

UM JORNAL IMPRESSO CONFRONTA O FLUXO URBANO: A EXPERIÊNCIA DO EDITORIAL “PRÓXIMA PARADA: MONTE SERRAT”

Priscila de Oliveira dos Anjos¹

Jefferson Adriano Maier²

Luccas da Cunha Coelho³

Resumo: O presente artigo contribui para a história da implantação do transporte coletivo no Monte Serrat, comunidade localizada em Florianópolis, a partir da experiência de escrita, editoração e lançamento do jornal “Próxima Parada: Monte Serrat”. O jornal conta a história da chegada do ônibus ao morro e foi lançado na forma impressa em 2018, em um debate que contou com a presença de lideranças locais e moradores da comunidade. Abordamos essas histórias por meio de uma análise sobre a formação socioespacial de Florianópolis e a trajetória de resistência das comunidades residentes do morro da região central da capital.

Palavras-chave: Jornalismo; Monte Serrat; Transporte coletivo.

Abstract: This article contributes to the history of the implementation of public transportation in Monte Serrat, a community located in Florianópolis, based on the experience of writing, editing and launching the newspaper “Next Parade: Monte Serrat”. The newspaper tells the story of the bus’s arrival at the community and was printed in 2018, in a conference with local leaders and other residents of the community. We discuss these stories through an analysis of the sociospatial development of Florianópolis and the resistance trajectory of the communities set on the hill in the central region of the capital.

Keywords: Journalism; Monte Serrat; Public transport.

¹ Mestranda em Antropologia Social pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Graduada em Jornalismo pela mesma universidade. E-mail: priscila.oliveira.dos.anjos@gmail.com.

² Mestrando em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental (PPGPLAN) vinculado ao Centro de Ciências Humanas e da Educação (FAED) da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), e graduado em Design Gráfico pela mesma universidade. E-mail: maierjefferson@gmail.com.

³ Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental (PPGPLAN) vinculado ao Centro de Ciências Humanas e da Educação (FAED) da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC). E-mail: luccascoelho@gmail.com.

Introdução

Embora, a partir de 1920 o transporte coletivo faça parte do cotidiano de Florianópolis, foi somente no dia 13 de agosto de 1993 que o ônibus subiu o Maciço do Morro da Cruz, passando a atender à população do Monte Serrat – a comunidade mais populosa da localidade. Essa distância temporal tem ainda maior significado se compreendida a formação socioespacial da cidade, que passa pela ótica do projeto de modernidade levado a cabo durante o final do século XIV e início do século XX: uma concepção de cidade portuária-mercantil, onde políticas de expulsão dos pobres e das(os) negras(os) via desapropriação e demolição dos casebres na região central passam a ser implementadas pelo Estado para a ampliação do domínio territorial dos comerciantes sob um discurso de ordem sanitaria e de “esthetica” (SANTOS, 2009).

Como traz SUGAI (2015, p. 63), o conjunto de obras de saneamento,

[...] No entanto, certamente contribuíram ao processo segregador em curso: afastando os mais pobres e os cortiços de áreas estratégicas como a Av. Hercílio Luz; concentrando os equipamentos e atividades consideradas depreciativas em áreas sem interesse de ocupação pela população de mais alta renda (incinerador de lixo, estação de tratamento de esgoto, cemitério), no extremo oeste da península; saneando e valorizando as praias como área de lazer, solidificando o processo de expansão da população de alta renda para a Praia de Fora (baía norte); impedindo a construção, nas áreas centrais, de edificações fora das novas regulamentações, pressionando, assim, os setores populares a habitarem as encostas de morro, a área continental ou outras localidades mais afastadas, situadas ao longo da Ilha.

Assim, ao tempo que se expulsaram as(os) negras(os) e as(os) mais pobres das regiões privilegiadas e expandiram-se os investimentos públicos – seguindo interesses imobiliários e de classe – nas mesmas localidades, “nasceu” o transporte coletivo de Florianópolis; contraditoriamente, como é a História moderna, tão necessário à dinâmica industrial e comercial das cidades do século XX quanto responsável pela ampliação do direito à cidade das(os) trabalhadoras(es) (VASCONCELLOS, 2001).

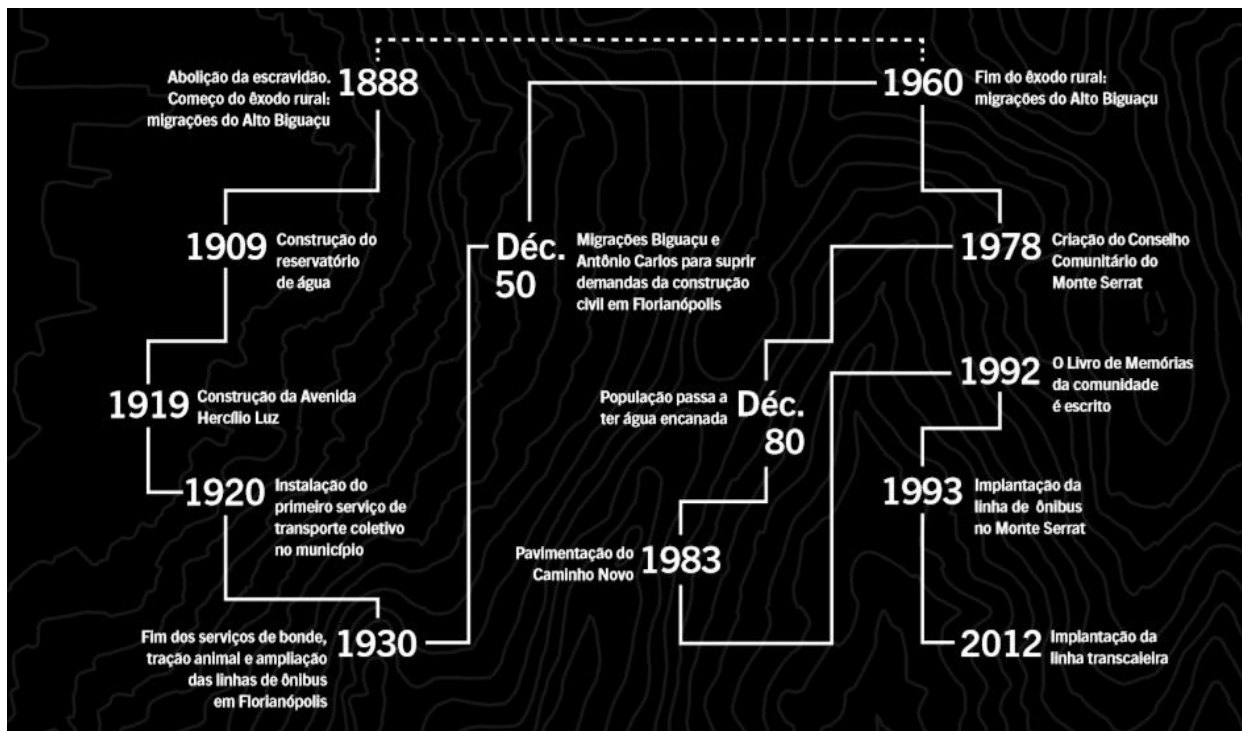
Tal transporte, no entanto, não corria os morros da cidade. Mesmo daquelas comunidades localizadas a alguns metros da região central, o transporte coletivo relegou anos de ausência sob justificativas diversas: falta de asfaltamento para a passagem do ônibus; impossibilidade de angariar lucro com os bilhetes, dada a região “pauperizada”; entre outras.

Produzido por nós para o impresso⁴ “Próxima Parada: Monte Serrat” e trazido para este trabalho com o intuito de dar visualidade à formação histórica da comunidade, na Figura 1 encontra-se uma

⁴O jornal em formato .pdf está disponível em: <<https://bit.ly/pr0ximap4rada>>. Acesso em: abril de 2020.

síntese das diferentes momentos que compõem o desenvolvimento da localidade em relação ao transporte coletivo.

Figura 1 – Infográfico sobre a formação do Monte Serrat.



Fonte: Acervo dos autores..

Santos (2009) nos apresenta três fases na formação do Monte Serrat. A primeira ligada ao fim da escravidão, onde escravos fugidos ou libertos e soldados pobres encontraram na região um local de refúgio, dado que ali afluíam córregos, bicas e fontes de água. A segunda fase deu-se a partir de 1920 após as obras urbanas de saneamento, responsáveis pela canalização do Rio da Bulha (ou Nascente da Fonte Grande), atual Avenida Hercílio Luz, que, dentre outras violências, aliou a expulsão das negras que viviam como lavadeiras nesta região à necessidade das famílias abastadas em manter tal relação com as antigas escravas domésticas – agora trabalhadoras “livres” que permaneceram fazendo as lavanças vivendo na encosta do morro. A terceira e mais proeminente fase foi nos anos 1950 e 1960 com a ascensão da construção civil em Florianópolis, quando migrantes negros e empobrecidos de Biguaçu e Antônio Carlos vieram em busca de trabalho. Sobre a última fase, Santos (2009, p. 590) complementa:

A partir da década de 1950, o crescimento pela migração para o Morro esteve ligado ao desenvolvimento da construção civil na cidade. Segundo Raulino Reitz (1988, p. 59), com o fim da escravatura, famílias de escravos libertos no Alto Biguaçu (atual município Antônio Carlos) como a dos Cardoso e Costa a princípio permaneceram nas fazendas em que viviam,

depois formaram grupos ao longo do Rio Canudos, na Rua Velha, no Bananal, a Oeste da margem esquerda do Rio Negro, em Biguaçu. Durante a década de 1950, seus descendentes migraram para Florianópolis para trabalhar na construção civil. [...]

Na década de 1950, teve início um processo de verticalização da cidade com os primeiros prédios com mais de 4 andares, um novo período de “modernização” urbana, do primeiro plano diretor da cidade. Nessa década, a construção civil teve os maiores investimentos feitos pelo Estado e, na década seguinte, a indústria da construção civil estava estabelecida. A pesquisa de Nereu do Vale Pereira: “Desenvolvimento e modernização” sobre Florianópolis revelou que a década de 1960 foi a de um marco de mudança no processo de crescimento imobiliário da cidade. O crescimento do Monte Serrat estava relacionado ao crescimento da construção civil, que durante aquela década estava ligado ao impulso imobiliário gerado pela instalação da UFSC. Este processo que Pereira chamou de “modernização” foi marcado por novos padrões de moradia e de novos interesses imobiliários impulsionados por um crescimento urbano que gerou profundas modificações na cidade, principalmente no centro, com a demolição de casas e sobrados de arquitetura portuguesa que foram dando lugar aos edifícios. Tudo construído pelos trabalhadores que viviam nos Morros. Esse período estudado pelo professor Nereu foi o de estabelecimento de um dos principais agentes produtores do espaço urbano atual de Florianópolis, os promotores imobiliários.

Enquanto crescia vertiginosamente a ocupação “irregular” a partir da autoconstrução de residências no Maciço Morro da Cruz, a cidade desenvolve o seu primeiro Plano Diretor (1952). Baseado nos princípios racionalistas e desenvolvimentistas, marcas do momento histórico que passava o Brasil, os urbanistas responsáveis por tal plano assim descrevem as “áreas pobres” presentes na região central da cidade:

Há existência de núcleos de malocas nas zonas periféricas do centro urbano. Estes núcleos, que tomam conta de Florianópolis, como em outras cidades brasileiras com a feição de verdadeiros aldeamentos primitivos, são a mais viva expressão urbanística de nosso atraso econômico. (RIBEIRO, PAIVA e GRAIF, 1952, in. SANTOS, 2009)

A história do Monte Serrat é marcada não somente pelo abandono do poder público na consolidação da infraestrutura necessária para se ali viver, mas pelo racismo estrutural que organizou/organiza os planos urbanos à escala municipal, estadual e nacional. Mais essencial que o transporte coletivo, o acesso a água encanada chegou somente em 1980, mais de setenta anos depois da instalação da “caixa d’água” localizada na comunidade e construída em 1909, servindo para abastecer todo o centro da cidade. Até então, a caixa d’água fornecia uma torneira de água para a população residente no morro “E olha, era fila. Eles colocaram a torneira fora do pátio da caixa, e quem tomava conta da Caixa quase não deixava nós entrar” (ANJOS, 2016), conta a moradora Elizabeth Ferreira, de 68 anos. SANTOS (2009, p. 592, grifo nosso) apresenta que

A comunidade não tinha suas reivindicações atendidas pela prefeitura da mesma forma como eram atendidos os moradores dos bairros oficiais da cidade. Quando reivindicaram o calçamento do caminho principal do Morro, a prefeitura apenas forneceu o material e o pessoal técnico, à comunidade coube todo o trabalho, principalmente o de abrir as valas. O operador da máquina retroescavadeira da prefeitura tinha que ser pago pelos moradores. Cada um dava

500 réis, assim o trabalho na vala ficava mais descansado. Os homens reuniam-se na igreja, Uma turma pela manhã e outra à tarde. A Prefeitura dava o material, a comunidade fazia o serviço. À noite bebendo café trazido pelo Pedro Cassimiro, coordenador, faziam vigia do material para que não fosse roubado, principalmente os tijolos. Também trabalhavam à noite para adiantar o mutirão nos finais de semana. Assim que as obras no Monte Serrat foram feitas. Tudo o que a comunidade do Monte Serrat conseguia era na luta, discutindo com os técnicos que sempre apontavam uma série de obstáculos para atender as reivindicações. Foi pressionando a prefeitura que conseguiram o calçamento o saneamento: a água, o esgoto, o posto de saúde.

A formação do conselho comunitário em 1978 é um marco para o avanço da infraestrutura da comunidade. Se “a solidariedade era algo muito presente, que fazia parte da vida no Monte Serrat [...]” (SANTOS, 2009, p. 589), foi a “organização da solidariedade”, em torno de um projeto de enfrentamento a gestão urbana⁵, que deu forças para a consolidação de uma agenda para a cidade que contasse com a existência do morro para além de sua participação na paisagem.

Este artigo busca, a partir da experiência prática constituída pela editoração e impressão da grande reportagem “Próxima Parada: Monte Serrat – a conquista do transporte coletivo nos morros de Florianópolis”⁶ –, demonstrar a importância do transporte coletivo para a comunidade do Monte Serrat, perpassando sua história e memória de resistência. Nesta época, o Monte Serrat já era a mais populosa das comunidades do Maciço. De acordo com dados do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), 2.100 pessoas habitavam a comunidade em 1993. Hoje, 23 anos depois, com 10 mil habitantes, a linha Monte Serrat conta com transporte a cada 40 minutos nos dias úteis.

Narrativas da luta pelo transporte público no Monte Serrat

No letreiro do ônibus está escrito Monte Serrat, mas ao dobrar na Rua General Vieira da Rosa (considerada a via principal) o transporte coletivo reunirá pessoas das mais diversas localidades que integram a comunidade mais populosa do Maciço do Morro da Cruz (cerca de 10 mil habitantes).

Enquanto a Nova Descoberta é uma viela longa cortada por uma estreita escadaria, o Pastinho tem sua própria rua principal e outras pequenas escadarias e ruas. Se para chegar no Alto Caieira, o ponto final do ônibus, pode-se passar a igreja e a escola, é possível também chegar ao mesmo ponto final sem passar por nenhum dos locais citados, para isso é só subir a escadaria da rua José Boiteux.

⁵ É importante frisar que, quando se fala de “gestão urbana”, busca-se significar algo maior do que o governo urbano. Como coloca Harvey (1996), o poder de organizar o espaço advém de um complexo de forças mobilizadas por diversos agentes sociais, que formam coalizões políticas e alianças de classe.

⁶ Produzida em 2016 como Trabalho de Conclusão de Curso no programa de graduação em Jornalismo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) pela jornalista Priscila dos Anjos (cf. ANJOS, 2016).

Durante os três meses de trabalho de campo realizado no ano de 2016, as narrativas dos moradores do Monte Serrat mostraram uma comunidade diversa que teve na luta pelo direito ao transporte público na década de 90 a viabilização de um espaço em movimento que passou a transitar todas essas localidades.

Para então compartilhar histórias de moradores daquela região nos seus esforços diários a fim de chegar às escolas, trabalhos e realizar outras atividades fora da comunidade sem o auxílio do transporte público e 25 anos depois com a implantação da linha de ônibus, que foi produzida a reportagem Próxima parada: Monte Serrat – O itinerário da recente história do Transporte Coletivo na comunidade mais populosa do Maciço do Morro da Cruz.

Parte dessas histórias foi narrada por moradores que “nasceram no Monte Serrat”, como costumam afirmar aqueles que vivem na comunidade por toda a vida. Esses narradores enfatizaram o caráter de luta da comunidade na história da implementação do ônibus, isso porque antes de chegar o transporte a comunidade precisou se organizar em mutirão para colocar lajotas no chão de barro que cortava o Monte Serrat.

Nana Um deixou de sujar os pés, em 1983, quando as primeiras lajotas foram colocadas no morro. O acesso à comunidade era feito por duas vias: a Rua Nestor Passos, chamada pelos moradores como o caminho velho: íngreme, barrento, até certo ponto estrada, depois trilha, até hoje inviável para os mais velhos e cansativo para os mais novos, e a Rua General Vieira da Rosa (via da igreja e da sede da Copa Lord), na época mais aberta, menos custosa, só que também barrenta. Foram as dificuldades vivenciadas pelos moradores, nos dois caminhos, que fizeram que membros do Conselho Comunitário, naquele ano, procurassem o prefeito Cláudio Ávila, com a reivindicação de pavimentar a ‘General Rosinha’. (ANJOS, 2016).

O pedido à prefeitura foi parcialmente atendido. Foram fornecidos lajotas, tijolos, pá e marreta. A contrapartida, ou seja, a mão-de-obra, teria que vir da comunidade. O chamado foi feito pelo Conselho Comunitário que convidou a população do Monte Serrat a formar um grupo de trabalho para construir o caminho novo. A obra começou com a participação de 29 pessoas, entre mulheres, homens e crianças. Quem batia o ponto de manhã em seus trabalhos à tarde ajudava o mutirão e quem só descia o morro depois do almoço abria as valas na estrada, pela manhã.

A luta dos moradores materializada por meio das narrativas sobre o trabalho braçal para a pavimentação da Rua General Vieira da Rosa também foi composta por meio de um esforço político do Conselho Comunitário do bairro. De acordo com membros do Conselho das décadas de 80 e 90 – Carlos Cardoso, Maria de Lourdes da Costa Gonzaga (Uda) e João Ferreira de Souza (Teco) –, a necessidade de um transporte público para a comunidade sempre foi pauta presente nas reuniões do Conselho e nas negociações com os administradores municipais.

Os governos municipais de Edison Andrino (1986-1989) e de Esperidião Amin (1989-1990) não atenderam a pauta de transporte público da comunidade. Foi só durante a campanha eleitoral de 1992 que a implantação de ônibus pareceu possível para membros do Conselho. Naquele ano, Sérgio Grandó (PPS) e Afrânio Boppré (PT) lançaram, consecutivamente, candidaturas para prefeito e vice-prefeito. A coligação era a Frente Popular, que com oito partidos (PPS, PDT, PT, PSB, PV, PSDB, PC do B e PCB) conseguiu eleger Grandó, Boppré e cinco vereadores. Foi em um comício, em frente à igreja, lembraram os moradores, que Sérgio Grandó prometeu que colocaria ônibus no morro se eleito. Assim afirmou Carlos Cardoso, membro do conselho comunitário no ano de 1992:

A gente conquistou a moradia, a estrada, mas daí via que o pessoal mais antigo não conseguia descer. Então era preciso uma política de habitação e também uma de mobilidade urbana. Tudo que se comprava lá embaixo tinha que subir no táxi ou nas costas. Era um gasto imenso. Com o ônibus foi um ganho de saúde, de vida e até econômico. (ANJOS, 2016).

A apuração dessas e outras narrativas de luta foram realizadas por meio de uma experiência de residir e apurar por três meses na comunidade, pesquisas documentais, o constante ato de anotar conversas que ouvia no ônibus e interações entre os moradores e em entrevistas nas casas dos moradores. O referencial prático foi orientado por técnicas jornalísticas de apuração (FERRARI e SODRÉ, 1986), mas também por métodos apropriados de outras disciplinas. O método de observação participante, por exemplo, foi utilizado por meio de reflexões sobre o uso do método no jornalismo por Amaro (2004, p. 2):

Neste tipo de método investigativo, o principal instrumento de pesquisa é o próprio jornalista-investigador. Ele observa os locais, os objetos e os símbolos, bem como as pessoas, as atividades, os comportamentos, as interações verbais, as maneiras de fazer, de estar e de falar, presta atenção às situações, aos ritmos, aos acontecimentos. Participa, de alguma maneira, no cotidiano desses contextos e dessas pessoas. Conversa com elas; por vezes entrevista-as mais formalmente. É frequente encontrar “informantes privilegiados”, interlocutores preferenciais com quem contacta mais intensamente ou de quem obtém informações sobre aspectos a que não pode ter acesso direto.

Finalizada em julho de 2016, a reportagem foi apresentada como um Trabalho de Conclusão de Curso em Jornalismo da UFSC. Assim que foi avaliada pela banca de docentes do curso de jornalismo a reportagem foi publicada no site do coletivo de mídia independente Maruim (maruim.org). No site de notícias sobre a cidade de Florianópolis, a reportagem teve mais de 10 mil acessos, sendo compartilhada por diversos outros coletivos e organizações da cidade, como o coletivo Catarinas, a cooperativa Desacato, dentre outros.

O conteúdo no meio digital, porém, por mais que permita certa “democratização” da informação, exclui, pela desigualdade da população no acesso a tal meio. De acordo com a pesquisa TIC Domicílios 2015, que mede a posse, o uso, o acesso e os hábitos da população brasileira em relação às tecnologias de informação e de comunicação, somente 56% dos domicílios têm acesso à internet e, entre os pobres e periféricos, este percentual cai para 28%.

Neste sentido, em agosto de 2016, deu-se início ao projeto gráfico de um editorial, em formato berliner (25,5x40cm), preto e branco, impresso em papel jornal, que desse conta de concentrar a reportagem completa e traduzi-la conceitualmente em elementos gráficos.

Para a distribuição gratuita de tal material, pensou-se em produzir a primeira edição a partir de uma campanha de financiamento coletivo. Entre os meses de abril e julho de 2017, dialogando com os centros de mídia independente e produtores culturais, principalmente aqueles envolvidos com a cultura negra, realizou-se o financiamento da primeira edição do jornal, que distribui 5 mil cópias pela comunidade do Monte Serrat. Contando com a parceria de projetos como o Samba de Terreiro⁷, realizado na Escadaria do Rosário, bem como de diversas entidades sindicais, coletivos e movimentos sociais, divulgou-se o financiamento coletivo e a reportagem por diversos meios de comunicação, tanto físicos quanto virtuais. Para isso contou-se com a produção de uma série de materiais publicitários, desde panfletos e cartazes a imagens para as redes sociais.

A experiência do debate sobre o transporte público a partir da publicação do jornal impresso

Após o financiamento coletivo e impressão do jornal, realizamos então, em conjunto com o Conselho Comunitário da comunidade, o lançamento da publicação. O evento ocorreu em maio de 2018 com a proposta de realizar um debate amplo sobre o funcionamento do transporte público. Realizado na rua em frente à sede do conselho, o evento contou com apresentação cultural de um cantor que é morador do Monte Serrat, e uma apresentação do bloco de samba-reggae Cores de Aidê, grupo que costumava ensaiar no pátio da Caixa d’água, na comunidade.

O lançamento aconteceu ao longo da via com os moradores em um sábado ensolarado, 12 de maio, que também era dia de jogo do Figueirense Futebol Clube⁸, time de muitos moradores da região

⁷ O projeto Samba de Terreiro traz parte da velha-guarda da Copa Lord (escola de samba do Monte Serrat) para um espaço construído por negros no centro de Florianópolis.

⁸ Conhecido popularmente como Figueira, o clube foi fundado em 1921 na região central da cidade, e mesmo com seu deslocamento para o continente, ainda mantém forte relação com os moradores dos morros e comunidades da ilha.

que desciam uniformizados para assistir à partida no centro da cidade. E dia das mães, mulheres que perpassam toda a reportagem.

Com habilidade, o motorista desvia dos carros estacionados ora à esquerda, ora à direita para facilitar a passagem do ônibus. A rua ainda silenciosa é tomada pelo ruído do esforço que o motor faz para subir o morro. São 6h45 da manhã, horário em que trabalhadores, estudantes e mães com suas crianças no colo esperam pela segunda viagem do dia da linha Monte Serrat. (ANJOS, 2016).

Aos poucos, os moradores que desciam e subiam a rua ouviam as falas pelo microfone e paravam para acompanhar a conversa, alguns tomaram assento e ficaram até o final. A conversa foi interrompida algumas vezes para a passagem do ônibus, que inviabilizava ouvir as vozes do debate, mas que fora sempre recebido por aplausos. Iniciou-se então, naquele momento, uma comemoração dos 25 anos da implementação do ônibus (FIGURA 2).

Figura 2 – Foto do lançamento na comunidade.



Fonte: Acervo dos autores.

O morador da comunidade Babyton Santos⁹ fez sua leitura sobre o acontecimento:

⁹ A fala de Babyton Santos foi filmada durante o lançamento do jornal.

A gente pouco comemora e celebra uma conquista quando ela vem do povo, a gente esquece. Em 25 anos é a primeira vez que a gente lembra dessa data, né, então acho que é muito importante a gente registrar isso e materializar essa conquista. A história do Monte Serrat ela é feita de conquistas, né, o Monte Serrat, ou Morro da Caixa pra gente que é mais antigo. A gente tem uma caixa d'água aqui que abastecia a cidade toda e a própria comunidade não tinha água, as mulheres mais antigas, as famosas lavadeiras, tinham que ir lá em cima buscar água na bica pra poder abastecer suas casas, poder lavar roupa, poder fazer seu alimento.

A noção de luta então se desdobra em diferentes significados compostos pelas vivências dos moradores. Seja ao enfrentar o morro a pé para lavar roupas das elites florianopolitanas, ou reivindicando aos órgãos públicos os seus direitos. Como o geógrafo André Luiz Santos coloca, “tudo o que a comunidade do Monte Serrat conseguia *era na luta*” (p. 592), antes mesmo de lutar pelo transporte coletivo, a comunidade já havia conquistado o direito de poder ter acesso à rede de abastecimento de água: mesmo que a caixa d'água tivesse sido construída em 1909, foi apenas nos anos 80 que os moradores do morro puderam usá-la (SANTOS, 2009, p. 591). O calçamento da rua principal é outro exemplo de conquista pela comunidade, a prefeitura deu apenas os materiais e o pessoal técnico, todo o trabalho de mutirão de obras ficou por conta dos moradores (SANTOS, 2009, p. 592).

Para alguns moradores presentes no evento de lançamento do jornal, o resgate e a divulgação dos processos de luta e conquista de direitos para a comunidade, ou seja, a possibilidade do conhecimento da história de dinâmicas políticas do território por moradores jovens ou que recém migraram para a comunidade foi interpretado como uma possível potência que se faz necessária para que se continue em luta, já que os desafios ainda persistem.

Outras falas citaram de que maneira as lutas continuam necessárias para poder garantir direitos já conquistados. O morador Jair, ex-presidente do Conselho, faz uma fala no debate realizado no lançamento do jornal que rememora, por exemplo, os problemas enfrentados pela comunidade após as obras do PAC em 2013:

Eu lembro quando nós alargamos as ruas aqui, as pessoas estacionaram os carros e eles tiraram o ônibus naquele período, o ônibus passava só lá naquela rua, subia e descia, aqui não tinha mais o ônibus que subia pelo menos. Nós fechamos aqui durante uma manhã toda, chamamos a imprensa. Né, seu Teco? Nossa comunidade aqui, a nossa diretoria da época, e eles retornaram com o ônibus aqui de novo, né, mas não tinha ônibus mais que subia por aqui. Então essa é uma luta constante que precisa continuar, né, as obras do PAC: eles vieram e alargaram e melhoraram a rua, a promessa era pra cada servidão dessa ter uma melhoria, escadaria com esgoto. Enfim e ainda não aconteceu, eles melhoraram apenas a parte central da nossa comunidade, a nossa luta precisa continuar.¹⁰

¹⁰ Fala filmada durante o lançamento do jornal.

Durante o debate foram levantadas pelos moradores diversas situações ligadas ao uso do ônibus nos últimos tempos: os poucos horários; a falta de pontos de ônibus que tenham cobertura para que os moradores não estejam expostos às variações climáticas; e a prática das “caroninhas”, que consiste no ato de usar o transporte sem pagar a passagem, embarcando pela porta traseira do veículo. Esse último problema, conforme foi colocado pelos moradores, não é tão novo, mas na época do lançamento do jornal atingia um patamar insustentável. As diversas tentativas de resolver esse problema sugeridas ao longo do debate merecem por si só um trabalho de pesquisa à parte, por isso não serão aprofundadas aqui.

Foi interessante perceber, ao longo do evento, de que forma um jornal sobre narrativas resgatadas a partir da comunidade foi apropriado por moradores da própria comunidade como um material importante para a organização comunitária em torno de pautas diárias, como se o contato com essas histórias pudesse mobilizar a comunidade para novas lutas e para a manutenção dos direitos já conquistados, evidenciando então a necessidade de ter os moradores do Monte Serrat como agentes protagonistas dessa luta.

Conclusão

Ao ser impressa e distribuída na comunidade do Monte Serrat, a reportagem ganhou potência como instrumento para o reconhecimento das diversas histórias de lutas e conquistas de tal território. A partir do jornal, novas narrativas sobre a cidade surgem, fazendo com que os cidadãos transportem suas vivências e opiniões acerca do transporte coletivo e do fluxo de pessoas em Florianópolis, abrindo possibilidades para a intensificação da participação dos sujeitos nas decisões políticas de diversas escalas – rua, bairro, cidade, região, estado e país. Um exemplo foi o debate organizado pelo Conselho Comunitário tematizando o transporte público no bairro e girando em torno de uma campanha pela preservação do ônibus.

A inserção do jornal no âmbito da cidade também despertou o interesse pedagógico do material. Em específico, no Colégio Marista, que atende centenas de crianças residentes do Morro da Caixa, onde foram realizadas atividades escolares tendo o jornal como fonte de informações sobre a história da comunidade.

Desta forma, trazer elementos sobre de que forma o conhecimento da história de um território como potência de movimentação popular, em meio a materiais noticiosos que negligenciam o Monte Serrat como fonte de notícias, foi o que pretendemos ao desenvolver este trabalho. Visualizamos ainda

a necessidade de, em um diálogo com o meio acadêmico, conceituar esta experiência vivenciada no Monte Serrat, aprofundando-a sob diferentes perspectivas temáticas em trabalhos futuros.

Referências

AMARO, Vanessa Fernandes. **Vivendo na pele do outro**. A observação participante para desvendar a favela da Rocinha, no Brasil. Portugal: Universidade Nova de Lisboa, 2004.

ANJOS, Priscila Oliveira dos. **Próxima parada: Monte Serrat**. O itinerário da recente história do transporte coletivo na comunidade mais populosa do Maciço do Morro da Cruz. 2016. Disponível em: <<https://readymag.com/jorufsc/proximaparadamonteserrat/>>. Acesso em: 15 julho 2019.

ANJOS, Priscila O. dos. **Próxima parada Monte Serrat**: o itinerário da recente história do Transporte Coletivo na comunidade mais populosa do Maciço do Morro da Cruz. RELATÓRIO TÉCNICO do Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à disciplina de Projetos Experimentais ministrada pelo prof. Fernando Crocomo no primeiro semestre de 2016.

FERRARI, Maria Helena; Sodré, Muniz. **Técnica de reportagem**: notas sobre a narrativa jornalística. São Paulo: Summus, 1986.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, São Paulo, n. 39, p. 48-64, 1996.

SANTOS, André Luiz. **Do Mar ao Morro**: a geografia histórica da pobreza urbana em Florianópolis. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em Geografia, Florianópolis, 2009.

SUGAI, M. I. **Segregação silenciosa**: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-200). Florianópolis: Ed. da UFSC, 2015.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análises das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

Recebido em 22/11/2020 | Aceito em 27/03/2020



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)