar nosso grande objetivo, que era engajar a classe em um debate sobre um tema histórico extremamente importante à suas realidades (transporte público) e promover importantes reflexões sobre legitimidade e luta por direitos por meio de discussões que confrontaram passado e presente.

REFERÊNCIAS

ABUD, Kátia Maria; SILVA, André Chaves de Melo; ALVES, Ronaldo Cardoso. O uso de jornais nas aulas de História. **Ensino de história**. São Paulo: Cengage Learning, 2010, p. 27-39.

ALBUQUERQUE, Flávia. Pesquisa mostra que 12% dos cidadãos consideram o transporte público um problema. **Agência Brasil**. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-08/pesquisa-mostra-que-12-dos-cidadaos-consideram-o-transporte-publico-um> Acesso em: 25 mai. 2018.

ASSAD, Kader Carvalho; QUEIRÓZ, Imar Domingos. Movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil manifestações, estratégias de luta e desafios. **Serviço Social em Revista**, v. 18, n. 1, p. 05-23, 2015. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/ssrevista/article/view/23756> Acesso em: 06 jun. 2019.

CAFRUNE, Marcelo Eibs. **Pluralismo jurídico e acesso à cidade: o planejamento urbano e a resistência em Florianópolis**. 119 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Programa de Pós-Graduação em Direito, Florianópolis, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/92828> Acesso em: 06 jun. 2019.

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

DUARTE, Adriano Luiz. O “dia de São Bartolomeu” e o “carnaval sem fim”: o quebra-quebra de ônibus e bondes na cidade de São Paulo em agosto de 1947. **Revista Brasileira de História**, v. 25, n. 50, p. 25-60, 2005. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882005000200003. Acesso em: 06 jun. 2019.

FERNANDES, Neusa. A Revolta do Vintém. In.: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25., 2009, Fortaleza. **Anais do XXV Simpósio Nacional de História – História e Ética**. Fortaleza: ANPUH, 2009 [CD-ROM].

Florianópolis (Município). Conselho Municipal de Educação. **Resolução N° 02/2010**, de 13 de dezembro de 2010. Estabelece Normas Operacionais Complementares em conformidade com o Parecer CNE/CEB n° 06/2010, Resoluções CNE/CEB n° 02/2010 e n° 04/2010, que instituem as Diretrizes Gerais e Operacionais para a Educação de Jovens e Adultos.

Disponível em:

http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/11_05_2011_12.08.55.735d2fbf7f7260f583b585211b7bdf60.pdf Acesso em: 06 jun. 2019.

G1 SC. Conclusão de obra do elevador do Rio Tavares em Florianópolis é adiada novamente. Santa Catarina, 13 de março de 2018. Disponível em:

<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/conclusao-de-obra-do-elevador-do-rio-tavares-em-florianopolis-e-adiada-novamente.ghtml>. Acesso em: 25 mai. 2018.

GOMES, Marcela de Andrade. **Passé livre já: participação política e constituição do sujeito.** Florianópolis, 2008. 1 v. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Psicologia.

Disponível em: <http://www.tede.ufsc.br/teses/PPSI0303-D.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2018.

MOISÉS, J. Á.; MARTINEZ-ALIER, V. A revolta dos suburbanos ou “patrão, o trem atrasou”. In.: MOISÉS, J. A. **Contradições urbanas e movimentos sociais.** São Paulo: Paz e terra, 1978. p. 13-64.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO. **Diretrizes para a implementação do Plano de Curso da Educação de Jovens e Adultos da Rede Municipal de Ensino de Florianópolis.** Florianópolis: SME 2012.

REDAÇÃO ND+. **Grupo protesta contra aumento da passagem de ônibus no Centro de Florianópolis.** Florianópolis, 15 janeiro de 2018. Disponível em:

<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/grupo-protesta-contr-aumento-da-passagem-de-onibus-no-centro-de-florianopolis> Acesso: 25 mai. 2018.

SANTOS, Regina Bega dos. Os movimentos urbanos no Brasil. In.: **Movimentos sociais urbanos.** São Paulo: Editora UNESP, 2008.

SCHMIDT, Maria Auxiliadora. Construindo a relação conteúdo método no ensino de História no Ensino Médio. In: KUENZER, Acacia Zeneida. **Ensino Médio: construindo uma proposta para os que vivem do trabalho.** Cortez Editora, 2000, p. 203-230.

TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906).** Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013. 305 p.

Documentários

A REVOLTA DO BUZU. Direção de Carlos Pronzato. 2003. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=dQASaJ3WgTA>. Acesso em: 21 mai. 2018.

IMPASSE. Direção de Juliana Kroeger e Fernando Evangelista. 2010. Disponível em:
<https://vimeo.com/50301453> Acesso em: 06 jun. 2019.

COM VANDALISMO. Direção de Coletivo Nigéria. 2013. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=KktR7Xvo09s>. Acesso em: 21 mai. 2018

JUNHO – o mês que abalou o Brasil. Direção de João Wainer. 2013. Disponível em:
<https://vimeo.com/107877106> Acesso em: 21 mai. 2018.