UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ECA – ESCOLA DE COMUNICAÇÃO E ARTES

VALDENETE GOMES DE MORAES

ESTUDO DA COMUNICAÇÃO PÚBLICA
NA GESTÃO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

São Paulo

2015

VALDENETE GOMES DE MORAES

ESTUDO DA COMUNICAÇÃO PÚBLICA
NA GESTÃO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em Ciências da Comunicação.

Área: Interfaces Sociais da Comunicação

Orientadora: Prof^a Dra. Mariângela Furlan Haswani

São Paulo

2015

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo da Publicação

M82c

Moraes, Valdenete Gomes de

Estudo da comunicação pública na gestão da mobilidade no município de São Paulo/Valdenete Gomes de Moraes. – São Paulo, 2015

167 f.; 37 cm.

Orientadora: Profª Dra. Mariângela Furlan Haswani

Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo.

1. Estado. 2. Democracia. 3. Participação. 4. Comunicação pública estatal. 5. Mobilidade urbana. I. Moraes, Valdenete Gomes de. II. Universidade de São Paulo. III. Título

CDD 302.2

Nome: MORAES, Valdenete Gomes de

Título: Estudo da comunicação pública na gestão da mobilidade no município de São Paulo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em Ciências da Comunicação.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação à minha família: minha mãe e meu pai (*in memoriam*), que me incentivaram na busca de novos conhecimentos; ao meu marido e companheiro Moacir, pela paciência, amor e participação, imprescindíveis à realização desta pesquisa.

AGRADECIMENTOS

À CAPES, pela bolsa de estudos que possibilitou a realização desta pesquisa.

À Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo (ECA/USP), por meio das professoras Margarida Kunsch, Mariângela Haswani, Roseli Fígaro, Maria Immacolatta, com as quais tive a oportunidade de aprofundar conhecimentos.

À professora Mariângela Haswani, orientadora que me acolheu com sua sabedoria, generosidade e o espírito aberto a compartilhar momentos de amizade, sempre disponível para as orientações fundamentais nesta trajetória acadêmica.

Aos professores da banca de qualificação, Roseli Fígaro e José Luiz Proença, pelas observações críticas, sugestões de leitura e orientações que possibilitaram os ajustes necessários à conclusão deste estudo.

Ao professor Ricardo Mendes A. Júnior, pelas sugestões determinantes e a oportunidade de cursar a disciplina Geografia Humana na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH-USP).

Ao colega de curso, Marcus Vinícius, pelo companheirismo, sugestões, trocas e contribuições constantes, ao longo da pesquisa.

Ao amigo e companheiro Moacir, pelo apoio e colaboração em todas as etapas deste curso, e, como bibliotecário, pela colaboração efetiva que possibilitou a finalização deste trabalho.

“Conhecer é produzir uma tradução das realidades do mundo exterior”. (Edgar Morin)

RESUMO

Esta dissertação discute o papel proativo da comunicação pública governamental/estatal analisado em um contexto de crise da mobilidade urbana, verificado na cidade de São Paulo a partir da primeira década do século XXI, e apresenta uma pesquisa documental e bibliográfica, por meio da qual é comparada a atuação de três gestões públicas, entre 2001 e 2012. Nesse processo, verifica-se como o governo municipal fez uso das estruturas de comunicação e imprensa nas atividades de planejamento e gestão dos serviços públicos de trânsito e de transporte coletivo utilizados pela maioria da população paulistana que se locomove em ônibus, micro-ônibus (vans) e a pé. Para um diagnóstico da comunicação estatal, analisam-se atividades de divulgação, debate, anúncio de planos, metas e prestação de contas. O estudo fundamenta-se em autores contemporâneos para se concentrar no papel do Estado como emissor responsável pela disseminação de informações e comunicação que atendam ao interesse público e garantam direitos fundamentais dos cidadãos, tais como o “direito de ir e vir”, estabelecidos na Constituição Federal do Brasil de 1988. Os resultados indicam a necessidade de planejamento da comunicação governamental, de modo a possibilitar a implementação e a continuidade de políticas efetivas de mobilidade urbana.

Palavras-chave: Estado. Democracia. Participação. Comunicação pública estatal. Mobilidade urbana.

ABSTRACT

This dissertation brings into light the proactive role of public and state communication within the context of crisis concerning urban mobility, as one can verify in the city of São Paulo from the beginning of the 21st century, and presents a documental and bibliographic research that helps one to compare the performance of three public administrations, ranging from 2001 through 2012. In doing so, one sees how the municipal government has taken profit of the communications and press structures for the collective transportation and traffic systems used by most of the city of São Paulo users, who move around by bus, by shuttle, and on foot. In order to get a diagnosis of the state communication, one analyses activities involving broadcasting, debate, and advertisement of plans, goals and accountability. This study is based on contemporary authors so to focus on the role of the State as the organization accountable to disseminate information and to perform communication whose topics are of interest of the audience, and to ensure fundamental rights of the citizens, such as the right of coming and going, as established in the Brazilian Federal Constitution of 1988. Results point to the need for the state government to plan its communication, in order for it to allow the implementation and the continuity of effective policies concerning urban mobility.

Keywords: State. Democracy. Participation. Public Communication. Urban mobility.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 - Contexto de plano e de mobilidade – 2001 e 2004.....	102
Quadro 2 - Comunicação no plano de mobilidade na gestão Marta Suplicy - 2001- 2004	108
Quadro 3 - Contexto no plano de mobilidade 2.....	110
Quadro 4 - Comunicação no plano de mobilidade na gestão José Serra – 2005 - 2006	114
Quadro 5 - Contexto do plano de mobilidade 3.....	115
Quadro 6 - Contexto do plano de mobilidade 4.....	120
Quadro 7 - Comunicação no plano de mobilidade na gestão Gilberto Kassab - 2006 - 2012.....	125

LISTA DE ABREVIATURAS

CETET	Centro de Treinamento e Educação de Trânsito
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CET-SP	Companhia de Engenharia de Tráfego
CGI	Comitê Gestor da Internet no Brasil
CMTc	Companhia Municipal de Transportes Coletivos
CMTT	Conselho Municipal de Trânsito e Transporte
CONIP	Congresso de Informática e Inovação na Gestão Pública
CPTM	Companhia Paulista de Trens urbanos
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DIP	Departamento de Imprensa e Propaganda
DPVAT	Seguros Obrigatórios
DSV	Departamento de operação do sistema viário
e-Gov	Governo Eletrônico
e-SIC	Sistema de Informação ao Cidadão
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
Emurb	Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo
GST	Gerência de Segurança no Trânsito
Metrô	Companhia do Metropolitano de São Paulo
Monitrans	Mapa do Trânsito
O.D./Metrô	Pesquisa Origem e Destino
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONGs	Organização Não-Governamental
OSCIPs	Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
PATs	Postos de Apoio ao Trânsito
PDE	Plano Diretor Municipal de São Paulo
PPPs	Parcerias Público-Privadas
Sabesp	Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
Secom	Secretaria Municipal de Comunicação

SIP	Serviço de Informação ao Público
SMT	Secretaria Municipal de Transportes
SPTTrans	São Paulo Transporte S/A
TICs	Tecnologias da Informação e Comunicação
Telesp	Telecomunicações de São Paulo
VUC	Veículos Urbanos de Cargas
Web	Sistema hipertextual que opera através da internet
ZMRC	Zona Máxima de Restrição de Circulação

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO 1 – COMUNICAÇÃO PÚBLICA ESTATAL/GOVERNAMENTAL	20
1.1 Público/privado.....	22
1.2 Espaço público e esfera pública	23
1.3 Interesse público	25
1.4 Comunicação pública	26
1.4.1 Estado.....	28
1.4.2 Democracia	29
1.4.3 Estado de Direito.....	31
CAPÍTULO 2 – MOBILIDADE URBANA.....	35
2.1 Histórico: por que o trânsito parou?.....	35
2.2 O trânsito	39
2.3 Transporte público urbano	41
2.4 O pedestre	42
2.5 Mobilidade: um novo conceito	44
CAPÍTULO 3 – GESTÃO DA COMUNICAÇÃO NO TRÂNSITO	49
3.1 Comunicação governamental no Brasil: histórico	49
3.2 Comunicação na administração pública	51
3.2.1 Comunicação governamental e pública.....	53
3.2.2 Reforma do Estado	54
3.3 O governo eletrônico	56
3.4 Atribuições da administração pública municipal	59
3.4.1 Comunicação na gestão municipal do trânsito	60

3.4.2 Assessoria de Imprensa.....	66
CAPÍTULO 4 – COMUNICAÇÃO PÚBLICA NO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO	75
4.1 Comunicação da instituição pública	77
4.1.1 Comunicação normativa.....	79
4.1.2 Comunicação para a promoção da imagem... ..	80
4.2 Comunicação de serviço e a informação de utilidade pública	81
4.3 Comunicação estatal no planejamento da mobilidade.....	85
CAPÍTULO 5 – COMUNICAÇÃO NORMATIVA NO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO PAULO	87
5.1 Categorias conceituais: do dado ao compartilhamento.	89
5.1.1 Dado.....	89
5.1.2 Informação.....	90
5.1.3 Comunicação.....	93
5.1.4 Relacionamento.....	94
5.1.5 Diálogo/debate.....	94
5.1.6 Participação.....	95
5.1.7 Transparência.....	96
5.1.8 <i>Accountability</i>	96
5.2 Metodologia.	97
5.2.1 Procedimentos metodológicos.....	100
5.3 Resultados.	100
5.3.1 Perfil da amostra pesquisada.....	100
5.3.2 Gestão de Marta Suplicy (2001-2004).....	102
5.3.3 Comunicação estatal no planejamento da mobilidade:gestão Marta Suplicy .	103
5.3.4 Gestão de José Serra (2005-2006).....	110
5.3.5 Comunicação no planejamento da mobilidade urbana: análise.....	111

5.3.6 Gestão de Gilberto Kassab (2006-2008).....	115
5.3.7 A comunicação no planejamento da mobilidade.....	116
5.3.8 Gestão de Gilberto Kassab (2009-2012).....	119
5.3.9 A comunicação estatal no planejamento da mobilidade – 2009-2012.....	121
6 Considerações finais.....	128
Referências.....	131
ANEXO A - Revista Engenharia de 31 de março a 31 de maio/2001	154
ANEXO B - Revista Mobilidade Urbana – CET-SP – novembro/2002	155
ANEXO C - Capa da Revista Engenharia de setembro/outubro/2003	156
ANEXO D - VIA – Informativo dos Funcionários da CET-SP – julho/2003.....	157
ANEXO E - Revista Interligado – maio de 2004	158
ANEXO F - Diário Oficial da Cidade de São Paulo – 14 de março de 2006	159
ANEXO G - Diário Oficial da Cidade de São Paulo –16 de dezembro de 2006.....	160
ANEXO H - Diário Oficial da Cidade de São Paulo – 28 de julho de 2007	161
ANEXO I - Diário Oficial da Cidade de São Paulo – 14 de julho de 2007	162
ANEXO J - Capa da Revista Engenharia de outubro/novembro/2006.....	163
ANEXO K - Jornal do Ônibus - 1º a 10 de Julho de 2011	164
APÊNDICE A - Solicitação de informação à Prefeitura São Paulo	165
APÊNDICE B - Resposta à solicitação de informação pela Secretaria Executiva de Comunicação da Prefeitura de São Paulo.....	166

INTRODUÇÃO

Basta viver ou passar pela capital paulista algumas vezes por semana para constatar que a mobilidade está em crise. Os chamados horários de pico, outrora concentrados no início da manhã e no final da tarde, hoje tomam conta da cidade do nascer do sol até o completo anoitecer. Esse fenômeno tem sua gênese no século passado, ocasião em que se traçaram os caminhos não só de São Paulo, mas de todo o Brasil.

As inquietações que levaram a este estudo são decorrentes da experiência profissional, cujo trabalho se dá em assessorias de imprensa e comunicação de diversos órgãos do governo municipal de São Paulo. O trabalho na Companhia de Engenharia de Tráfego, entre 2001 e 2008, permitiu a observação diária das relações entre governo e cidadãos paulistanos e o acompanhamento das mudanças nas condições do trânsito e do transporte público municipal na maior cidade brasileira.

Ao longo da primeira década de 2000, as condições de trânsito e transporte na capital culminam com a explosão da frota de automóveis, recordes de congestionamento, alta taxa de acidentes e mortes no trânsito, poluição ambiental e consequente queda da qualidade de vida da população. A crise da mobilidade urbana, para o senso comum, talvez se traduza em aumento do tempo gasto nos deslocamentos no trânsito. Para a maioria da população, que utiliza o transporte público municipal, pode significar ônibus lotados, quantidade de linhas insuficientes nos bairros e tarifas caras que pesam no bolso das famílias de baixa renda e dos assalariados. Enquanto aumenta a população que realiza, a pé, seus deslocamentos diários, faltam calçadas e passeios públicos, e a maioria desses encontra-se em condições precárias para circulação e acessibilidade, principalmente de pessoas com mobilidade reduzida. Nessas condições, os pedestres representam a maioria do número de mortos em acidentes de trânsito no Município de São Paulo, como indicam os levantamentos anuais realizados pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP).

Entre 2001 e 2004, o governo municipal seguiu as diretrizes do Plano Diretor Municipal (2002) para reestruturar o sistema municipal de trânsito e transporte

coletivo na capital. A gestão da prefeita Marta Suplicy renovou a frota de ônibus, substituiu lotações clandestinas por micro-ônibus (vans) e implementou o Bilhete Único, que passou a operacionalizar a integração física ônibus-metrô. Desta forma, consolidava-se o novo conceito de mobilidade urbana integrada, potencializada pelo uso das novas tecnologias de comunicação e monitoração de trânsito e transporte. Porém, ao longo de mais de uma década, os problemas relacionados aos serviços de trânsito e transportes urbanos tornaram-se mais complexos. Apesar de permanecerem na agenda governamental, a falta de diálogo e de debate entre o governo e a população pode ter levado aos protestos, em junho de 2013, que iniciaram na capital paulista, tendo sido estendido pelo país, por redução de tarifas e melhorias das condições e mobilidade.

A gestão de José Serra ampliou a integração do Bilhete Único para ônibus-metrô-trem (CPTM), retomou as obras do antigo Fura-Fila, rebatizado de Expresso Tiradentes, e iniciou o debate para melhoria e qualificação das calçadas e da acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. A gestão de Gilberto Kassab concluiu as obras do Expresso Tiradentes, corredor de 31 quilômetros que liga a região central ao extremo sul da Zona Leste da cidade, atendendo a uma população que não contava com a integração ao metrô.

O objeto desta pesquisa consiste em descrever e analisar as práticas de comunicação pública estatal no processo de planejamento e gestão da mobilidade dos paulistanos. Para isso, estabelece interfaces com os estudos da sociologia, da geografia humana, do planejamento urbano e do Direito.

São focalizadas duas modalidades de comunicação adotadas em órgãos e instituições do setor público no Brasil: a comunicação normativa, que trata da publicidade ou divulgação e debate das leis, e a comunicação de serviço ou de utilidade pública, presente em todas as atividades da administração governamental.

Considerando as pesquisas contemporâneas sobre a comunicação pública, a partir da Constituição Federal Brasileira de 1988, este trabalho apoia-se nos seguintes objetivos:

- Aprofundar o conceito de comunicação pública estatal/governamental com foco na garantia de direitos, aplicada ao planejamento e à implementação de políticas de mobilidade urbana em nível municipal;

- Verificar se há planejamento de comunicação para a gestão do trânsito e como ela se processa, bem como verificar de que forma ela atua no processo de planejamento da mobilidade urbana no início de cada nova gestão ou mandato no Executivo e Legislativo para definir a política municipal para o trânsito e transporte;
- Descrever as atividades de comunicação de serviço focada nos pedestres e na população que utiliza as linhas de ônibus e vans que compõem o sistema de transporte coletivo da cidade;
- Identificar exemplos de comunicação proativa, que estimulem o diálogo, o debate, a transparência e as práticas de prestação de contas que merecem continuidade;
- Observar se a comunicação é pensada em articulação com a política de mobilidade definida em cada nova gestão;
- Demonstrar o que os gestores entendem por diálogo, debate, transparência, prestação de contas e compartilhamento nos serviços de mobilidade;
- Verificar se os planos de mobilidade para o trânsito e transporte na capital contemplam campanhas de educação de trânsito, com ênfase na segurança e na prevenção de acidentes e de mortes no trânsito;e
- Descrever como as informações auxiliam as decisões dos cidadãos em seus deslocamentos diários no trânsito da cidade.

Tendo como premissa o papel proativo da comunicação governamental enquanto dever constitucional dos governos, questiona-se como a comunicação estatal pode contribuir para a garantia do “direito de ir e vir” na gestão dos serviços municipais de trânsito e transporte da capital. Para isso, concentra atenção no processo que começa com o debate das leis, diretrizes, propostas, metas e recursos orçamentários para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, na fase de definição da política pública para o setor.

Para dar conta do objetivo, foram adotadas, como procedimento metodológico, a pesquisa bibliográfica e a análise documental, que possibilitaram uma abordagem exploratória das práticas de comunicação normativa adotadas pelo governo municipal na fase de definição da política pública: prioridades, metas e recursos orçamentários para a administração do trânsito e transporte.

Foram analisadas as estratégias de comunicação estatal adotadas pelas gestões de Marta Suplicy (2001-2004), José Serra (2005-2006) e Gilberto Kassab (2006-2012) para elaborar, debater, divulgar e prestar contas de planos e metas de governo.

Para repensar conceitos e fundamentos que constituem a concepção de comunicação pública estatal proativa, tem-se como referência a pesquisa desenvolvida por Haswani (2013), para quem cabe ao Estado emissor (governo) garantir a informação e a comunicação aos cidadãos (sociedade) sempre que ela representar garantia de direito. Nesse sentido, constituem bases as tipologias de comunicação normativa e de serviço, fundamentadas nas obras de autores italianos, como Faccioli (2000), Mancini (2008) e Rolando (1999).

O primeiro capítulo parte dos pressupostos de Haswani (2013) para tratar dos elementos que compõem o conceito de comunicação pública estatal para a garantia de direitos constitucionais. Procura responder qual é a comunicação pública estatal que os governos municipais têm adotado para garantir aos cidadãos paulistanos o direito à mobilidade, de modo a assegurar o funcionamento e a qualidade dos serviços de transporte coletivo urbano no Município de São Paulo. O segundo capítulo desenvolve o conceito de mobilidade urbana integrada, considerando as concepções de trânsito, transporte, locomoção e circulação viária previstas na Constituição Federal e no Código de Trânsito Brasileiro de 1997. Seu referencial teórico balizador é constituído pelos estudos de Santos (2009; 2012) sobre a economia política da cidade de São Paulo, e pelo trabalho sobre a sociologia do trânsito e do transporte realizado por Vasconcellos (1999). Com o objetivo de entender como a cidade chega à crise de mobilidade urbana atual, o capítulo discute os fatores históricos, econômicos, políticos e sociais que teriam levado os governos de São Paulo, desde os anos 1960, a optar por um modelo de desenvolvimento dependente da indústria automotiva, protagonizado pelo automóvel.

O terceiro capítulo parte dos conceitos gerais de comunicação no mundo globalizado, por Morin (2011) e Wolton (2006), para situar, no contexto contemporâneo, as concepções de comunicação pública governamental, fundamentadas em Kunsch (2011) e Torquato (2010). Para isso, parte de uma cronologia da comunicação na gestão do trânsito para descrever as atividades e de comunicação desenvolvidas pelas assessorias de imprensa de acordo com as

atribuições dos órgãos da administração municipal. Descreve, também, as principais estratégias de comunicação pública governamental/estatal, enfatizando as modalidades normativa e de serviço, que balizam a análise dos primeiros 100 dias de planejamento de cada nova gestão no governo municipal.

O quarto capítulo apresenta conceitos de comunicação institucional considerados mais próximos dos modelos contemporâneos aplicados no Brasil, em instituições e órgãos do setor público regidos por diretrizes e princípios previstos na Constituição Federal de 1988, e centrados no papel estatal de garantir a prestação de serviços e as informações destinadas a atender o interesse público, tanto geral quanto coletivo.

O quinto capítulo descreve o perfil dos dados coletados no levantamento empírico, os conceitos utilizados e a metodologia, balizados nos estudos de Duarte e Stumph (2008). A análise do papel da informação e da comunicação pública estatal/governamental está fundamentada na pesquisa de Haswani (2013), que possibilita descrever as características da comunicação na instituição pública. Para isso, descreve como os gestores, em cada uma das três gestões analisadas, elaboram seu plano de mobilidade, desde a coleta de dados, passando pela disseminação de informações para a divulgação e debate das leis, até a definição de prioridades. Nesta fase, descreve-se como se processam as relações entre Executivo e Legislativo, bem como se dá a apresentação e a publicação dos planos. No final de cada gestão, no último ano do mandato, observa-se, tanto na cobertura da imprensa como nos meios oficiais de comunicação, até que ponto as metas saíram do papel, e se houve ou não algum tipo de prestação de contas por parte dos governos.

CAPÍTULO 1 – COMUNICAÇÃO PÚBLICA ESTATAL/GOVERNAMENTAL

No mundo globalizado, a partir dos anos 2000, no contexto em que se insere este estudo, a comunicação passou a ser concebida como um processo dinâmico e mutante de inter-relações humanas. Em perspectiva filosófica, a ideia do pensamento complexo concebida por Morin (2011) pressupõe que não se pode compreender nenhuma realidade de modo unidimensional, considerando a complexidade que envolve as relações humanas e as múltiplas dimensões de todas as coisas. Nesse sentido, para o autor

A ciência se baseia ao mesmo tempo no consenso e no conflito. Anda ao mesmo tempo sobre quatro patas independentes e interdependentes: a racionalidade, o empirismo, a imaginação e verificação. [...] a complexidade científica é a presença do não científico, o que não anula o científico; ao contrário, lhe permite exprimir-se. (MORIN, 2011, p. 106).

Há uma concepção instrumental que reduz a comunicação a um processo meramente técnico, compreendida apenas como fluxo de informações. Contrário a esta visão, Wolton (2006) sustenta que a comunicação pressupõe, sempre, a relação entre um emissor, uma mensagem e um receptor. De acordo com a concepção do autor, em perspectiva política e sociológica,

Comunicar não é só produzir e distribuir informação, é também ser sensível às condições nas quais o receptor a recebe, aceita-a, recusa-a, remodela-a, em função de suas escolhas filosóficas, políticas, culturais. A comunicação é a questão do receptor. Logo, não há comunicação sem risco, o do encontro com o outro. Também não há comunicação sem a existência de indivíduos livres e iguais. Por isso, ela está ligada ao duplo combate da modernidade e da democracia. A comunicação começa quando se compreende que ela é diferente da informação e da transmissão. (WOLTON, 2006, p. 227).

Nesse sentido, a comunicação pública “deve ser concebida como um poder transversal que perpassa todo o sistema social global, incluindo neles o Estado, na figura concreta dos governos” (KUNSCH, 2011, p.37). Para a autora, o setor público

deve se adequar à nova realidade comunicacional decorrente das transformações operadas pelas novas tecnologias de informação e comunicação, que demandam novos suportes e a adequação das formulações estratégicas do setor público. Caso contrário, Kunsch adverte que

Embora os novos meios e instrumentos revolucionem conteúdos, assim como as formas e os processos de produzir a comunicação, os meios e ferramentas podem, simplesmente, ser meras promotoras de maior rapidez de circulação da informação e oferecer serviços de má qualidade. Isto se não vierem acompanhadas de uma profunda reestruturação administrativa no setor público e de um olhar mais atento das organizações para a ascensão da sociedade civil na vida pública dos países, se não estiverem sustentadas por estratégias apropriadas de comunicação. (KUNSCH, 2011, p. 16).

Ao contrário do que prevê a autora, o Estado parece agir na contramão do interesse público, geral e coletivo. “As informações se perdem na burocracia, não circulam entre funcionários, e se dispersam, sem vínculos com as diretrizes da política pública”. (HASWANI, 2006, p.27).

É neste contexto de crise institucional que a pesquisa de Haswani (2013) discute as propostas de autores contemporâneos, cuja principal sustentação teórica sobre comunicação pública são as obras de autores italianos¹, para apresentar ampla gama de elementos e conceitos adaptados às condições da realidade na América do Sul, que permitem moldar um modelo brasileiro de comunicação pública governamental. A autora discorre acerca da informação estatal em sua função de “garantir direitos”. (HASWANI, 2013, p.8).

No Brasil, dois fatores despertaram o interesse pela comunicação pública nos meios acadêmicos. Um deles foi a redemocratização do país, em 1985, e o outro foi a Constituição Federal de 1988, que garantiu legalmente a liberdade de imprensa, a liberdade de expressão, a divulgação e a transparência dos atos de governo. Para a maioria dos pesquisadores, a definição de comunicação pública ainda é um conceito em construção. Na atualidade, ela pode ser promovida pela instituição pública, o

¹ As obras de autores italianos como Franca Faccioli, Paolo Mancini, Giovanna Gadotti, Carla Brotto e Stefano Rolando constituem a principal sustentação teórica em comunicação pública na pesquisa doutoral de Mariângela Haswani (2013). Tais obras não são encontradas em bibliotecas do Brasil e da América Latina. Boa parte dos títulos foi adquirida em viagens à Itália e em consultas na biblioteca da Università di Roma, ‘La Sapienza’.

Estado; as empresas privadas que visam o lucro – o mercado –, e organizações também privadas, sem fins lucrativos, e pelas conhecidas organizações não-governamentais (ONGs).

Assim, para a compreensão do conceito de comunicação estatal, os elementos que formam a raiz da comunicação pública são abordados do ponto de vista do Estado emissor, responsável pela disseminação das informações e da comunicação, e que tem a função de garantir direitos constitucionais. (HASWANI, 2013, p.10).

1.1 Público/privado

O conceito de “público” desenvolvido pela autora considera as “múltiplas faces” do vocábulo público, desde a definição do dicionário até as diferentes significações em cada período histórico. No *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa* (2009), o termo figura como relativo a um povo, a uma coletividade, pertencente ao governo de um país (estado, cidade etc.), que pertence a todos. Os diversos aspectos e expressões que acompanham o vocábulo público ampliam e fragmentam seu significado. Palavras como interesse público, esfera pública, opinião pública, entre outras, constituem a raiz da comunicação pública. Na Inglaterra do século XVIII, *public houses* eram os locais de encontro e convivência pública. (HASWANI, 2013, p.10).

As origens das concepções de público e privado são estudadas por Habermas (2003), filósofo alemão da Escola de Frankfurt, que desenvolveu um importante conceito sobre aspectos da sociedade civil como agente político. Em abordagem inicial, o autor analisa o tipo de esfera pública burguesa, sob uma perspectiva histórica e sociológica. A representação pública medieval estava imediatamente vinculada à existência do senhor feudal. Aos poucos, essa visão foi substituída, e, no final do século XVIII, deu lugar à divisão em elementos públicos e privados por parte das autoridades feudais – a Igreja, os príncipes e a nobreza. O conceito de público surgiu na Europa pré-Iluminista da Revolução Francesa. O autor diferencia público do privado, que aparece na Europa – com ou sem função pública ou oficial –, de onde se desenvolve o conceito de sociedade civil.

1.2 Espaço público e esfera pública

As diferenças entre espaço público e esfera pública são fundamentadas por Haswani (2013, p.18) nas concepções de autores de três vertentes distintas: republicana, liberal e discursiva. Com base na concepção de Arendt (2001), cuja tradição é republicana, concebe-se espaço público como espaço de competição por reconhecimento e aclamação, para a perpetuação de ambições humanas sustentadas em sentimentos de heroísmo e superioridade. Também é possível entender espaço público como qualquer lugar que pode se tornar espaço de poder, de possível intervenção política. (ARENDT, 2001 apud HASWANI, 2013, p.18).

Para o conceito de espaço público, a autora opta pelas formulações de Arendt (2001) e Habermas (2003), e considera que

nas últimas décadas, na literatura mundial e brasileira, o debate em torno dos novos conceitos de sociedade civil fundamenta-se justamente nos postulados desse autor, particularmente a perspectiva sobre a publicidade ou esfera pública, seja em suas citações, seja visão de seus discípulos, comentaristas e críticos. (HASWANI, 2013, p. 11).

O século XVIII marcou uma ruptura fundamental nas formas de comunicação. Embora o conceito de esfera ou espaço público tenha sua origem vinculada à Grécia Antiga e seja compreendido como meio de interação no processo de circulação e tomada de decisões políticas, foi somente a partir do Iluminismo que se definiram conceitos contemporâneos de público e privado. Na concepção de Habermas (2003), a esfera pública é constituída como domínio da vida social, à medida que indivíduos privados se reúnem para discutir questões de interesse público, e são capazes de sustentar uma discussão política de caráter crítico. Essa concepção burguesa de esfera pública, já revista pelo autor, foi alvo de críticas, dentre as quais uma se justifica por argumentar que essa concepção não considera a pluralidade da sociedade composta também por mulheres e operários que não tinham participação efetiva nos diferentes círculos de debates e discussões públicas naquele período. O conceito também é questionado por Bobbio (2000), que considera a obra de

Habermas discutível, dentre as críticas, porque não estabelece a diferença entre público estatal e público privado.

A partir da vitória sobre os Estados absolutistas, firmaram-se os objetivos do novo público enquanto mediadores da relação entre o Estado e a sociedade. Nesta abordagem, a ideia de público está ligada à concepção de Estado e do exercício de sua autoridade, atualizada a partir do pensamento habermasiano de esfera pública, que introduz a sociedade civil na esfera política. A imprensa, como órgão crítico desse novo público, converte-se em “quarto poder”, ou como uma extensão do Parlamento, onde os jornalistas ganham assento. Nesse sentido, passa a ser instrumento que leva à tomada de decisões políticas diante da nova tribuna do público, como forma de consenso da teoria democrática liberal, desde Montesquieu até os *Founding Fathers* norte-americanos.

Na sociedade industrial organizada como Estado-social, multiplicam-se relações e relacionamentos que não podem ser suficientemente bem ordenados em institutos, quer sejam do Direito Privado, quer sejam do Direito Público – o que obriga a introduzir normas do chamado Direito Social. O sistema jurídico privado passa, então, a ser invadido pelo crescente número de contratos entre poder público e pessoas privadas. (HABERMAS, 2003, p.177-179). O Estado sai do âmbito do Direito Público no momento em que realiza a transferência de tarefas da administração pública para empresas, estabelecimentos e corporações, encarregados de negócios semi-oficiais. Isso revela o lado inverso da publicização do direito privado, ou, “a privatização do Direito Público”, cujos critérios clássicos tornam-se “caducos, na medida em que a administração pública se utiliza dos meios do Direito Privado, mesmo em suas funções de distribuir, prover e fomentar”. (HABERMAS, 2003, p.180). No processo histórico em que se verifica a mudança estrutural do modelo de esfera pública burguesa preconizada pelo autor, os meios de comunicação se convertem em empresas com fins comerciais dependentes de proteção política para atingir tais fins.

Desse modo, a esfera pública, nascida com a revolução burguesa, traz consigo a ideia de participação política e da relação entre Estado e sociedade. “Indica a existência de um espaço em que os cidadãos buscam participação política por meio do diálogo racional sobre as questões de seu interesse”. (HASWANI, 2013, p. 13).

Em contraposição à formulação de Habermas (2003), a autora descreve o modelo de esfera pública do norte-americano Thomas Janoski (1998), categorizado em quatro componentes da sociedade: a esfera estatal; a esfera pública; a esfera de mercado; e a esfera privada. Para Janoski (1998)

a esfera estatal envolve todos os organismos ligados aos poderes do Estado (Executivo, Legislativo e Judiciário); a esfera privada abrange família, propriedade e amizades pessoais, com forte componente de privacidade; a esfera do mercado é formada por organizações cuja finalidade é a obtenção de lucro, por meio de produção e da oferta de bens e serviços. (JANOSKI, 1998 apud HASWANI, 2013, p. 22).

O autor agrupa a esfera pública em cinco segmentos formados por organizações e instituições:

- partidos políticos;
- grupos de interesse destinados a influenciar a sociedade e Legislativo conforme seus interesses;
- associações de bem-estar social – geralmente aquelas que integram o terceiro setor;
- movimentos sociais – têm as mesmas finalidades dos grupo de interesse, mas manifestam-se por meio de protestos, boicotes, mobilizações etc.;
- grupos religiosos – aproximam-se da esfera privada, mas também procuram influenciar a sociedade civil em torno de alguns temas, às vezes humanitários (como campanhas de solidariedade), às vezes dogmáticos [...]. (JANOSKI, 1998 apud HASWANI, 2013, p. 23).

Para os objetivos deste estudo, a comunicação pública é localiza-se no âmbito da esfera estatal/governamental. O Estado é representado pelos governos e entes públicos nos três poderes. Trata-se, pois, da comunicação pública cujos emissores públicos são os governos, nas várias esferas de poder.

1.3 Interesse público

Para a maioria dos autores, o interesse público diz respeito ao interesse comum. Nesse sentido, este trabalho visa analisar como se processa a comunicação pública na gestão e planejamento da mobilidade urbana, considerando o papel proativo do Estado, emissor das informações e da comunicação que garante

os direitos fundamentais dos cidadãos, tais como o direito à mobilidade. Para Weber,

Diferentemente da informação produzida pelas mídias, pelo jornalismo, a comunicação do Estado sempre é necessariamente estratégica, pois a política, a criação e a circulação de produtos e discursos obedecem aos legítimos interesses das instituições do Estado e devem alcançar objetivos. Isso não quer dizer que a ética ou a verdade estejam sendo burladas. (WEBER, 2011, p. 105).

Os governos devem ser os principais indutores da comunicação pública e devem assumir o compromisso de promover políticas públicas. Para Duarte (2011, p. 128), devem “qualificar canais, meios e recursos que permitam viabilizar o interesse público”. Dessa forma, a administração municipal do trânsito e transporte na capital paulista tem a responsabilidade de propiciar a comunicação que garanta o debate e planejamento participativo da mobilidade, e assim promover o interesse público. (DUARTE, 2011, p. 128).

1.4 Comunicação pública

No Brasil, o interesse pela comunicação pública tem se manifestado, na última década, tanto no teor de algumas publicações e na inserção de grupos específicos de trabalho em congressos científicos, como também no debate acadêmico e em instituições do terceiro setor. Outros dois fatores contribuem para intensificar o interesse pelo tema no meio acadêmico são, como foi anteriormente mencionado, o início da fase de redemocratização no país e a Constituição Federal de 1988.

A partir do final do século XX, o termo “comunicação governamental” dá lugar ao termo “comunicação pública”, que pode ser protagonizada por diversos atores, tais como Estado, organizações do Terceiro Setor, partidos políticos, empresas privadas, veículos de imprensa pública ou privada e sociedade civil organizada. Porém, há um consenso entre a maioria dos autores de que o Estado é o único, entre o rol listado, que deve atuar integralmente com a comunicação pública. Todos os demais têm a liberdade de desenvolver ações comunicativas que não sejam

propriamente voltadas ao interesse público, de forma a promover produtos, serviços e ideologias, e representar interesses privados, grupos econômicos, religiosos e políticos, entre outros.

Na última década, algumas iniciativas pontuais mostraram o crescente uso da comunicação pública por parte dos órgãos oficiais. Entretanto, o trabalho de disseminação de informações sobre as diversas atividades e realizações dos governos, para dar visibilidade e publicidade às ações do poder público, não consistiram em um fluxo comunicativo, pelas razões que Haswani explica:

O Estado que informa os cidadãos sobre aquilo que faz, não atua, obrigatoriamente, em um processo de comunicação com estes. A comunicação implica uma relação social na qual, em seu curso, os sujeitos interessados compartilhem determinados significados, em que se tem a comunicação como uma relação social e um processo sóciotécnico a esse transmitida. (HASWANI, 2013, p. 119).

Nesse sentido, a comunicação pública permite inúmeros arranjos para sua classificação, de acordo com o ângulo escolhido para a análise. Enquanto classificação contemplada pela maioria dos autores estudados por Haswani, destacam-se três troncos principais: a comunicação da instituição pública, a comunicação política e a comunicação social. Cada uma dessas modalidades pode ser desmembrada de acordo com a sua origem:

- A comunicação da instituição pública se decompõe em duas áreas: a comunicação para promoção da imagem e a comunicação normativa (esta obrigatória nas constituições dos Estados democráticos de direito porque trata da divulgação das leis).
- A comunicação política tem origem privada (nos partidos políticos) e se encontra tanto na sociedade quanto no interior do setor público e não apresenta subáreas.
- A comunicação social subdivide-se em quatro áreas: comunicação social, comunicação de serviço, comunicação de responsabilidade social e comunicação das instituições quase públicas. (HASWANI, 2013, p. 153).

A primeira modalidade é a mais adequada aos objetivos deste estudo. Por isso, o Capítulo 5, dedicado à análise da comunicação estatal para o planejamento da mobilidade, considera a comunicação pública da instituição pública, na

perspectiva de seus aspectos normativos previstos na Constituição para a publicação, divulgação e debate das leis. De acordo com os preceitos da Constituição Brasileira de 1988, no artigo 37, a comunicação pública estatal deve ter um caráter de informação, educação e de orientação sobre os serviços, os atos e as políticas governamentais. Seguindo esta diretriz constitucional, a comunicação da instituição pública, em sua dimensão normativa e de serviço ou utilidade pública, constitui, portanto, as modalidades escolhidas para a análise das políticas e estratégias de comunicação na gestão da mobilidade urbana dos paulistanos.

1.4.1 Estado

Para desenvolver o conceito de Estado, Haswani (2013) busca fundamentação no pensamento de autores como Norberto Bobbio (2000), José Gomes Canotilho (1992), Sergio Resende de Barros (1999) e Dalmo Dallari (2003), entre outros estudiosos das ciências políticas e jurídicas. Com base nesses autores, o Estado é considerado “o público por excelência” e o “tutor dos direitos individuais e sociais”, já positivados nas Cartas Magnas ou Constituições (BARROS, 1999 apud HASWANI, 2013, p. 31). Para a construção de um conceito de comunicação pública estatal, a autora reconhece que os direitos fundamentais, Estado de Direito e constitucionalismo têm, entre si, uma relação indissociável, entendida como três domínios complexos, sistêmicos e em permanente evolução. Nesse sentido, a autora defende “que a maioria dos direitos positivados na Constituição só será realizada se houver a inclusão da comunicação proativa do Estado ou, no mínimo da informação proativa, como sua garantia”:

Estado é uma ordem jurídica soberana que objetiva o bem comum de um povo situado em determinado território. A autoridade do Estado também rege o estabelecimento e o cumprimento de regras de organização da sociedade, e é, ainda, uma forma de organização social. (DALLARI, 2003 apud HASWANI, 2013, p. 57).

Entretanto, como salienta a autora, com o advento da globalização, parte das atribuições do Estado vem sendo delegadas por ele às instituições privadas

(empresas e organizações do terceiro setor), e levam consigo os aspectos comunicacionais envolvidos. Tal concepção de Estado é aplicável para analisar as práticas de comunicação estatal na administração municipal do trânsito e transporte, entre 2001 e 2012. Ao mesmo tempo se insere no contexto brasileiro do Estado Democrático de Direito e, pela atualidade, abrange um período posterior à reforma administrativa do Estado implementada em 1998, no segundo mandato do então presidente Fernando Henrique Cardoso (HASWANI, 2013, p. 57).

1.4.2 Democracia

O vocábulo “democracia” é empregado para designar a forma de governo em que o poder político é exercido pelo povo, desde a Antiguidade Clássica até o período contemporâneo. Ao longo da evolução histórica, o significado da palavra, herdada dos antigos, torna-se a única herança mantida intacta até os dias de hoje, pois os fundamentos clássicos – da democracia direta exercida na pólis grega sem intermediários – sobreviveram até Rousseau, para quem a democracia é parcial e constitui uma falsa concepção de liberdade do povo, que somente a possui durante as eleições; quando é consolidado o voto, o povo volta a ser escravo. Alexis de Tocqueville (1868), porém, apresenta como irrelevante a distinção entre democracia direta e democracia representativa; quase um século mais tarde, Lincoln define a democracia como “o governo do povo, pelo povo e para o povo”.

A Constituição organiza o poder na sociedade democrática. Surge como um conjunto de normas para que as pessoas consigam viver coletivamente num determinado lugar: o território. As regras são definidas pelo Poder Legislativo; quem administra a cidade é o Poder Executivo, e quem julga é o Poder Judiciário. (HASWANI, 2013, p.42).

Nas duas últimas décadas, os cientistas sociais têm adotado uma visão mais holística e contextualizada do processo democrático. Para a autora,

o novo conceito de democracia, não mais entendido como “sistema funcional”, mas como “relação social” ganha valor a regra desenvolvida pelos sujeitos privados no processo de organização e funcionamento da sociedade. (HASWANI, 2013, p. 44).

Com base em Donati (1993), a concepção de democracia participativa que interessa à reflexão sobre o papel proativo do Estado exige

um modelo participativo que permite ao cidadão colaborar mais ativamente na definição das políticas públicas, colocando-se entre os atores principais na resolução dos problemas de interesse geral. (HASWANI, 2013, p. 44).

A democracia no Brasil, tal como prevê a Constituição Federal, é representativa, quando exercida pelo voto, e participativa, por meio das seguintes modalidades de participação popular:

Iniciativa popular – em que o povo pode apresentar projetos de lei a instâncias do Poder Legislativo, desde que subscritos por um número razoável de eleitores. No Brasil, não se aplica a matéria constitucional.

Referendo popular – em que os projetos de lei já aprovados pelo legislativo são submetidos à vontade popular, inclusive os referentes à matéria constitucional.

Plebiscito – também é uma consulta popular, mas difere do referendo por tratar de matéria ainda sem formulação legislativa. (SILVA, 2001, p. 145).

Essas formas legais apresentam a ideia de “exposição pública”, que faz parte da herança de democracia herdada da cidade-estado grega. Nela, os cidadãos reunidos em um local público (ágora ou Eclésia) apresentam propostas, acusações e denúncias, ainda debatem e deliberam sobre as questões referentes à vida na pólis. Por exercer uma publicidade mais direta, o governo local ou municipal estará tanto mais visível quanto mais próximo dos governados, seja pelos meios de comunicação de massa, seja imprensa ou pelo Diário Oficial. Dessa forma, Bobbio (2000) demonstra presença da publicidade do poder estatal como característica fundamental da democracia “porque sua perspectiva ultrapassa o domínio do Estado democrático de direito, estende-se no horizonte conceitual de público e, ligando os campos, estão os elos indispensáveis da informação e da comunicação” (HASWANI, 2013, p. 57). A autora acredita que o nível de desenvolvimento político de um país pode ser avaliado pelo padrão de relacionamento entre o Estado e a sociedade,

entre o governo e o conjunto dos cidadãos, entre a burocracia oficial e sua clientela. Nesse sentido,

Quando passamos do ente Estado – permanente e abstrato – para o concretizador dos seus preceitos, o governo – temporário e concreto – chegamos aos padrões e às regras da administração pública. É nela que se concretizam em maior ou menor amplitude – as ambições democráticas. (HASWANI, 2013, p. 47).

1.4.3 Estado de Direito

É exclusivamente no seio dos princípios desse Estado Democrático de Direito – e, dentro dele, no Princípio da Legalidade – que tem lugar a defesa da comunicação estatal proativa como garantia de direitos constitucionais (HASWANI, 2013, p. 41). O Estado de Direito é aquele em que os direitos fundamentais são reconhecidos explícita e institucionalmente, tendo o Estado a obrigação de ampará-los, por força da lei. Para chegar a essa definição, Haswani (2013, p. 39) verifica, na literatura sobre teoria do Estado, que há “uma estreita correlação entre direitos fundamentais, constitucionalismo e Estado de Direito. Este, de acordo com Silva (1977, apud HASWANI, 2013, p.39) é sustentado pela necessidade de limitar o poder do soberano”. O Estado de Direito origina-se com o objetivo de

assegurar liberdade em face do administrador público, impondo-lhe a maior abstenção possível, a mínima intervenção estatal no trato com particulares. Como garantia, apresentava os traços de legalidade (na submissão de todos ao ato formal emanado da função legislativa), da tripartição das funções do poder estatal – que vincula o exercício de cada uma delas a organismos independentes e harmônicos entre si – e do enunciado de direitos e garantias individuais e políticos. (SILVA, 1977 apud HASWANI 2013 p. 39).

A igualdade, assegurada teoricamente pela norma jurídica, acabou por gerar aumento das desigualdades sociais. Essas inflamaram os movimentos sociais entre o final do século XIX e o início do século XX. A autora observa a evolução dos conceitos e papéis do Estado desde a origem do termo até a contemporaneidade. Ela parte de distintas concepções dos estudiosos da teoria do Estado e chega à

noção de Estado Democrático de Direito, que pressupõe a participação efetiva do povo na formação e na administração da coisa pública. Como resultado de um longo processo histórico, o início de um período de redemocratização no Brasil é marcado também pelo surgimento do “princípio de legalidade” ou “reserva legal”. Neste contexto, o Estado de Direito

propicia aos indivíduos a liberdade de agir, prevendo em leis todas as limitações, por outro lado, para os agentes públicos, o mesmo princípio se torna adverso, pois sem as provas legais para os atos individuais, o Estado fica obrigatoriamente paralisado e impedido de agir. (HASWANI, 2013, p. 41).

Uma vez pressuposto que os direitos adquiridos pelo homem e pelo cidadão estão garantidos nas Constituições (cartas magnas), e que não há Constituição sem a garantia dos direitos, o Constitucionalismo é, portanto, a base contemporânea das Constituições, que saem do olhar da propriedade privada (direitos individuais) para o social (direitos fundamentais).

O direito à liberdade de ir e vir está garantido pelo inciso XV do artigo 5º na Constituição Federal de 1988, Título II, dos "Direitos e Garantias Fundamentais". O artigo 5º estabelece: "Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros, residentes no País, a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade". O inciso XV do artigo define: "É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens" (BRASIL, 1988).

É de acordo com essa perspectiva que a comunicação pública, dever constitucional do Estado, é discutida nesta reflexão, fundamentada na concepção de Haswani, para quem

A presença da publicidade do poder estatal é uma característica fundamental da democracia porque sua perspectiva ultrapassa o domínio do Estado democrático de direito, estende-se no horizonte conceitual de público e, ligando os campos, estão os elos indispensáveis da informação e da comunicação. (HASWANI, 2013, p. 57).

Até que ponto, porém, a comunicação pública pode ser considerada realmente pública no Brasil? A questão é lançada por Eugênio Bucci (2015), que revela as distorções nas práticas de comunicação pública estatal no país e aponta os meandros das relações perigosas entre público e privado dentro do aparelho estatal brasileiro. O autor questiona o uso que os governos fazem das verbas de publicidade para promoção da imagem e dos feitos de suas gestões a fim de criar uma imagem positiva na opinião pública, quando, na prática, pretendem alcançar finalidades privadas, isto é, gerar dividendos nas eleições seguintes. Com o objetivo de entender de que forma os interesses partidários se instalaram no Estado e se apropriaram dos recursos públicos, o autor sentencia:

Aí está o problema: a comunicação pública no Brasil foi capaz de forjar pretextos jurídicos, que dão conta de atender a requisitos formais como campanhas de utilidade pública, “comunicação de interesse público”, peças de comunicação institucional, mascarando com objetivos oficialmente desinteressados, a finalidade material de cevar o eleitorado. (BUCCI, 2015, p. 67).

O diálogo leva em conta a convergência entre os dois autores na defesa do papel proativo que deve ter o Estado no cumprimento de seu dever de informar. Para o autor, “a comunicação pública só se justifica dentro do Estado democrático de direito se ela realizar o direito do Estado de informar” (BUCCI, 2015, p. 67). Na perspectiva de Haswani (2013)

é exclusivamente no seio dos princípios desse Estado Democrático de Direito – e, dentro dele, no Princípio da Legalidade – que tem lugar a defesa da comunicação estatal pró-ativa como garantia de direitos constitucionais. (HASWANI, 2013, p. 41).

Entretanto, a autora faz algumas ressalvas que permitem a correta compreensão do conceito de comunicação pública estatal para garantia do direito à informação. Haswani argumenta que “a informação que garante direito não é, necessariamente, disseminada para atingir toda a sociedade”, e continua:

na ausência de previsões legais para seus atos o Estado fica impedido de agir. Se um governo entender conveniente uma campanha de utilidade pública (alistamento militar, prevenção à aids, prazo de entrega da declaração do Imposto de Renda etc), haverá investimentos e empenho para ações pretendidas. Caso contrário nada obriga o governo a divulgar as informações, mesmo que delas dependa a realização de direitos fundamentais, porque, na maior parte do Estado – a Constituição – nada consta que determine sua consecução. (HASWANI, 2013, p. 41).

Os conceitos expostos possibilitam a compreensão do papel proativo que cabe ao Estado, tutor dos direitos constitucionais fundamentais dos cidadãos. Os governos, enquanto representação concreta do Estado, devem atuar nas distintas esferas governamentais, seja no âmbito municipal, seja na esfera estadual ou federal, a fim de garantir o bem comum e de assegurar o interesse público, geral e coletivo. No período de redemocratização no Brasil, estabelecido pela Constituição Federal de 1988, criam-se as bases para uma nova concepção de comunicação pública estatal/governamental. É nesse sentido, pois, que se discute o papel proativo do Estado emissor, responsável pelas informações que devem garantir os direitos sociais e individuais dos cidadãos, tais como o direito de ir e vir. Para isso, verifica-se de que forma se processa a comunicação praticada pela administração municipal, responsável pelos serviços de transporte e trânsito que asseguram a mobilidade urbana aos paulistanos.

CAPÍTULO 2 - MOBILIDADE URBANA

A análise do papel da comunicação pública estatal na gestão da mobilidade dos paulistanos considera as condições do trânsito e transporte no município de São Paulo, ao longo da primeira década do século XXI, entre 2001 e 2012. Em diálogo com a Sociologia, o Planejamento Urbano e a Economia Política, são estabelecidas “interfaces interdisciplinares” para desenvolver os conceitos de trânsito, transporte, pedestre e mobilidade urbana, fundamentados nos estudos de Vasconcellos (1999) Santos (2009; 2012) e Singer (1980). Paralelamente, foram observadas as diretrizes previstas no Código de Trânsito Brasileiro e no Plano Diretor Municipal de São Paulo (PDE), na primeira década dos anos 2000. Para entender qual foi a comunicação oferecida aos paulistanos pelos governos municipais, no período analisado, busca-se explicar, em perspectiva histórica, o que levou os governos brasileiros a optar por um modelo de desenvolvimento econômico dependente da mobilidade sobre rodas, e por que as sucessivas políticas públicas tornaram-se reféns do transporte individual, fomentando o uso do automóvel em detrimento do transporte coletivo.

2.1 Histórico: por que o trânsito parou?

Em uma perspectiva histórica, este capítulo procura entender os fatores políticos e econômicos e sociais que levaram os governos a optar pelo modelo de mobilidade sobre rodas, bem como de que forma essa escolha determina o tipo de planejamento urbano e as políticas de transporte e trânsito, até se chegar às condições atuais de mobilidade urbana da população paulistana na cidade de São Paulo.

Na década de 1930, simultaneamente à elaboração do Plano de avenidas para a cidade de São Paulo, acontecia a escolha entre a adoção do transporte ou sobre os trilhos ou sobre pneus - este prevaleceu e, tendo sido implantado até a década de 1960, demandou a construção de vias expressas, conhecidas como marginais. Entre 1950 e 1960, bondes iluminados e trilhos foram retirados para que o modelo rodoviário fosse implantado.

A distribuição sócio-espacial e as características da economia política da metrópole paulistana, analisadas por Santos (2009, p.28), “demonstra a tendência de crescimento da cidade espalhada, com grandes espaços vazios convidativos à especulação, na primeira metade do século XX” (SANTOS, 2009, p.29). Dessa forma, evidencia-se a influência do planejamento no tipo de transporte a se investir. Quando se questiona que cidade é essa que optou pelo automóvel para acelerar seu desenvolvimento, Singer (1980, p.125) atribui o fato à dificuldade de planejamento e à descentralização das decisões, mas também ao antagonismo de interesses de diferentes classes sociais. Desde o momento em que o automóvel passou a alavancar a produção industrial brasileira, atendendo um modelo desenvolvimentista dependente do capital estrangeiro, a paisagem urbana da cidade se transformou e,consequentemente, permitiu o surgimento dos problemas de mobilidade:

[...] o uso irrestrito do automóvel, em todas as vias da cidade, criou um volume excessivo de tráfego, dificultando o transporte coletivo, o que exigia ponderável volume de obras de alargamento de ruas, construção de passagens elevadas. A forte concentração de atividades terciárias no centro histórico da cidade contribui para avolumar determinados fluxos de trânsito. (SINGER, 1980, p. 125)

Soma-se a esses problemas no trânsito “a dificuldade em se construir a rede de transporte subterrâneo (metrô) em razão dos elevados custos de desapropriação dos imóveis” (SINGER,1980, p.125). No contexto da economia capitalista, globalizada e informacional, na metrópole paulista, o poder público arca com a solução dos problemas de tráfego, financiando obras com fundos tributários arrecadados de toda a população, enquanto

a indústria automobilística, maior responsável pelos problemas de tráfego que seus produtos ocasionam, não contribui proporcionalmente, mais do que qualquer outro munícipe para sua solução. [...] A solução dos problemas que afetam os serviços públicos se deve mais à ausência de planejamento e ao atraso na adoção de medidas, do que à falta de recursos para financiá-las. (SINGER, 1980, p. 125).

A partir da década de 1960, as condições de circulação na cidade de São Paulo começaram a piorar sensivelmente. Os congestionamentos de trânsito aumentaram em número, extensão e gravidade, e passaram a fazer parte do dia a dia da cidade. A necessidade de organização e planejamento passou a exigir do Estado uma ação cada vez mais enérgica, culminando em 1973 com a mudança do controle do tráfego urbano do governo estadual para a prefeitura (VASCONCELLOS, 1999).

No início dos anos 1970, logo após a criação da Região Metropolitana de São Paulo, criou-se a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP), fundada em 28 de maio de 1976 (Lei Municipal 8.394). A iniciativa surgiu da urgentenecessidade de uma resposta institucional aos vários problemas urbanos, entre eles, os de trânsito. A construção do metrô trouxe vários problemas para o cotidiano da cidade, tais como os desvios de tráfego, que demandavam aplicação da engenharia nas intervenções que as obras exigiam. A criação da empresa atendia um novo modelo administrativo que unia a administração direta e a indireta em uma só empresa de economia mista, que poderia, como se vislumbrava no período, atuar com maior flexibilidade na agilização dos processos administrativos na Companhia de Engenharia de Tráfego (TÉLAN, 2005, p. 26-27).

Ao contrário de países desenvolvidos, que priorizaram o transporte público sobre trilhos, o Estado brasileiro investe, até os dias atuais, em grandes obras rodoviárias, mais caras, porém, com baixa capacidade e eficiência para atender às demandas de mobilidade urbana, que deve garantir o transporte de pessoas, animais, cargas, bens e serviços. A tendência à ascensão do transporte individual nos países subdesenvolvidos, como reconhece Santos (2009, p.90) “se dá acompanhada da degradação da qualidade do transporte coletivo”. A chamada degradação ocorre porque a pressão dos automóveis sobre o sistema viário é bem maior que a dos ônibus e o peso da difusão do transporte individual, tanto em pressão quanto em ocupação de espaço viário, e exige mais vias e maior consumo de combustível quando comparados aos ônibus ou aos trens e metrôs. Esses fatores são considerados para estimar os investimentos públicos quando se avalia o papel do modelo do automóvel no desenvolvimento da metrópole. (SANTOS, 2009, p. 93).

As contradições que emergem com a globalização das metrópoles são analisadas por Santos (2012) do ponto de vista da economia política da metrópole, na cidade de São Paulo, que categoriza como uma cidade informacional. A vocação mundial das cidades as envolve num movimento cujo ritmo não é dado apenas por sua própria organização, mas também pelas “exigências de uma competitividade cuja escala é planetária” (p.33). O geógrafo observa o processo de mundialização acompanhado por um enorme desenvolvimento das atividades ligadas à comunicação, entre países e dentro de cada país em estudo realizado entre 1986 e 1988 (SANTOS, 2012, p. 33). Quando analisa a nova divisão territorial, o autor observa que o processo atinge também a região concentrada, nela privilegiando não só a cidade de São Paulo, mas a respectiva região metropolitana. Santos percebe os fluxos de informação que hierarquizam os sistemas urbanos, a acumulação de atividades intelectuais ligadas à nova modernidade, e assegura a possibilidade de criação de numerosas atividades produtivas de ponta. O geógrafo estuda as condições de produção da cidade, reconhecendo-a como um grande centro de decisões:

[...] a grande fábrica de ideias que se transformam em informações e mensagens, das quais “uma parte considerável são ordens”. São Paulo fica presente em todo o território brasileiro, graças a seus novos nexos, gerados de fluxos de informações indispensáveis ao trabalho produtivo. (SANTOS, 2012, p. 37).

O autor demonstra que os critérios – sociais e espaciais – definem os investimentos governamentais, os gastos públicos com serviços de trânsito e transporte, cuja consequência é uma política de desapropriação para fins de modernização do sistema viário, que prioriza a fluidez de um número crescente de carros particulares (SANTOS, 2009, p. 56-57). Até os dias atuais, a cidade fragmentada e corporativa favorece a expulsão de contingentes crescentes de habitantes, empurrados para bairros mais distantes de seus antigos lugares de trabalho, que gera, como efeito, a intensificação da demanda de transportes (SANTOS, 2009, p.58). Na medida em que adotam uma ação corporativa, os governos favorecem as classes de renda alta, mais bem servidas com investimentos públicos em obras e em melhorias no sistema viário, que são executadas com o

dinheiro de todos os que pagam impostos. Dessa forma, “quanto mais longe do trabalho e da moradia, mais a população depende de transporte coletivo e, em razão dos baixos salários e das desigualdades sociais, a população dos bairros periféricos, paga mais caro pelo transporte público”. (SANTOS, 2009, p. 63).

Nesse contexto, este trabalho analisa como as estratégias de comunicação adotadas pelo governo municipal podem contribuir para ampliar a participação dos diversos segmentos da sociedade paulistana no debate e planejamento das políticas de trânsito e transporte para a cidade de São Paulo.

2.2 O trânsito

De acordo com o artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de 1997, "considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga". Em todo o território nacional, nas vias terrestres, o trânsito é regido pelo Código. Enquanto a Constituição Federal Brasileira assegura o “direito de ir e vir”, o CTB estabelece que

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. (CTB, 1997).

Cabe ao Sistema Nacional de Trânsito “estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento” (BRASIL, 1997). Por sua vez, é responsabilidade da gestão municipal do trânsito, na Prefeitura

de São Paulo, administrar a escassez crescente de espaço para circular (Art. 6º, CTB, 1997).

Para boa parte dos engenheiros de tráfego e especialistas, a solução deve ser tecnicamente viável e socialmente o mais justa possível. Atualmente, quem não tem veículo próprio e é usuário cativo de ônibus acaba penalizado pelo congestionamento provocado pelo carro particular. Uma solução que contemple o veículo em detrimento do pedestre acaba, pois, colocando este em segundo plano. Na perspectiva informacional, há quem defenda que o sistema de trânsito não depende apenas do poder público. “Há muito administrador público que reduz a questão do controle de trânsito a talões de multa, semáforos, placas e alguma ‘pintura’ de solo. Tudo se passa como se o trânsito se autogerisse”. (SCARINGELLA, 2001, p.7). Contrário a essa visão, Scaringella (2001) contesta a ideia de que o condutor é o único responsável por tudo que acontece na vida pública. Em 2001, afirmava em artigo que

É preciso lembrar que trânsito não é mais matéria de tratamento intuitivo ou de repressão policial apenas. O problema é complexo e pede tecnologia. [...] A informática, a engenharia de tráfego, a eletrônica, a tecnologia comportamental e a democratização da informação são ferramentas essenciais e que modernamente compõem o que se chama de trânsito inteligente. É inadmissível que São Paulo tenha apenas 25% de semáforos inteligentes. A eletrônica está aí para ser implantada. Painéis de mensagens variáveis e circuito de televisão são essenciais. (SCARINGELLA, 2001, p. 7).

É preciso considerar que tanto as políticas de transporte e trânsito implementadas pela administração municipal quanto as ações de comunicação executadas pelo Estado não são apenas técnicas, tampouco neutras. Nesse sentido, o trânsito implica uma disputa pelo espaço, que envolve interesses específicos nas relações entre os agentes do Estado e a iniciativa privada. “Ocorre no jogo de interesses dos grupos e agentes no sentido de influenciar nas decisões”. (VASCONCELLOS, 1996, p. 153).

A partir de 2002, deu-se início a uma mudança de foco na concepção de mobilidade urbana, que influencia o processo de planejamento estratégico e leva a uma redefinição da missão da CET-SP, órgão público responsável pelo

planejamento, operação e gerenciamento do trânsito na capital paulista. Dessa forma, o processo de planejamento de atividades e projetos para o ano de 2002 foi alinhado ao Planejamento Integrado e Participativo de Transporte e Trânsito, elaborado, naquele ano, pela Secretaria Municipal de Transportes.

O início da primeira década do século XXI é marcado por um processo de reestruturação e modernização que cria na cidade de São Paulo o Sistema Integrado de Transporte e Trânsito. Esse foi um passo importante na direção de uma ruptura (que não ocorreu) com o paradigma do automóvel no trânsito paulistano. Entretanto, ao longo de mais de uma década, verifica-se a inversão de prioridades estabelecidas no Plano Diretor Municipal e, ao mesmo tempo, a interrupção do debate entre o governo e a sociedade em torno da agenda de mobilidade, que tenha como prioridade investimentos contínuos em transporte coletivo.

Desse modo, a concepção de trânsito que atende aos objetivos desse estudo é entendida no sentido do papel desempenhado pelo Estado, por meio de seus governos, como emissor das informações e da comunicação que devem contribuir para viabilizar políticas públicas sustentáveis, que integrem os serviços de trânsito e transporte, de forma a garantir a educação para segurança de motoristas e pedestres.

2.3 Transporte público urbano

O conceito de transporte público discutido aqui diz respeito aos deslocamentos realizados por ônibus e micro-ônibus (vans) que integram o Sistema Municipal de Transporte Coletivo na cidade de São Paulo. A São Paulo Transportes (SPTrans), criada em 1995, surge em substituição à extinta Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), então responsável pela administração do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de São Paulo. Com a privatização dos serviços, a SPTrans deixou de operar os serviços para gerenciar o sistema de transporte público municipal (VASCONCELLOS, 1999).

A partir de 2001, a administração municipal passou a implementar um novo modelo de política de mobilidade urbana para a cidade de São Paulo. O sistema de

Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, após aprovação da Lei nº 13.241, de 2001, foi organizado sob uma estrutura chamada de “Sistema Interligado”. (HIGA, 2012, p. 41)².

Os bilhetes de papel, popularmente conhecidos em São Paulo como “passes de ônibus”, foram substituídos por cartões magnéticos e os veículos deixaram de ser apenas um meio de locomoção, passando a compor de fato um sistema informacional, com a instalação de catracas eletrônicas e sistemas de monitoramento (GPSs). (HIGA, 2012, p. 52).

O modelo econômico e o modelo territorial brasileiro são apontados por Santos (2009) como causas estruturais, geradoras do fenômeno da imobilidade relativa, em prejuízo das classes mais pobres. Desse modo, em muitas cidades, aqueles que não encontram trabalho na própria área, ou não têm ocupações informais em outras, empreendem atividades informais, perto de onde vivem, ou ficam sem trabalhar e acabam por não precisar regularmente de transporte (SANTOS, 2009, p. 100).

[...] não são apenas os mais velhos que são as vítimas da imobilidade e esta, causada pela pobreza e baixos salários, resulta também das condições do lugar de residência, que na cidade cabem aos mais pobres. Como os pobres se tornam praticamente isolados ali onde vivem, podemos falar da existência de uma metrópole verdadeiramente fragmentada. (SANTOS, 2009, p. 99).

A perspectiva do autor contribui para situar, no contexto da cidade de São Paulo, as condições de mobilidade urbana em que vive a maioria da população paulistana, público-alvo principal, além dos pedestres e da comunicação pública estatal que tem sido praticada pelo governo municipal nas gestões do trânsito e do transporte.

² Caio Vinícius Higa (2012) analisa as “Políticas de transporte coletivo em São Paulo entre 2001 e 2010” em dissertação de mestrado no curso de Geografia Humana (FFLCH-USP).

2.4 O pedestre

Pedestres, ciclistas e motociclistas representam quase metade do total de 1,27 milhão de mortes causadas por acidentes de trânsito, todo ano, nas ruas e estradas do país. Resultado de excesso de velocidade, consumo excessivo de álcool ou falta de equipamentos de segurança, os acidentes de trânsito deixam também de 20 milhões a 50 milhões de feridos. De acordo com primeiro levantamento internacional sobre acidentes de trânsito, feito pela Organização Mundial da Saúde (OMS), em 178 países,

A maioria (90%) dos acidentes ocorre nos países mais pobres, em que circulam 48% dos automóveis do mundo – o Brasil está entre os dez que mais registraram acidentes e mais mortes –, enquanto os mais ricos apresentam as menores taxas de acidentes, que por sinal saltaram da décima posição em 2004 para a quinta principal causa de morte no mundo. Entre os 178 países analisados, só 57% exigem o uso de cinto de segurança para todos os passageiros e só 20% dos países pobres exigem seu uso. (REVISTA PESQUISA FAPESP, 2009, p. 40).

A pesquisa Origem e Destino (O.D./Metrô) considera viagens a pé aquelas acima 500 metros, que tenham como motivo acessar o trabalho, a escola, ou lazer. Os resultados desse tipo de pesquisa são utilizados pela CET para aprofundar o trabalho com relação às calçadas e à sinalização horizontal. O maior número de deslocamentos no trânsito da cidade de São Paulo é feito por pedestres. Por isso, a mobilidade tem início na figura do pedestre. Uma parcela considerável das pessoas que se locomovem a pé, fazem-no por um problema de falta de recurso financeiro para realizar o trajeto por outro meio de transporte.

A situação do trânsito paulistano, entre 2001 e 2012, traz à cena o seguinte questionamento: como a gestão municipal do trânsito utiliza informações e desenvolve campanhas educativas para garantir a mobilidade do pedestre? Os governos possuem dados e informações que permitem não só o desenvolvimento de projetos de sinalização, como o aumento do tempo de travessia, faixas noturnas iluminadas, além de medidas efetivas para a recuperação de calçadas e destinação de passeios públicos com acessibilidade. Como apontam os estudos da CET, os

atropelamentos ocorrem, com maior frequência, nas proximidades das residências e das escolas e envolvem, principalmente, crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.

Quando se examinam os relatórios da administração municipal do trânsito, entre 2000 e 2001, é possível constatar, na fase de planejamento da política de mobilidade da gestão, que está registrado um conjunto de programas prioritários na política de circulação de pedestres; desenvolvidos por equipes técnicas da CET. Inicialmente implementados na região central da cidade de São Paulo, o programa de Acessibilidade às Pessoas Portadoras de Deficiência Física foi elaborado com base em um mapeamento de equipamentos ao longo de corredores de transporte coletivo, ruas de pedestres e área central, dentre outros espaços de interesse.

Outra iniciativa positiva é o projeto de iluminação de faixas de travessia, desenvolvido por engenheiros da área de Segurança de Tráfego da CET, cujo objetivo é reduzir a taxa de atropelamentos envolvendo pedestre, à noite. Até 2002, foram instaladas 1.650 faixas iluminadas, soluções de engenharia de tráfego que contribuem para uma redução significativa do número de atropelamentos noturnos. O projeto mostrou-se bastante eficaz para aumentar a segurança dos pedestres (REVISTA MOBILIDADE URBANA, 2002, p. 25).

Concentradas na divulgação desses programas, entre outras realizações do governo, o trabalho das assessorias de imprensa, nos órgãos de trânsito e transporte (SMT, SPTrans e CET), tem início com os avisos de pauta ou *press releases* enviados aos jornalistas dos diversos veículos de comunicação. Esse é o primeiro passo para a disseminação das informações estatais de interesse geral, destinadas ao grande público. As áreas de Marketing e Relações Públicas, por sua vez, tratam da comunicação com a população local, nos bairros e nas comunidades, providenciando a confecção e distribuição de materiais, tais como folhetos, faixas e *banners*, além de organizar as atividades cerimoniais para os eventos realizados nos locais beneficiados com os serviços.

Embora não caiba à comunicação a solução dos problemas que afetam os pedestres na capital, os três governos analisados pecam pela falta de políticas públicas voltadas a campanhas de educação de trânsito permanentes e eficazes para todos os atores do trânsito. Eles perdem espaço de circulação para o excesso de veículos tanto quanto mais aumenta a frota em circulação, a começar pela

redução do tempo de travessia, principalmente nos cruzamentos semaforizados, em que a prioridade é dada aos veículos.

Nos países onde se investe permanentemente em campanhas de educação e políticas públicas de prevenção e segurança no trânsito, comprovadamente, o direito à vida é preservado.

2.5 Mobilidade: um novo conceito

“Mobilidade” tem origem etimológica do latim: *mobilitas.atis*, pertencente à classe gramatical dos substantivos femininos (s.f.). Entre outros sinônimos e significados que aparecem no *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa* (2009), a palavra significa “qualidade daquilo que se move, do que se consegue movimentar. Locomobilidade, capacidade de se mudar, de ir a outro lugar com rapidez: mobilidade de pessoas. [...]”.

De acordo com a Pesquisa Origem-Destino, “viagem” é o movimento de uma pessoa entre dois pontos (origem e destino), com motivo definido, e utilizando-se para isso um ou mais modos de transporte (COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 2007). Dessa forma, o modo individual consiste em viagens realizadas como motorista e/ou passageiro de auto-táxi, caminhão, moto e bicicleta. O modo coletivo refere-se às viagens de metrô, trem, ônibus, ônibus fretado, ônibus escolar e lotação. A menor ou maior mobilidade leva em conta fatores como renda, escolaridade, estrutura urbana da cidade e transporte.

Entende-se por mobilidade urbana, então, o número médio de viagens diárias em todos os modos de transporte: ônibus, automóvel, bicicleta, motos, trem, metrô e a pé. Mesmo que diretamente relacionado ao transporte, o conceito de mobilidade é definido por meio do cálculo da média de viagens realizadas por dia, relacionado com a população residente na área ou distrito e que tem relação com o padrão de atividade econômica e social dessa população (REVISTA ENGENHARIA, 2003, p. 124). A menor ou maior mobilidade leva em conta fatores como renda, escolaridade, estrutura urbana da cidade e transporte (REVISTA ENGENHARIA, 2003, p. 125).

Considerado recente no Brasil, o conceito de mobilidade urbana surge na medida em que é disseminada, mundialmente, uma visão integrada de planejamento urbano, que leva planejadores urbanos e governos a pensar soluções para os problemas das cidades de forma mais ampla e sistêmica. Isso implica inter-relacionar as demandas das cidades para que permitam que seus habitantes possam realizar trocas e acessos a trabalho, lazer, cultura, habitação e demais serviços. Nesse sentido, Magagnin e Silva (2008) esclarecem que

A antiga denominação do planejamento de transportes passa a incorporar um conjunto de novos conceitos, entre eles o da mobilidade urbana, o conceito de planejamento associado aos transportes é ampliado, incorporando as visões de infraestrutura, circulação e transporte público associados a questões de uso do solo, meio ambiente, entre outros aspectos. (MAGAGNIN E SILVA, 2008, p. 25).

Para o engenheiro civil, jornalista e especialista em prevenção e segurança no trânsito, a concepção de mobilidade urbana pressupõe uma abordagem sistêmica do trânsito com intervenções profundas e visão de longo prazo, que conjugue políticas de uso e ocupação do solo, trânsito e transporte. Como preconiza o especialista,

É um desafio tecnológico, político e administrativo que exige um tratamento mais holístico e menos setorializado e um amplo debate com todos os segmentos representativos. [...]. Um plano diretor contendo uma política de uso e ocupação do solo pode ajudar muito na racionalização das necessidades de deslocamentos. Sabe-se até pela simples observação visual que a habitação cresce em direção do extremo leste da cidade e o trabalho avança no quadrante sudoeste. O resultado? Mais viagens, maiores distâncias percorridas e, portanto, mais congestionamentos. (SCARINGELLA, 2001, p. 2).

Bussinger compara o sistema viário estratégico a uma espinha dorsal da cidade, que faz a ligação básica das diversas regiões, seja para abastecimento ou para o deslocamento de pessoas. A visão sistêmica que o gestor tem da organização do trânsito e a estrutura de transporte, “visando a mobilidade”, está embasada no conceito de cidadão georreferenciado (REVISTA ENGENHARIA, 2006, p. 50). Para isso,

é preciso oferecer ao cidadão, esteja ele a pé ou de carro, deslocamento com segurança. De modo que, por exemplo, se esse cidadão estiver perdido, na Zona Leste, possa rapidamente achar-se, distinguindo, rapidamente, por meio de variadas informações e imagens, que chegou ao Viário Estratégico, e portanto, passe a se "sentir em casa". (REVISTA ENGENHARIA, 2006, p. 50).

Discutir mobilidade em São Paulo implica tratar de forma ampla do transporte e também do trânsito. O Plano Diretor Estratégico (PDE) prevê dois grandes planos para a cidade de São Paulo: um é o Sistema Viário Estratégico e outro é o Plano de Corredores, pensado de forma integrada, com a rede do Metrô e da CPTM, considerando que o sistema estrutural de transporte urbano da cidade é composto de metrô, ferrovia e corredores de ônibus.

Com a conclusão da implantação do bilhete único integrado, envolvendo metrô, ferrovia e o sistema ônibus, tudo o que for implantado terá de ser levado em consideração conjuntamente, principalmente tendo em vista o crescimento da demanda da população. (REVISTA ENGENHARIA, 2006, p. 53).

Do ponto de vista das diretrizes que compõem a concepção de mobilidade aqui discutida, são consideradas as inovações contidas no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) aprovado em 2002. Em relação aos anteriores, o PDE de 2002 explicita, dentre os objetivos da política urbana para o município, a universalização da mobilidade e da acessibilidade, bem como a prioridade do transporte coletivo público. A mudança de foco apontava para a mudança com relação às prioridades de tratamento dos modos de circulação: as melhorias do transporte coletivo, da circulação dos pedestres e da visão do leito viário, além do transporte de carga e do transporte individual.

A partir de 2002, o Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001) estabelece as diretrizes gerais para a Política Nacional de Mobilidade Urbana. No plano federal, as diretrizes priorizam os modos de locomoção não motorizados e do transporte coletivo em detrimento do uso de automóveis particulares individuais.

O conceito de mobilidade urbana é tão recente no Brasil quanto é a Lei Federal 12.587 de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade como instrumento da Política Nacional de Desenvolvimento Urbana. Pressupõe, pois, entender as mudanças e acontecimentos que levaram as questões de trânsito e de transporte a entrar na agenda pública e na agenda governamental, e exige que se conheçam as leis que mudaram a ação do Poder Público no Executivo, Legislativo e Judiciário, nas instâncias federal, estadual e municipal. São princípios da mobilidade, previsto em lei, a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável; a equidade no acesso e no uso do espaço; a eficiência; a eficácia e a efetividade; a segurança nos deslocamentos; a redução dos custos urbanos; e a justiça social.

O que se busca responder, neste estudo, é como se processou a comunicação pública governamental, em sua dimensão institucional – normativa e de serviço ou utilidade pública –, no processo de discussão e planejamento da mobilidade urbana do município de São Paulo, no início de cada uma das gestões dos prefeitos Marta Suplicy (2001-2002), José Serra (2005-2006) e Gilberto Kassab (2006-2007).

No limiar do novo século, dia 1º de janeiro de 2000, projetando as perspectivas para o novo milênio que iniciava, o urbanista Jorge Wilhelm previa:

A redução dos deslocamentos é indispensável na metrópole do próximo milênio. O morador não deve se surpreender se os atuais 120 quilômetros de congestionamento se tornarem 200 no futuro. É o que vai ocorrer se não houver investimentos em transporte coletivo como o metrô nem incentivos às faixas de ônibus, o controle do uso do automóvel, além de estacionamento em locais privados e não na rua. (FOLGATO, 2000, p. 60).

Com base na concepção de mobilidade urbana, integrada e sustentável, este estudo apresenta a análise da comunicação estatal praticada pelos governos municipais, entre 2001 e 2012, e verifica como se processa a participação dos paulistanos no debate e na definição das políticas para o trânsito e o transporte no município de São Paulo.

CAPÍTULO 3 – GESTÃO DA COMUNICAÇÃO NO TRÂNSITO

A compreensão do conceito de comunicação pública estatal/governamental é apresentada em perspectiva histórica, fundamentada nos estudos contemporâneos no campo da comunicação. Para discutir aspectos da comunicação pública estatal entre 2001 e 2012, consideram-se as pesquisas realizadas desde o início do período de redemocratização no Brasil, tendo como marco a Constituição Federal de 1988. A partir dos anos 2000, busca-se entender qual é a comunicação oferecida pelos governos municipais à administração pública dos serviços de mobilidade urbana, na gestão do trânsito e de transporte na cidade de São Paulo. Para isso, são observadas e descritas as diretrizes e estratégias adotadas para os serviços que envolvem a circulação no trânsito e a locomoção de pedestres e de cidadãos usuários das linhas municipais de transporte coletivo, composto por ônibus e por vans. Verifica-se como essa comunicação se processa e, para isso, observa a estrutura, o trabalho dos profissionais e as atividades desenvolvidas pelas assessorias de comunicação na Prefeitura de São Paulo.

3.1 Comunicação governamental no Brasil: histórico

A comunicação governamental foi instituída no Brasil durante o governo do presidente Getúlio Vargas (1930-1945). Naquele contexto histórico, a comunicação do governo funcionava a serviço da promoção da política de modernização do país. Forjaram-se então técnicas e estratégias, cujas características de propaganda política se concentravam no convencimento do público receptor das informações estatais da população. As estratégias e técnicas de comunicação eram inspiradas nas mesmas utilizadas pelos regimes totalitários na Alemanha e Itália, quando a Europa vivia sob o domínio das forças nazistas de Hitler e fascistas de Mussolini. A comunicação passou a concentrar seus esforços para promover o Estado forte e seus projetos de cunho desenvolvimentista, no Brasil. Durante o Estado Novo, instaurado no governo de Getúlio Vargas, após um golpe militar em 1937, “a cidadania era definida como capacidade do indivíduo de integrar-se às políticas do governo central” (JAMBEIRO, 2009, p. 109).

O marketing político da época caracterizava-se pelo excesso de propaganda, de censura e de improviso dos discursos, tal como destaca Torquato (2010). O Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), criado no governo de Vargas e diretamente ligado ao gabinete presidencial, aperfeiçoou seus instrumentos de comunicação e de persuasão com foco em rádio, em cinema e em mídia impressa, enquanto o Estado exercia a censura sobre alguns segmentos culturais, como ocorreu no teatro de revista. Como estratégia para controlar a resistência operária e limitar a influência de sua panfletagem, as massas foram envolvidas pelos benefícios trabalhistas concedidos pelo líder nacionalista.

Após a morte de Getúlio Vargas, em 1954, o então Presidente Juscelino Kubitschek manteve a retórica populista centrada em discursos para as grandes massas e no uso estratégico do aparato de comunicação governamental. Durante as duas décadas de Ditadura Militar no Brasil (1964-1984), a censura e a propaganda política, institucionalizadas na era Vargas, deram o tom à gestão comunicacional dos governos militares. O auge da propaganda política se deu no governo do general Garrastazu Médici, “um dos mais duros presidentes do ciclo militar, cuja estratégia de comunicação realçava os conceitos de segurança e desenvolvimento” (TORQUATO, 2010, p. 20). O discurso da “colaboração” permaneceu na comunicação governamental até o final do governo de José Sarney. Enquanto o governo de Itamar Franco acrescentou à comunicação o combate à corrupção e às diferenças sociais, Collor resgatou o personalismo extremado de Vargas e aprofundou o discurso da soberania do mercado sobre o Estado, com a exaltação da globalização e o desmonte da ideologia do Estado-Nação (MATOS E GIL, 2013, p. 96).

Na década de 1980, consolidou-se a indústria televisiva e a inserção do Brasil entre as sociedades denominadas *mediacentric*. A televisão passa a projetar o imaginário social na programação. Dessa forma, a mídia televisiva tornou-se o centro de produção cultural determinante da experiência política brasileira. A campanha das *Diretas Já* marcou uma transição fundamental para a comunicação pública.

A sociedade civil organizada assumiu-se protagonista sobre o futuro político do país, manifestando o desejo de mudança, que incluía os meios de comunicação, principalmente a TV.

Naquele momento histórico se estabelece uma nova relação entre a indústria cultural e a composição de poder, integrada por líderes emergentes, conscientes do poder proporcionado pela visibilidade televisiva. (CARVALHO, 1999, p.196 apud MATOS e GIL, 2013, p. 98).

Nos anos 1990, a inovação se deu com a Internet. Embora as páginas funcionassem como balcão de prestação de serviços, os governos passaram a usar as novas tecnologias para prestação de informação pública. Durante o período de redemocratização, a indústria brasileira de comunicação se viabilizou por meio do Estado, com instrumentos legais para legitimar seus métodos de controle político e com mecanismos de subsídio financeiro. A publicidade institucional no governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2001) refletiu o contexto de uma sociedade em processo de transformação de hábitos e de mentalidades. Pautadas pela bagagem acadêmica do presidente, as peças de propaganda apresentavam aspectos do desenvolvimento econômico-social e participação da sociedade civil (LOPES, 2001 apud MATOS E GIL, 2013, p. 97).

Para Matos e Gil (2013, p. 99), “a comunicação nos dois mandatos do então Presidente Lula da Silva viabilizou iniciativas com o objetivo de validar a participação de setores da sociedade civil em debates temáticos”. Nesse sentido, argumentam que as estratégias de comunicação utilizadas em conferências para o debate de vários temas não caracterizavam propaganda política. As autoras entendem que “as táticas de relacionamento e conversão são mais afeitas às relações públicas”, por entender que foram ampliados os espaços de discussão sobre o que deveria, posteriormente, ser convertido em políticas públicas (MATOS E GIL, 2013, p. 99).

3.2 Comunicação na administração pública

Torquato (2010, p.12) desenvolve o conceito de comunicação política, na perspectiva das organizações tanto públicas como privadas. Para formular sua concepção de comunicação organizacional e de marketing institucional e político, concebe o termo “político” no sentido da inserção da organização na comunidade política. O autor admite que no Brasil o termo “político” está muito contaminado,

quase sempre identificado com a velha política partidária. Sublinha a necessidade de que seu significado adequado, o “sentido do político”, seja resgatado. Tendo alcançado um grau de profissionalização no campo da comunicação, a comunicação pública está inserida nos espaços dos governos nas três esferas da administração: Municípios, Estados e na União, e abrange estratégias diversas, tais como campanha publicitária, relações públicas, assessoria de imprensa, jornais internos, e revistas, dentre outras modalidades de comunicação no setor. A comunicação governamental

abriga todas as possibilidades de intercâmbio entre governo e os governados, num fluxo constante de ideias, bilateral, aberto, livre. [...] compreende um imenso complexo de comunicações, de natureza impressa e eletrônica, a serviço de um projeto de Governo. (REGO, 1985, p. 44).

O autor admite que a crise da democracia “não é só brasileira, é mundial, pois já não dá respostas satisfatórias à sociedade”. O ambiente de descrédito social nas instituições democráticas é reforçado pelo marketing político que se faz na atualidade, que torna, na avaliação do autor, as campanhas eleitorais “espetacularizadas”. Esse fenômeno vem ocorrendo no Brasil desde os anos 1960, quando o eleitor começa a escolher e eleger um candidato, não por suas propostas, mas pelo que viu na televisão, pela visibilidade e efeitos cinematográficos. Permeados por essa cultura, Torquato aponta distorções que acontecem na prática do marketing político no Brasil (TORQUATO, 2006, p. 167).

A ausência de programas com propostas de políticas públicas dá lugar a governantes e gestores públicos preocupados em se perpetuar no poder, voltados a seus projetos eleitorais. As mudanças que ocorreram, nos últimos anos, no processo de comunicação governamental e política, foram refletidas no papel da assessoria de imprensa, que não se restringe à cobertura de atos rotineiros do governo e da presença do governador e do prefeito nas mídias locais, por meio de entrevistas e análises. Atualmente, a comunicação governamental ganhou complexidade. Do ponto de vista organizacional e político, “compreende um conjunto de ações de pesquisa, comunicação, articulação e mobilização” (TORQUATO, 2010, p. 147). A precariedade dos serviços, a falta de entusiasmo dos corpos administrativos,

contaminados por processos e estruturas arcaicas, contribuem para a lentidão, a inércia e a acomodação no trabalho. Para o autor, a área pública ainda é dotada de estruturas burocráticas e inadequadas, em que predominam as indicações políticas, as disputas internas, que subestimam a competência e a excelência técnica (TORQUATO, 2010, p. 121).

Uma vez que se acredite que a responsabilidade do Estado de realizar o planejamento da comunicação para o sistema público, “deve-se considerar a grave realidade de um Estado que deixou de ser capaz de planejar” (TORQUATO, 2010, p. 118). Nesse sentido, mais do que simplesmente implementar estratégias eficientes para planejar a comunicação na administração pública, os comunicadores e os gestores precisam “internalizar a crença de que a comunicação para a cidadania tem como função garantir o direito à informação, entendida como um dever da administração pública e um direito dos usuários e consumidores dos serviços” (TORQUATO, 2010, p. 128).

3.2.1 Comunicação governamental e pública

A comunicação governamental envolve as relações entre Estado, sociedade e governo a partir da ação desse último. “Inclui a divulgação de serviços, projetos, políticas públicas, integração social, prestação de contas, promoção dos serviços, criação de espaços de negociação e debate, atendimento e orientação dos cidadãos” (DUARTE, 2011, p. 122). O abandono da expressão “comunicação governamental”, substituída pela expressão “comunicação pública”, deve-se à relação com as marcas “negativas” de políticas públicas, ao longo da história do Brasil, com viés autoritário, tais como as políticas de controle de informação no governo ditatorial de Getúlio Vargas, entre 1939 e 1945, e no modelo de comunicação social do Regime Militar (1964-1985), centrada em propaganda, promoção, controle e censura. Entre outras razões para a rejeição do termo, Duarte acredita que

[...] para boa parte dos administradores públicos, comunicação é apenas o esforço de divulgação das ações do governo. Do mesmo

modo, para o profissional de comunicação, um dos principais desafios tornou-se separar a demanda pela construção de uma imagem positiva do gestor e da instituição em que ele atua. (DUARTE, 2011, p. 123-124).

Entretanto, o autor ressalta que o conceito de comunicação governamental

[...] ficou insuficiente para dar conta do ingresso na arena pública de atores como organizações não-governamentais (ONGs), da criação de emissoras públicas em todos os poderes, do aumento da participação popular, do surgimento de mecanismos como conselhos populares, ouvidorias, fóruns de discussão, câmaras técnicas e da popularização da interlocução via internet. (DUARTE, 2011, p. 122).

Quando se refere ao papel da comunicação pública no planejamento e implementação de políticas públicas, Duarte destaca que

A comunicação na área pública deve ter a responsabilidade de: a) contribuir para a viabilização das políticas públicas; b) qualificar os processos de comunicação e organização; c) apoiar o cidadão em sua relação com o Estado; d) expressar conceitos e ações de governo [...]. (DUARTE, 2011, p. 128).

A comunicação governamental é entendida por Matos (2006, p. 67) como uma modalidade de comunicação pública, ao analisar as articulações dessa com a comunicação política. A autora sustenta que o “auge do conceito de comunicação pública se dá no Brasil em 2002 na eleição de um Presidente da República com uma história política e pessoal sensível e próxima às novas demandas sociais”. Porém, em lugar de consolidar uma nova visão que deveria substituir a antiga fórmula de propaganda governamental, o que se verificou

foi uma confirmação da publicidade governamental como abordagem instrumental privilegiada para a comunicação do governo, apartada da política social proposta desde a campanha eleitoral. E esta mesma publicidade passa a ser mencionada como prática de comunicação pública. (MATOS, 2006, p. 71).

A análise de Matos (2006) auxilia a compreensão do conceito de comunicação pública em toda a sua abrangência no contexto contemporâneo de globalização, com foco no Brasil.

3.2.2 Reforma do Estado

A partir dos anos 2000, entre outras mudanças e rupturas ocorridas antes da virada do século, o Brasil acabara de passar por uma Reforma Gerencial do Estado, que teve como marco oficial a publicação do Plano Diretor da Reforma do Estado de 1995, elaborado pelo ex-ministro Luiz Carlos Bresser Pereira e implementado no primeiro mandato do então Presidente Fernando Henrique Cardoso. A reestruturação seguiu as recomendações previstas no Plano Diretor e as atividades estatais foram divididas em dois tipos: 1) atividades exclusivas do Estado; e 2) atividades não exclusivas do Estado. As atividades exclusivas do Estado compreendem legislação, regulação, fiscalização, fomento e formulação de políticas públicas. Essas atividades pertencem ao domínio do núcleo estratégico do Estado composto pela Presidência da República e pelos ministérios (Poder Executivo), sendo realizadas pelas secretarias formuladoras de políticas públicas, agências executivas e as agências reguladoras. As atividades não exclusivas do Estado abrangem serviços de caráter competitivo e serviços sociais de saúde, educação, assistência social, científicas e de apoio. Os serviços competitivos são realizados pela iniciativa privada dos setores terceirizados, e os sociais e de apoio, por entidades sociais, organizações não-governamentais, ONGs e OCIPs (PAULA, 2005, p. 160).

Em decorrência da Reforma do Estado, Frey (2007) investiga novas formas de governança urbana baseadas no princípio da organização em rede. Compara dois modelos de gerenciamento na administração pública e as mudanças que se processaram nas relações entre Estado e sociedade, que passa a envolver a lógica do setor privado nas questões de interesse público estatal Segundo Frey

Enquanto o modelo gerencial da administração pública é inspirado na prática do gerenciamento de empresas privadas, buscando transferir instrumentos de gerência empresarial para o setor público, no modelo democrático-participativo a reinvenção do setor

governamental e administrativo passa, acima de tudo, pelo aumento do controle social, pela democratização das relações Estado-sociedade e a ampliação da participação da sociedade civil e da população na gestão da coisa pública. (FREY, 2007, p. 141).

A partir das formas de governança instituídas pela Constituição de 1988 e da Reforma do Estado, posta em prática nos anos 1990, a comunicação pública assume importância significativa para o exercício da participação política e da cidadania. Desde então, a comunicação pública praticada pelas instituições e órgãos das administrações nas esferas municipal, estadual e federal, assumem papel estratégico no exercício da participação política e da cidadania. De acordo com Novelli (2006, p.77), a comunicação pública deixou de se limitar às práticas e atividades de divulgação de informações do governo e da assessoria de imprensa, como mecanismo de autopromoção dos governantes e de suas ações, para se colocar como instrumento facilitador do relacionamento entre cidadão e o Estado. (NOVELLI, 2006, p.77).

3.3 O governo eletrônico

Na primeira década do século XXI, período em que este estudo se insere, observa-se o início de um processo de transição de um paradigma industrial para outro informacional. Trata-se de um momento em que a Internet transforma, radicalmente, os meios de comunicação e constitui “a sociedade em rede, coração de um novo paradigma sócio-técnico. Inicia-se um processo que modifica as relações interpessoais e cria novas formas de relação de trabalho e comunicação” (CASTELLS, 2003, p. 256).

Em dezembro de 1999, o Ministério da Ciência e Tecnologia criou o Programa Sociedade da Informação como ato de reconhecimento do novo paradigma gerado pela “sociedade da informação”, que gerava então novas formas de organização e de produção em escala mundial e redefinia a inserção dos países na sociedade internacional e no sistema econômico mundial. Dessa forma, o governo federal brasileiro anunciava o surgimento de novas demandas dirigidas ao Poder Público e relacionadas ao seu funcionamento.

Surgia a Lei de Responsabilidade Fiscal, para que todos os níveis de governo disponibilizassem suas contas. As atividades do Governo Eletrônico foram classificadas em três áreas: serviços de uso direto por parte dos cidadãos e empresas; serviços visando à melhoria da eficiência da máquina pública; e recursos para o exercício da cidadania. Atualmente, a inovação tecnológica continua a pressionar os governos para que trabalhem com transparência e prestem contas (*accountability*) de seus atos, serviços e gastos com responsabilidade social. Isso expõe a legitimidade da autoridade pública, por depender cada vez mais do atendimento às demandas sociais. “Os governos começam a trabalhar com mais transparência, disponibilizar a prestação de serviços públicos, via Internet” (MATSUDA, 2006, p. 158-159).

Em pouco mais de uma década, o Governo Eletrônico, no Brasil, tal com aponta a pesquisa realizada pelo Comitê Gestor da Internet no Brasil (CGI, 2013), “ainda se concentra fortemente na simples busca de informações. O e-Gov brasileiro precisa dar largos passos para ampliar o nível de sofisticação dos serviços públicos eletrônicos” (COMITÊ GESTOR DA INTERNET NO BRASIL, 2013, p. 45).

Nos portais dos governos verificou-se, em 2012, que as buscas de informação sobre os serviços governamentais representam 90% das menções. Trata-se, pois, de um resultado “quase universal”. Entretanto, as interações de serviços mal alcançam os 10% de *links* disponíveis nas primeiras páginas dos portais. Do ponto de vista da participação dos cidadãos, porém, apenas 18% dos portais das prefeituras brasileiras possibilitam a interação por meio de fóruns ou comunidades de discussão.

Brito (2006) analisa as características do Governo Eletrônico, que determinam uma nova forma de relacionamento entre governo e cidadãos:

- Plano Informacional – o governo propicia aos cidadãos informações on-line com maior efetividade;
- Plano de serviços – o governo mostra-se mais acessível aos cidadãos por meio de um portfólio de serviços on-line;
- Plano comunicacional – o governo incrementa, melhora sua comunicação – direta, on-line e interativa - com os cidadãos e organizações, e vice-versa. (BRITO, 2006, p. 114).

Estudo de Jambeiro, Sobreira e Rabelo (2009) indica que as prefeituras, no Brasil, investem mais na criação e disponibilização de informações e serviços na web do que as câmaras de vereadores. Em nível nacional, verifica-se que as prefeituras investem mais na criação e disponibilização de informações e serviços na web do que as câmaras de vereadores. De acordo com pesquisa de Jambeiro, Sobreira e Rabelo (2009):

No que se refere ao acesso do cidadão às informações, algumas municipalidades se comprometem a dar ampla publicidade aos documentos e informações que foram produzidos ao longo do processo de elaboração do Plano Diretor, assim como garantir que o cidadão continue tendo acesso a eles para o futuro controle e fiscalização da sua implementação. O uso intensivo dos meios de comunicação é apontado como forma de aumentar a divulgação de informações. (JAMBEIRO, SOBREIRA E RABELO, 2009, p. 13).

Na gestão do trânsito e transporte de São Paulo, a maior cidade brasileira, desde o advento da Internet e do e-Gov, é praticamente impensável cumprir as atribuições de planejamento, da fiscalização e do monitoramento do trânsito sem o uso das novas tecnologias de comunicação e de informação. Até final de 2005, a prefeitura que detém o maior orçamento do país, enfrentava problemas decorrentes da defasagem de equipamentos de informática e provedores, causadores de lentidão nas conexões por Internet, afetando praticamente todas as áreas da CET. Isso evidenciava a necessidade de investimentos na infraestrutura interna para modernizar e capacitar os funcionários para que fizessem uso das novas ferramentas digitais.

Até final de 2005, a assessoria de imprensa ainda trabalhava com os antigos microcomputadores (PCs), que operavam com provedores lentos. Naquelas condições, recorria-se ao FAX para o envio de *press releases*, notas e informações à imprensa, aumentando a pressão diária dos jornalistas. A partir de 2006, a troca de provedores e atualização dos equipamentos de informática resultou em melhoria e rapidez no fluxo de informações, na qualidade e no funcionamento das páginas e dos portais, que ganharam novos links e serviços on-line. O caso do serviço “Fale com a CET”, criado para responder com mais eficiência e rapidez aos pedidos de sinalização, representa grande parte das demandas de serviços prestados pela

companhia, seja para instalação de um semáforo, seja para a pintura de uma faixa de pedestre, ou ainda para a retirada e a regularização de uma lombada. O atendimento e a comunicação via web melhorou e agilizou o fluxo de comunicação entre a gestão do trânsito e os públicos interno e externo, porém, implicou uma nova dinâmica de relações e demandas. Dessa forma, as conexões mais rápidas contribuíram para aumentar o número de pedidos de serviços e desencadeou uma onda de pressão sobre as áreas técnicas e as gerências, tendo causado impacto na rotina da assessoria de imprensa. Como o atendimento e a execução dos serviços não ocorria na mesma velocidade da web, o volume de pedidos represados cresceu rapidamente do que era passível de ser tratado. Cabia à assessoria de imprensa atender aos jornalistas ávidos por respostas, a um número crescente de reclamações publicadas nas colunas do leitor dos principais jornais da capital, ou convertidas em reportagens nos telejornais.

Nessas condições, é possível inferir, pois, que se o serviço público é moroso ou insuficiente para atender à demanda, seja em função da burocracia, seja por razões orçamentárias ou entraves políticos, não cabe à comunicação pública solucionar os problemas que competem à política pública.

3.4 Atribuições da administração pública municipal

A administração pública municipal é a responsável pela gestão e organização das cidades, por meio de suas secretarias. De acordo com a Constituição Federal do Brasil (1988), a esfera municipal de governo atua sobre assuntos locais, como o planejamento e controle do uso, ocupação e parcelamento do solo urbano e o transporte coletivo dentro do município. Ao Poder Executivo Municipal é dado cuidar da iluminação pública, da limpeza das ruas, da conservação das praças, das calçadas e das ruas, além de ser responsável pela aprovação de qualquer obra ou evento que interfira na cidade.

Cada uma das esferas do Executivo – municipal, estadual e federal – possui atribuições previstas em lei. Cada município tem também sua lei orgânica. As metas de gestão e Plano Diretor de São Paulo estão previstos na lei orgânica do município. O Plano Diretor Municipal é o principal instrumento para o planejamento da cidade.

Ele permite definir a função social da cidade e das propriedades urbanas, o direito à cidade, a gestão democrática e a equidade social e territorial. O Estatuto da Cidade, aprovado pelo Congresso Nacional em 2001, tornou obrigatória a ampla participação social no processo de elaboração dos Planos Diretores Estratégicos (PDE). De acordo com o Estatuto das Cidades (Lei Federal 10.257/2001) e com os artigos 182 e 183 da Constituição Federal do Brasil (1988), o PDE é obrigatório para os municípios com mais de 20 mil habitantes. As cidades que não cumprirem este prazo não poderão receber recursos destinados à mobilidade urbana. questiona-se, contudo, se a população está informada no que tange a esta obrigação e ao direito de participação deste plano diretor. Para Jambeiro, Sobreira e Rabelo (2009), que defendem o uso de Tecnologias de Informação e Comunicação nos processos de Planos Diretores, “a democracia não se expressa somente durante as eleições periódicas, mas também durante o mandato, nos processos decisórios sobre o que, quando e como fazer alguma coisa” (JAMBEIRO, SOBREIRA & RABELO, 2009, p. 2).

3.4.1 Comunicação na gestão municipal do trânsito

A comunicação de serviço ou de utilidade pública e a forma como ela se processa na gestão municipal da mobilidade urbana, em nível local, são tratadas pela gestão municipal do trânsito, na Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Entre 2001 e 2012, a CET tratou de suas principais atividades, com ênfase na estrutura e na atuação das assessorias de comunicação e imprensa para o planejamento das políticas de mobilidade.

Na estrutura da administração municipal, na Prefeitura de São Paulo, duas empresas ligadas à Secretaria Municipal de Transportes (SMT) integram a gestão do trânsito e transporte da capital: a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e a São Paulo Transportes (SPTrans). Trata-se de empresas públicas que possuem personalidade jurídica de direito privado e desempenham atividades de caráter econômico e de prestação de serviços. Diferentemente das autarquias e fundações públicas, não integram a estrutura administrativa do município, e são regidas pelas normas de mercado, exceto quando se trata de bens relacionados diretamente à

prestação de serviços públicos. Compõem o orçamento municipal apenas em relação às despesas de investimentos (SÃO PAULO, CIDADE, 2015).

No que diz respeito à sua criação, o ano de 1973 marcou o início de um processo único no Brasil: a municipalização do trânsito, que transferiu do Estado à prefeitura todas as atribuições referentes ao controle do trânsito urbano, até então sob a responsabilidade da Secretaria de Segurança Pública e seu Departamento de Trânsito, o DSV. A constituição de uma empresa de economia mista ligada ao DSV, para trabalhar com os problemas de trânsito da cidade, faz emergir a discussão sobre a privatização-estatização. Três anos depois, a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET foi criada pela Lei 8.394 de 28 de maio de 1976. A Prefeitura do Município de São Paulo é acionista majoritária da empresa.

O artigo 2º da Lei define o objeto social da Companhia: “Planejar e implantar, nas vias e logradouros públicos do município, a operação do sistema viário a fim de garantir maior segurança e fluidez do tráfego” (SÃO PAULO, Cidade, 1976). A criação da CET representa, para os gestores públicos, uma resposta do poder público aos problemas de congestionamento que se verificavam na época, afetando negativamente a mobilidade da população, em decorrência de um período de expansão da economia do país que levou ao crescimento acentuado da frota circulante no sistema viário da cidade. Essas condições resultaram, ainda, em elevação dos índices de mortes e acidentes de trânsito. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 (CTB), o Sistema Nacional de Trânsito situava a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET) como órgão Executivo Municipal de Trânsito, cujos objetivos, composição e atribuições eram regulamentados pelos Artigos 5º a 7º e 24º do CTB. As atribuições do órgão consistiam em planejar, operar e fiscalizar o trânsito no âmbito do município, garantindo as condições de segurança e fluidez.

Em 1980, o Centro de Treinamento e Educação de Trânsito (CETET) foi inaugurado, com um corpo técnico inicial composto de funcionários responsáveis por Treinamento, Educação, Ação Comunitária, Apoio à Comunicação Visual e Biblioteca com amplo acervo de títulos, livros, revistas, periódicos e publicações técnicas especializadas (TÉLAN, 2005, p. 47).

As publicações técnicas foram produzidas por uma área denominada Assessoria Técnica, em razão da carência de bibliografia nacional especializada, a

demanda por informações, somada ao acúmulo de experiências e conhecimentos sobre engenharia de tráfego. O trabalho resultou na edição e publicação da coleção *Boletins Técnicos*, interrompida em 1985. Os temas publicados referem-se aos estudos e trabalhos técnicos dos engenheiros da Companhia e suas experiências pioneiras, implementadas no trânsito da cidade de São Paulo, com a apresentação dos resultados obtidos. A área foi reativada a partir de 2005, dada a importância dos conteúdos, a demanda de bibliografia técnica e a necessidade de difusão das novas tecnologias e projetos desenvolvidos pela CET. As *Notas Técnicas*, publicação de circulação interna na empresa até 2001, foram também retomadas (TÉRAN, 2005, p.50).

A Operação Enchente, iniciada em 1990, realizou uma ação integrada de monitoramento do trânsito. Na Central de Operações, uma vez confirmada a previsão de chuvas, técnicos acionavam os diversos órgãos municipais e estaduais – como Defesa Civil – e informavam os veículos de imprensa sobre o Estado de Alerta e a localização dos eventuais pontos de alagamento (TÉRAN 2005, p. 74-75). Os Postos de Apoio ao Trânsito (PATs), por sua vez, cuidavam da remoção das interferências no trânsito durante 24 horas (TÉRAN, 2005, p. 79).

A CET teve estreita participação na elaboração do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), promulgado em 1997. Os municípios tornaram-se responsáveis pela operação, planejamento e fiscalização do trânsito. O Código estabelecia como obrigação do Estado a educação continuada para o trânsito, que se tornava matéria obrigatória para os níveis de ensino Fundamental e Médio. Além disso, estabelecia a aplicação, pelo Governo Federal, de 5% do valor das multas e de 10% do valor dos Seguros Obrigatórios (DPVAT) em programas de Segurança de Educação. Os recursos provenientes das multas deveriam, a seu turno, ser aplicados no trânsito. O CTB estabelecia, ainda, que os veículos automotores deveriam passar, obrigatoriamente, por vistorias periódicas para controlar as condições de segurança, a emissão de gases poluentes e os ruídos por eles causados (TÉRAN, 2005, p. 90).

Em 1997, a Operação Horário de Pico ou Rodízio Municipal passou a ser implementada na cidade de São Paulo. Diferentemente de outras cidades, a circulação de veículos foi restringida ao horário compreendido entre 7 e 10 horas, no período da manhã, e entre 17 e 20 horas no período da tarde. A operação vigora nos

dias úteis, limitada ao perímetro e à área interna do Centro Expandido, de acordo com o final da placa do veículo (TÉRAN, 2005, p. 76).

Entre 1998 e 2000, a companhia iniciou o cadastramento das transportadoras que atendem ao segmento de transporte de produtos perigosos, com a finalidade de monitorar e colaborar com vários órgãos, como a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), o Corpo de Bombeiros e a Polícia Rodoviária, na fiscalização e na análise de eventuais acidentes com esse tipo de carga nas vias da cidade. Desde 2000, o Sistema Integrado de Atendimento de Emergências presta atendimento aos acidentados com maior agilidade. Para isso, integra equipes da Secretaria Municipal de Transporte, Secretaria Municipal de Saúde e Corpo de Bombeiros. Com viaturas e motos, as equipes da CET, baseadas nos Postos de Apoio ao Trânsito (PATs) durante 24 horas, cuidam da remoção das interferências no trânsito (TÉRAN, 2005, p. 79).

As campanhas de Educação e Segurança no Trânsito são adotadas, desde a fundação da CET, para estimular motoristas, pedestres e passageiros a modificar seus comportamentos a fim de favorecer uma circulação segura e civilizada no trânsito. Em 1994, a CET conquistou o Prêmio Volvo, como resultado do seu trabalho e devido à eficácia da campanha de segurança “Use o Cinto de Segurança”. Constatou-se que o número de vítimas fatais nas colisões foi 12% menor que no ano anterior. Diante das cifras apresentadas por São Paulo, várias outras cidades optaram pelo uso do cinto. O Relatório da administração do trânsito explicava, em 2001, que

o negócio da CET consiste em administrar o trânsito da cidade de São Paulo, tendo como principais atividades garantir a segurança e fiscalização do trânsito, estacionamento regulamentados, rotativos pagos – Zona Azul, sinalização viária, elaboração de projetos funcionais da expansão do sistema viário, planejamento do trânsito, cursos e campanhas educativas. (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2001).

O Relatório da Gestão, contendo as atribuições e serviços realizados pela companhia, define que

os clientes da empresa são os usuários do sistema viário: motoristas, pedestres, formados pelos 10 milhões de habitantes da cidade, além daqueles provenientes de outras localidades ou estão de passagem pela cidade. (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2001, p. 2).

Ainda, conforme o documento oficial, os clientes da CET são segmentados em

- Proprietários de veículos particulares;
 - Usuários de veículos de transporte coletivo;
 - Transportadores de carga;Usuários do sistema 'Zona Azul'.
- (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2001, p. 2).

No segundo ano da gestão, a partir de 2002, a expressão “cliente da empresa” era substituída, nos relatórios e publicações oficiais, por outras denominações, tais como colaboradores, cidadãos e munícipes. Naquele período, segundo o relatório, a empresa recebia demandas dos setores organizados da sociedade, como associações das empresas de transportes, comunidades de bairro, representantes do órgão legislativo e da sociedade em geral, por meio dos pedidos de sinalização. A empresa estabelece, desde então, interfaces com as concessionárias de serviço público que realizam obras no viário, tais como a Companhia de Saneamento Básico de Estado de São Paulo (Sabesp), a companhia telefônica de São Paulo (Telesp), a Companhia de Transporte Metropolitano (Metrô), além de demandas da própria prefeitura, por meio da Secretaria de Infraestrutura Urbana (2001) e da Empresa Municipal de Urbanização (Emurb).

A cada início de um novo mandato, os governos devem comunicar aos munícipes seu programa de prioridades para os quatro anos do mandato. Embora os governantes raramente apresentem programa de governo, nesta fase inicial deveriam anunciar as metas, as prioridades e os recursos financeiros para realizar as obras e cumprir as promessas de campanhas ao longo da gestão. Do ponto de vista da comunicação pública, do começo ao final do mandato, cabe ao Estado, na figura concreta dos governos, garantir que haja informações para o conhecimento dos serviços e informar ao usuário como enfrentar a burocracia para ser atendido como cidadão que paga impostos e sustenta a máquina estatal, e não como cliente.

Em todo esse processo, cabe também ao Estado a obrigação de prestar serviços de informação, comunicar, debater e divulgar as políticas públicas e fazer a prestação de contas permanente, de forma transparente, sobre os atos, os gastos e as realizações do governo, tendo em vista que a comunicação pública, prevista na Constituição, é uma obrigação do Estado, cujo caráter é informativo, educativo e de orientação.

A cidade vivia um clima de violência diária no trânsito, em razão da precariedade do transporte coletivo urbano com frota de ônibus antiga e sem manutenção havia décadas, em uma situação agravada pela expansão do transporte clandestino, composto por veículos conhecidos como “lotações”, operadas pelos chamados perueiros. Nesse ambiente, a nova gestão do trânsito iniciava, em 2001, os processos licitatórios para implementar o Plano Estratégico Integrado de Transporte e Trânsito, coordenado pela Secretaria Municipal de Transporte (SMT) para os quatro anos da gestão. Em dezembro de 2001, a Lei 13.241 criou e regulamentou o Sistema Interligado e reformulou o sistema existente: as linhas foram redesenhadas a partir da necessidade dos usuários e da sustentabilidade econômica do setor, além de terem sido introduzidas uma nova política tarifária e novas intervenções organizacionais para otimizar a utilização da infraestrutura existente (TÉRAN, 2005, p. 77).

Em 2002, a CET completava 25 anos de atuação e começava um processo de atuação conjunta e integrada com a São Paulo Transportes (SPTrans). Até então, as ações da gestão do trânsito concentravam-se nos 500 quilômetros do sistema viário principal da cidade realizadas durante todo o dia por cerca de 1.500 operadores de tráfego. Além deles, mais 120 técnicos atuavam em pontos estratégicos no alto de edifícios para monitorar os principais corredores, por meio de binóculos e radiocomunicadores. Desde então, todas as informações geradas são concentradas e analisadas na Central de Operações, que monitora o controle das ocorrências.

Era o segundo ano do mandato da prefeita Marta Suplicy, que escolheu a reestruturação do sistema municipal de transporte e trânsito e implementação do Bilhete Único como prioridade e marca de seu programa de governo. No mesmo ano, a gestão do trânsito iniciava a mudança de foco na concepção de mobilidade urbana, que influenciou o processo de planejamento estratégico e levou a uma

redefinição da missão da CET-SP. Dessa forma, o processo de planejamento de atividades e projetos para o ano de 2002 foi alinhado ao Planejamento Integrado e Participativo de Transporte e Trânsito, elaborado, naquele ano, pela Secretaria Municipal de Transportes. A gestão prometia recuperar a capacidade operacional da CET, participar ativamente no debate do Plano Diretor e discutir a organização urbana e espacial da cidade, o que implicaria uma mudança conceitual da empresa (REVISTA ENGENHARIA, 2001, p. 33).

O trabalho conjunto da CET e da São Paulo Transportes (SPTrans), iniciado em 2001 e concluído em 2004, teve como foco priorizar o transporte coletivo sobre rodas, de forma a garantir a segurança de motoristas e pedestres no sistema viário, para melhorar as condições de fluidez no trânsito da capital.

Entre 2001 e 2012, a forma de gestão e a estrutura das assessorias de comunicação e imprensa passaram por várias reformulações, reconfiguradas a cada nova gestão, em equipes de profissionais, infraestrutura em equipamentos e locais de trabalho, em imóveis alugados ou da prefeitura. A CET possui gerências e áreas técnicas espalhadas nas várias regiões da cidade.

Este estudo não tem como objetivo realizar um levantamento e apresentar um histórico, e tampouco objetiva analisar as transformações e atuação das assessorias de SMT, CET e SPTrans. Embora tenha como referência a gestão do trânsito, desenvolve-se uma reflexão que generaliza o papel da comunicação pública estatal/governamental, do ponto de vista das estratégias das assessorias de comunicação e imprensa, para verificar como elas contribuem na fase de planejamento da política pública de mobilidade que marca os primeiros cem dias de governo, a cada nova gestão ou mandato, na administração municipal do trânsito e transporte. O foco dessa reflexão está, portanto, nas formas de comunicação pública que cabem ao Estado, por meio do governo municipal, a fim de garantir as informações e toda a comunicação de serviço ou utilidade pública para planejar a mobilidade, com ênfase nos serviços que atendem a população do transporte coletivo por ônibus e os pedestres.

3.4.2 Assessoria de Imprensa

Historicamente, as assessorias de imprensa do setor público nasceram quando a nação brasileira vivia sob a censura e a corrupção na era Vargas, sob a repressão do regime militar de 1964, e a partir dos anos 1980, sob as diretrizes do marketing. Mesmo após o Decreto de 1979, que reservava aos jornalistas profissionais diplomados o exercício exclusivo de funções como a de assessor de imprensa, nas repartições públicas governamentais a função era exercida por funcionários de carreira de outras áreas em desvio de função. Dessa forma, o ambiente em que se formaram as assessorias de imprensa do setor público, no Brasil, enraizou distorções que permaneceram intocadas até o início dos anos 1990 (HASWANI, 2003, p. 44).

Para a análise do papel da comunicação na administração municipal do trânsito e do transporte, deve-se considerar a estrutura do Estado com a nova configuração administrativa, vigente a partir da reforma gerencial. Neste cenário, questiona-se qual deve ser o lugar ocupado pela comunicação no organograma das administrações públicas governamentais. Para Torquato,

o desafio da comunicação na instituição pública é aproximar seus serviços da sociedade. Entretanto, sozinha, a comunicação não opera milagres. Logo, se o serviço público é ruim, a comunicação não vai consertar a imagem da administração. (TORQUATO, 2010, p. 90).

Compreendida dessa maneira, qual deve ser a estrutura de comunicação do órgão cuja responsabilidade é organizar, fiscalizar e monitorar o trânsito na maior capital do país e terceira metrópole do mundo? Torquato defende estruturas profissionalizadas de comunicação nos governos, nos níveis federal, estadual e municipal. Para tanto, o autor sugere que

tais estruturas devem possuir profissionais qualificados. Depois, precisam trabalhar com produtos bem delineados nas áreas de comunicação jornalística, editoração, relações públicas, propaganda, pesquisa, articulação com a sociedade e eventos. É preciso que as estruturas trabalhem com um conceito sistêmico de comunicação, evitando a disparidade de linguagens. Observa-se que o setor de relações públicas às vezes está distanciando da área de imprensa, que por sua vez está afastada da editoração e da publicidade e assim por diante. A estrutura deve ter comando único para preservar a harmonia das linguagens. (TORQUATO, 2010, p. 90).

Na Prefeitura de São Paulo não existia, até 1992, o cargo de assessor de imprensa. Em muitos municípios brasileiros, o cargo ainda não existe. Dessa forma, os jornalistas são contratados para ocupar vagas dos chamados cargos de confiança que cujas denominações variam entre assessor de gabinete, assessor técnico e assessor de diretoria, dentre outras. Tal situação demanda pesquisas para verificar se essa situação perdura até os dias atuais, mesmo nas prefeituras dotadas de melhor infraestrutura – com equipamentos e equipes profissionalizadas, no caso de São Paulo, em que se verifica o que se denomina “desvio de função”, ainda presente em grande parte das assessorias de comunicação no setor público estatal (HASWANI, 2003, p. 45).

No âmbito municipal, as assessorias de imprensa das áreas que administram o trânsito e o transporte – Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e as empresas São Paulo Transportes (SPTrans), e Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) – são profissionalizadas, considerando-se que dispõem de locais, equipamentos, modelo de funcionamento e profissionais de jornalismo, relações públicas, propaganda e marketing.

Entre 2001 e 2004, as assessorias dessas áreas funcionavam com relativa autonomia, embora sob a coordenação da SMT. Ao longo de três mandatos realizados entre 2001 e 2012, verificam-se sucessivas mudanças e reestruturações, ao sabor de cada nova gestão. Nessas condições, os objetivos da área de imprensa, objetivo desta análise, compreendem as seguintes atividades:

- Assessoria à direção a partir da leitura da mídia;
- Contatos com a imprensa e atendimento aos jornalistas que cobrem a área;
- *Releases* informativos produzidos apenas quando se justificarem;
- informes oficiais e comunicação, sintéticos, informativos ou opinativos com a posição oficial;
- *Papers* ou textos encomendados pela presidência da instituição sobre assuntos externos;
- Entrevistas ou declarações dadas pela direção ou por seus porta-vozes credenciados para os veículos de comunicação, que podem ser informativas, opinativas ou de esclarecimento;
- Artigos e análises escritas, textos opinativos com defesa de pontos e vista em atendimento a demandas específicas dos meios de

comunicação ou a pedido da direção da casa. (TORQUATO, 2010, p. 137).

Dessa forma, algumas das principais atividades realizadas pela assessoria de imprensa da CET, entre 2001 e 2012, abrangem:

- Elaboração e distribuição diária do clipping dos meios impressos, produzido dentro da assessoria: a partir de 2005, com melhoria dos equipamentos e informática e provedores da companhia, este passou a ser produzido no formato digital e distribuído via Intranet na companhia, o que reduziu a tiragem impressa;
- Uma equipe de estagiários sob a coordenação de dois jornalistas realiza o serviço eletrônico de rádio-escuta e agendamento de entrevistas com os técnicos e gerentes da Central de Operações da CET, atendendo aos boletins diários das emissoras de rádio e TV sobre as condições momentâneas do trânsito;
- Organização e convocação de entrevistas coletivas;
- Agendamento e acompanhamento de entrevistas dos assessorados, não só políticos, mas também técnicos;
- Produção de *press releases* sobre as principais intervenções e operações de monitoramento do trânsito, que pautam diariamente a cobertura de imprensa, tais como os de Operação Estrada, Operação Escola e Operações semanais para eventos esportivos e acesso aos estádios;
- Produção de publicações e peças de comunicação interna: entre 2002 e 2004, a produção do *Via*, que seria Informativo dos funcionários, foi deslocada da área de Recursos Humanos, sobrecarregando a assessoria de imprensa. Após um período de interrupção, na gestão de Gilberto Kassab, o informativo dos funcionários, publicação dirigida aos quase quatro mil funcionários da companhia, voltou a ser produzido pela área de Recursos Humanos.³

A publicação interna é o veículo de comunicação que traz mensagens cujas fontes podem ser os próprios funcionários, além de mensagens que também interessam às famílias. “Lendo a publicação, o funcionário pode formar um estado psicológico favorável ao bom desempenho de suas atividades operacionais”

³ Organogramas na Companhia de Engenharia de Tráfego – CET - Áreas de comunicação e imprensa. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/CET/acesso_a_informacao/OrganogramasDesde1975.pdf> Acesso em : 10.jun.2015.

(TORQUATO, 2010, p.59). Durante o período em que a assessoria de imprensa coordenou editou o informativo dos funcionários, faltou equilíbrio entre matérias institucionais publicadas com destaque para divulgação das obras, realizações e atos da gestão, secundarizando as matérias, as ações e os eventos de interesse dos funcionários, tal como demonstra o anexo D.

No início do ano 2001, as assessorias de imprensa da CET e da SPTrans funcionavam em áreas e locais independentes, com certa autonomia, cada uma pautada por suas atribuições específicas, embora sob o comando de chefias ou assessores diretos do Secretário Municipal de Transportes, que trabalham em suas salas de imprensa, anexas ao Gabinete da SMT. Entretanto, do primeiro ao último dia de cada mandato, a rotatividade era constante. Do mesmo modo, eram frequentes as trocas de coordenadores de imprensa, o remanejamento de funcionários de outras áreas (o que caracterizava desvio de função), a entrada e a saída de estagiários, a criação de novos cargos e funções com dezenas de siglas e carimbos, além das mudanças no tipo de assinatura com os telefones de contato para a imprensa.

A evolução nos processos de comunicação governamental levou ao esgotamento de práticas de comunicação restritas às assessorias de imprensa que se dedicam à cobertura de atos rotineiros do governo e da presença do governador nas mídias locais, por meio de entrevistas e análises. “A rotina das assessorias regadas de *releases* e matérias laudatórias é um processo que está condenado ao fracasso, em função demandas sociais e do caráter fiscalizador que passou a exercer a sociedade” (TORQUATO, 2010, p.147). Quanto ao papel do assessor de imprensa, o autor sustenta que

Tanto nas empresas e organizações do setor privado como nas instituições da administração pública, o assessor de imprensa, tende a desempenhar funções de estrategista dentro das organizações tendo em vista a expansão da malha de comunicação brasileira, decorrente de um cenário de maior organicidade social. [...] a mudança no perfil tende tornar o assessor de imprensa “um agente político na construção de uma sociedade mais consciente de seus direitos e deveres”. (TORQUATO, 2010, p. 14).

Apesar de suas constantes mudanças e reconfigurações, a estrutura geral de comunicação e imprensa na CET é apresentada sob o título “Relacionamento com a sociedade”, oitavo item do Relatório da Administração (CET, 2002). No documento, a gestão do trânsito relaciona os canais de comunicação que, naquele momento, espelhavam a maneira pela qual a CET interage com a comunidade no seu cotidiano. Os canais citados são a Internet, o Fone 194, o Pedido de Sinalização de Munícipes, as campanhas educativas, e a Pesquisa e Imprensa (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2002, p. 1). De acordo com o documento, “a Internet é o canal mais utilizado pela população, com número de acessos crescente, que chegou a 3.320.992 acessos em 2002”. (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2002, p. 8). Outro canal de comunicação com os munícipes, extinto antes do término da gestão, o Fone do trânsito – 194 – figura no relatório como “um telefone especial, de discagem franqueada, à disposição dos munícipes para a prestação de serviços diversos, relacionados com trânsito, solicitação de informações e pedidos de sinalização”. Em 2002, o telefone do trânsito atingiu a média de 137 mil ligações por mês ou 1, 6 milhões de ligações por ano. (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2002, p. 8). Os pedidos de sinalização de munícipes (PS) são apresentados no relatório oficial como outro canal de comunicação com a comunidade. Os pedidos recebidos são cadastrados, analisados pelos técnicos da companhia e, após a análise, a resposta é encaminhada ao munícipe solicitante, na forma de um parecer técnico, acatando ou denegando a sugestão ou pedido com uma justificativa. O relatório explica que “as sugestões acatadas são objeto de elaboração de projeto de sinalização viária, e implantadas conforme as prioridades de governo” (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2002, p. 8).

Entre os canais de comunicação citados no relatório da gestão, o Serviço de Informação ao Público (SIP) destina-se a atender solicitações e dúvidas dos munícipes em relação às multas de trânsito aplicadas pela CET. O Grupo de Atendimento Regionalizado de Trânsito e Transporte (Gartt), hoje com a denominação “CET no seu bairro”, é um canal criado em 2001 pela Secretaria de Transportes para atuar nas comunidades e ouvir as reivindicações e sugestões das associações e entidades sociais nos bairros. As campanhas educativas são reconhecidas como meios de garantir segurança no trânsito. Em geral, abordam o

comportamento dos motoristas em diferentes situações no trânsito (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2002, p. 9).

As pesquisas veiculares, por sua vez, têm a finalidade de atender e subsidiar a elaboração dos projetos de sinalização; enquanto as pesquisas de comportamento são realizadas anualmente entre usuários do sistema viário com a finalidade de colher subsídios para campanhas educativas, ou para avaliar a eficácia das ações de segurança da companhia. Entre os exemplos de projetos e campanhas desenvolvidos pela CET estão o uso de cinto de segurança em autos e ônibus, o uso do farol e do capacete em motos; o uso do farol baixo em veículos; o uso da seta nas conversões em veículos e o transporte de crianças no banco traseiro dos veículos.

No final da gestão da prefeita Marta Suplicy, em 2004, enquanto eram inauguradas as obras do Sistema Interligado e implementada a integração dos serviços de transporte, por meio do bilhete único, inicialmente, entre ônibus, vans e metrô, acontecia, internamente, um processo de unificação das assessorias de imprensa das áreas de trânsito e transporte. As equipes e equipamentos da SMT, SPTrans e CET passaram a funcionar em uma única redação, instalada no quarto andar de um edifício localizado na região central da cidade, a poucas quadras da nova sede da prefeitura. Essa fusão remete a uma metáfora utilizada pelo autor italiano, Stefano Rolando, que compara a comunicação pública com um edifício de sete andares, incluindo o térreo:

No Edifício, o quarto andar é ocupado pela relação dos sujeitos públicos com o sistema midiático, compartilhando a questão da visibilidade das políticas públicas e a complexa teia de interações informações que os indivíduos e sujeitos estruturados alimentam com uma grande oferta para a esfera pública. (ROLANDO, 2010 apud HASWANI, 2013, p. 159).

Torquato (2010, p.126) recomenda um diagnóstico crítico da imagem nos três poderes - Executivo, Legislativo e Judiciário - nos níveis federal, estadual e municipal, de modo que os agentes públicos façam “uma reordenação das estruturas, a reciclagem das equipes e a reorganização das atividades”. Ao

questionar a preocupação dos homens públicos com a imagem, adverte para os prejuízos de um viés equivocado:

A comunicação na administração pública comete o viés de privilegiar a pessoa e não o fato. A isso denomina-se ‘fulanização’ comunicativa. Trata-se de uma visão distorcida, geralmente adotada por gente sem formação adequada ou por um tipo de assessoria de louvação que mais desajuda. O fato é notícia, o agente é elemento reforçador. (TORQUATO, 2010, p. 126).

José Serra iniciou em janeiro de 2005 um curto mandato na Prefeitura de São Paulo, interrompido em março de 2006, para se candidatar ao governo do Estado. No governo municipal, decidiu não continuar as obras dos corredores exclusivos de ônibus, iniciadas na gestão anterior. Na gestão do trânsito, o foco da comunicação pública foi direcionado para as obras na região central. Retomou o antigo “Fura-Fila”, então rebatizado de Expresso Tiradentes – corredor expresso que liga a região central ao extremo leste da cidade – como principal projeto de governo para atendimento às demandas de transporte coletivo no município.

Convidado pelo prefeito, o fundador da CET, engenheiro e jornalista Roberto Scaringella voltou à direção da Companhia. Entre as primeiras medidas de sua gestão, priorizou os investimentos na infraestrutura interna para a modernização da infraestrutura de informática, no que dizia respeito à atualização de provedores e softwares. Isso possibilitou a criação de um novo serviço on-line de atendimento ao munícipe, o “Fale com a CET”, destinado a receber reclamações, solicitações de serviços de sinalização, além de sugestões e esclarecer dúvidas. Nos dois anos da gestão de José Serra, a CET priorizou as licitações para a atualização das tecnologias de comunicação utilizadas nos serviços de operação, monitoração, fiscalização e no sistema de semáforo inteligente. Na operação do trânsito, o sistema de radiocomunicação deu lugar às novas tecnologias móveis, iniciadas com uso de palmtops e aparelhos de telefone celular pelos operadores de tráfego, os chamados “marronzinhos”, no trabalho de fiscalização e de monitoração do trânsito. A gestão Serra foi interrompida, como dito, em 31 de março de 2006.

Em 2006, enquanto o prefeito Gilberto Kassab anunciava a conclusão do antigo “Fura Fila”, prometendo entregá-lo ao público em janeiro de 2007, o então

presidente da CET, Roberto Salvador Scaringella anunciava inovações tecnológicas para administrar a escassez de espaço no trânsito paulistano. (REVISTA ENGENHARIA, 2006). A população da cidade era formada por 10 milhões de pessoas, que realizavam 20 milhões de viagens por dia, das quais 15,5 milhões eram motorizadas. Nesse cenário, tal como enfatizava o então presidente da companhia, “era preciso muita tecnologia de ponta para garantir a mobilidade”. Naquele momento, a frota em circulação era de 6 milhões de veículos, o que representa um veículo para 1,6 habitante. Para agravar a situação, de acordo com o Detran SP (2006), a cada dia entravam em circulação 500 novos veículos licenciados. Neste contexto, o engenheiro e fundador da CET que voltou a presidir a Companhia a convite de Serra, destacou em entrevista o rol de prioridades, nas quais, o pedestre estava em primeiro lugar:

Quando você tem de administrar uma escassez, é preciso dar um apelo mais social possível às suas ações. O indivíduo que não tem carro e usa o transporte coletivo de superfície, hoje está sendo prejudicado por quem tem carro. Para administrar com apelo social esse espaço escasso, que onde acontece a mobilidade – ou boa parte dela –, nós precisamos ter critérios de prioridades, não para administrar conflitos como dar uso mais racional a essa escassez espacial. (REVISTA ENGENHARIA, 2006, p. 56).

A assessoria de imprensa atendia, diariamente, a inúmeros pedidos de entrevista, cabendo à coordenação do setor definir os interlocutores ou porta-vozes para cada assunto, em conjunto com a Secretaria Municipal de Comunicação (Secom). A atuação integrada das assessorias de trânsito e transporte, sob a coordenação da Secretaria de Comunicação do Gabinete do Prefeito, por si, pôde ser vista como um modo de gestão da comunicação pública nessa área do governo municipal. Os pedidos de entrevista e de informações relativas às licitações para obras e projetos prioritários, deveriam ser previamente analisados para garantir um retorno rápido aos jornalistas. Definia-se quem concederia as entrevistas para falar à opinião pública em nome do governo: se o prefeito, o secretário de Transportes, ou os presidentes das empresas, CET e SPTrans. Nos primeiros meses, foi o chamado primeiro escalão do governo, formado pelo secretário, pelo presidente, pelos superintendentes e pelos diretores, que realizaram a interlocução com os jornalistas

dos diversos veículos da imprensa, atenderam aos diversos pedidos de entrevistas para as questões relativas ao “plano de governo e as metas da gestão” e responderam a assuntos polêmicos. Os técnicos e gerentes, engenheiros de trânsito e de transporte, eram os interlocutores previamente orientados pelos assessores, fundamentais para atender aos pedidos diários de imprensa, especificamente para os assuntos relativos aos problemas cotidianos nos serviços de trânsito e do transporte coletivo (ônibus e vans) na cidade.

Nos primeiros meses de governo, independentemente da gestão ou da sigla partidária, o principal interesse da imprensa é justamente conhecer as prioridades e investimentos em programas e obras da gestão, e como o novo prefeito deve tratar do legado deixado pela gestão anterior. Premissas já verificadas no setor de trânsito e transporte por Haswani (2003) continuam válidas e atuais, principalmente aquelas relativas ao agendamento da mídia, confirmando a ação proativa das assessorias de imprensa na gestão do trânsito e transporte. Elas produzem uma quantidade impressionante de informações que abastecem, diariamente, o noticiário dos meios de comunicação.

Contudo, este estudo verifica a necessidade de uma ruptura com uma cultura existente, segundo a qual se transferem para a administração estatal as práticas do marketing eleitoral e, dessa forma, desvirtuam o papel da comunicação pública, que deve estar a serviço do interesse público, geral e coletivo.

CAPÍTULO 4 – COMUNICAÇÃO PÚBLICA NO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO

Para analisar o papel da comunicação estatal/governamental e entender como ela se processa na gestão, busca-se responder como o Estado emissor, representado pelos governos municipais, tem atuado para garantir a mobilidade aos paulistanos. Para isso, esse estudo trata de discutir as diferentes concepções da comunicação da instituição pública estudadas por Haswani (2013), com base na obra diversos autores italianos, ainda não encontradas no Brasil. Tais autores são: Franca Faccioli (2000), Stefano Rolando (1992), Paolo Mancini (2008) e Giovana Gadotti (1993).

A comunicação pública compreende processos diversos e faz interagir atores públicos e privados na perspectiva de ativar as relações entre Estado e os cidadãos com o intuito de promover um processo de crescimento civil e social (HASWANI, 2013, p. 120). Nesse sentido, a autora destaca o posicionamento de diversos estudiosos italianos. Para Franca Faccioli (2000),

comunicação pública é aquela destinada ao cidadão em sua veste de coletividade, tem uma conotação de “comunicação de serviço” que o Estado – nas suas articulações funcionais e territoriais – ativa com o objetivo de garantir a implantação do direito à informação, à transparência e ao acesso à participação na definição das políticas públicas e, assim ampliar os espaços de democracia. (FACCIOLI, 2000 apud HASWANI, 2013, p. 120).

Para grande parte dos pesquisadores contemporâneos, a comunicação da instituição pública é definida como institucional, uma modalidade ou “parte da comunicação pública considerada um grande aglomerado que assume o aspecto de uma atividade prevalentemente informativa, limitada a auxiliar o cidadão a mover-se no labirinto da burocracia”. (HASWANI, 2013, p. 129).

Mancini (2008) propõe uma tipologia da comunicação institucional destinada a promover a imagem das instituições e a comunicação normativa que veicula informações sobre atividades decisórias. Bucci (2015, p. 25) sustenta que “ao Estado cabe fornecer as informações às quais a sociedade tem direito, sem direcionamentos subliminares intencionais”. Por entender que essa modalidade não

constitui comunicação pública, o autor contesta o uso de dinheiro público para a publicidade paga das ações governamentais.

A hipótese da comunicação de interesse público paga com recursos privados e deliberada por entes privados não constitui comunicação pública. [...] essa comunicação se compõe de atributos públicos à medida que se financia com dinheiro público, envolvendo funcionários e equipamentos públicos e mobiliza equipes que prestam serviço à administração pública. Ao mesmo tempo ela se abastece de atributos privados quando envereda por processos decisórios ocultos, mal explicados, e quando sai em busca de efeitos e benefícios privados (pois benefícios eleitorais são privados). (BUCCI, 2015, p. 65-66).

O autor aponta os gastos desenfreios nas várias esferas dos governos (federal, estadual e municipal), e defende o fim de investimentos em orçamentos bilionários, sem limites, destinados à publicidade paga em veículos comerciais. Sustenta, ainda, que há um quadro de distorções nas práticas contemporâneas de comunicação pública governamental no Brasil:

Se há um território no Brasil em que o patrimonialismo ainda resiste, intocado, esse lugar é a comunicação governamental, o segmento mais encorpado e mais rico do campo geral da comunicação dita pública no Brasil. Se há um campo em que recursos e equipamentos públicos são apropriados por alguns a serviço de finalidades privadas, esse é, por excelência, a comunicação governamental. (BUCCI, 2015, p. 25).

A comunicação de governo foi o gasto que mais cresceu em termos relativos, na administração pública brasileira. Com base em levantamento comparativo dos gastos em publicidade governamental, na primeira década do século XXI, o autor destaca os gastos com publicidade pela prefeitura da cidade de São Paulo, que tem o mais alto orçamento do país:

em um intervalo de seis anos, o montante jogado em publicidade oficial praticamente decuplicou em apenas cinco anos, saltando de 12,6 milhões de reais para 108,8 milhões em 2010. A partir daí, o valor teve uma queda tímida, ficando pouco abaixo de 100 milhões. Em 2013 voltou a subir e bateu os 103,2 milhões de reais. (BUCCI, 2015, p. 156).

Embora este estudo não se detenha em discorrer acerca de como têm sido aplicadas as verbas de publicidade pela administração municipal do trânsito e transporte de São Paulo, ele trata de conceituar o papel da publicidade institucional, prevista nas Constituições ou Cartas Magnas, que atribuem ao Estado o dever de fazer a divulgação das leis, atos e atividades dos governos, nas várias esferas da administração pública.

4.1 Comunicação da instituição pública

A comunicação institucional realizada pela administração pública e por quaisquer entes envolvidos com o serviço público deve ser essencialmente informativa, contínua, limitada a auxiliar o cidadão a mover-se no labirinto da burocracia. A comunicação das instituições consiste em um serviço que as administrações públicas, em todas as esferas de governo – dos ministérios às organizações dos municípios – devem fornecer à coletividade. Deve passar da informação à construção de um diálogo que considere os diversos públicos (HASWANI, 2013, p. 129). Para que o processo de comunicação pública se concretize, Faccioli (2000, Apud HASWANI, 2013) entende que a administração deve ser capaz de promover a consciência e responsabilidade, internamente com os funcionários, e externamente com os cidadãos e todos os públicos “sobre as escolhas que orientam as políticas de serviço público”. Para Faccioli,

a comunicação das instituições públicas atende a duas exigências distintas: informar os cidadãos sobre seus direitos e à transparência [informar sobre obras] e promover processos de inovação institucional, especialmente na difusão de serviços que respondam às exigências dos cidadãos e as mudanças no comportamento social. (FACCIOLI, 2000 apud HASWANI, 2013, p. 130-133).

Por outro lado, Duarte questiona a visão que reduz a amplitude do direito à comunicação à ideia simplificada de que o cidadão “precisa ser informado”. O autor lembra que o cidadão contemporâneo não é mais um simples receptor, devendo ser

reconhecida sua capacidade de ser um emissor e, também, produtor de informações e agente ativo na interação. Nesse sentido, o autor concebe a comunicação

como um processo circular e permanente de troca de informações e de mútua influência. Nesse processo, as instituições e pessoas geram, transformam, buscam, usam e disseminam informações de variados tipos. Contudo, a informação é apenas a nascente do processo que deságua na comunicação viabilizada pelo acesso, pela participação, pela cidadania ativa, pelo diálogo. (DUARTE, 2011, p. 129).

A comunicação da instituição pública, compreendida na perspectiva dos estudos desenvolvidos por Stefano Rolando (1992, apud HASWANI, 2013), reagrupa a publicidade institucional da União, dos Estados e dos municípios, em quatro áreas:

- Publicidade institucional (licitações nos Diários Oficiais, alistamentos, concursos e promoções);
- Publicidade dos serviços públicos novos ou específicos (vacinação contra gripe A H1N1);
- Publicidade de atividades ou de funcionamento de estrutura de entes e instituições (raramente detectada na comunicação estatal brasileira);
- Publicidade de imagem e de promoção (turismo, cultural e identidade) muito comum nas três instâncias de poder no Brasil. (HASWANI, 2013, p. 133).

Desse modo, para diminuir as distâncias entre instituições e cidadãos na vida cotidiana, “a comunicação pública deve se processar em torno das leis e de suas aplicações, em torno do acesso a serviço e estruturas e em torno da necessidade de desenvolver interesses coletivos” (ROLANDO, 2011, p.27).

Atendem aos objetivos deste estudo a publicidade institucional e a publicidade de serviços públicos novos ou específicos e as atividades ou de funcionamento de estruturas, entes e instituições. Os tipos reagrupados por Rolando (1992, apud HASWANI, 2013) têm sido contemplados no Brasil. A comunicação de serviço e a comunicação normativa, também presente em Mancini (2008), são referências para entender a estrutura e a dimensão das atividades de comunicação praticadas na

gestão da mobilidade pelos órgãos de trânsito e transporte do governo municipal, na Prefeitura de São Paulo.

Na gestão do trânsito e transporte são consideradas as visões controversas para analisar as estratégias adotadas pelo governo municipal ao falar com a população que usa o ônibus como meio de transporte principal de locomoção, e também para se comunicar com os pedestres. O sistema de transporte público da cidade de São Paulo é constituído por ônibus de responsabilidade do governo municipal e complementado pelo metrô, pelos trens da Companhia Paulista de Trens urbanos (CPTM) e pelos ônibus intermunicipais da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), de competência do governo estadual.

4.1.1 Comunicação normativa

A comunicação normativa, prevista nas Constituições dos países democráticos, indica, por meio da comunicação pública estatal, o dever das instituições de publicar leis, normas e decretos, bem como de divulgá-los e explicá-los e de dar as instruções necessárias para utilizá-los. Embora considere “obscura” a linguagem legislativa – exemplificada nos editais de licitação e leis publicadas nos Diários Oficiais –, a comunicação normativa é considerada “a base da comunicação pública, à medida que o conhecimento e compreensão das leis é pré-condição de cada possível relação consciente entre entes públicos e cidadãos” (FACCIOLI, 2000 apud HASWANI, 2013, p. 134).

Desde que a questão da mobilidade urbana, relacionada às políticas de trânsito e transporte, em nível local, entrou na agenda pública, o uso dos canais na Internet, como o Portal da Prefeitura e as páginas da Secretaria Municipal de Transporte, da CET, da SPTrans e da Câmara Municipal (Legislativo) facilitou o acesso aos Diários Oficiais e a disseminação de informações sobre as leis tanto para a opinião pública (população e setores organizados) como para os veículos de imprensa, durante todo o processo de debate e revisão do Plano Diretor Municipal (PDE), que define as diretrizes para as políticas públicas de trânsito e transporte a serem implementadas na cidade de São Paulo.

A comunicação normativa faz parte da rotina de atividades das assessorias de imprensa nas áreas de trânsito e transporte, seja para divulgação das leis, segundo Mancini (2008) e Faccioli (2000, apud HASWANI, 2013), seja para a publicidade institucional e de serviço, de acordo com Rolando (1992, apud HASWANI, 2013). Para anunciar que a Prefeitura faria mudanças nas regras para a circulação de caminhões, a Assessoria de Imprensa da CET enviou *press release* para toda a imprensa, no qual informava sobre a revogação de um decreto do governo municipal e alertava Veículos Urbanos de Cargas (VUC) a respeitar o rodízio municipal.

Caminhões que cruzam a cidade também terão que respeitar o Rodízio Municipal.

A Prefeitura de São Paulo anuncia mudanças nas regras para a circulação de caminhões na cidade. A partir de 1º de novembro está revogada a proibição de circulação dos VUC – Veículos Urbanos de Carga. O Decreto, publicado em 17 de junho, proibia a circulação dos VUC, das 5 às 21 horas, na nova Zona Máxima de Restrição de Circulação (ZMRC).

A partir de 1º de agosto, os VUC poderão transitar das 10 às 16 horas no sistema de placas com finais ímpares liberadas nos dias ímpares do mês e finais pares nos dias pares do mês. (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2008).

Entretanto, para além da disseminação da informação, a comunicação normativa demanda pesquisas de avaliação quanto ao modo (linguagem e meios) como são publicados os textos e informações, nos diversos órgãos da Prefeitura. Se hoje essa disseminação de informação é feita pelos Diários Oficiais, cuja tiragem e circulação se restringem a algumas áreas dentro dos organismos da administração pública, pode-se inferir que a comunicação normativa não está cumprindo sua finalidade: “fazer com que a informação das leis chegue ao cidadão por meios de difusão, mais oportunos e acessíveis, e que o texto seja redigido de modo compreensível e claro”. (HASWANI, 2013, p. 137).

A partir de 2005, no início da gestão de ex-prefeito José Serra, a capa e a contracapa do Diário Oficial do Município passaram a ser utilizadas para publicação de matérias institucionais, com uma linguagem jornalística, informativa, tratando das diferentes ações e políticas públicas implementadas pelas diferentes áreas e secretarias do governo municipal. A iniciativa potencializou a utilização do Diário

Oficial da Cidade para divulgação, interna e externa, da agenda oficial, destacando as leis, ações e obras estratégicas da gestão.

4.1.2 Comunicação para a promoção da imagem

A comunicação para a promoção da imagem pode ser entendida como um braço da comunicação pública, cujo objetivo é conquistar a confiança e aprovação dos cidadãos para angariar a colaboração com as ações dos governos, até mesmo para obtenção de futuro sucesso eleitoral. Diversos autores reprovam a comunicação para a promoção da imagem nos setores da administração pública, por entender que ela desvirtua o papel constitucional da comunicação pública estatal e utiliza uma prática do setor privado para promover a imagem com fins eleitorais e partidários. Porém, “sua eficácia depende do que se quer comunicar, do público a que se destina, do contexto no qual opera e da sua relação com as outras modalidades de comunicação” (GADOTTI, 1993, apud HASWANI, 2013, p. 138). Identificada, em geral nos portais dos governos, como Publicidade Institucional, as campanhas de divulgação de obras (mesmo inacabadas) veiculadas pela televisão estão entre os exemplos mais comuns desse tipo de comunicação. No Brasil, a publicidade oficial exalta feitos governamentais (federais, estaduais e municipais) e consome a maior parte das verbas empregadas em comunicação pelas instâncias estatais. Em 2008, o governo federal empregou quase 2 bilhões de reais em publicidade oficial (GADOTTI, 1993, apud HASWANI, 2013, p. 138).

Entretanto, Gadotti (1993) acredita que esse tipo de publicidade pode ser válida, desde que não seja para mascarar obras atrasadas ou destacar vantagens que são serviços obrigatórios que competem ao Estado. Com base nesta premissa, Haswani “considera a publicidade o mais eficiente meio para comunicar dados e fatos que sejam garantia de direitos. Para isso, exige um programa que não apenas promova os feitos e a imagem estatais” (GADOTTI, 1993 apud HASWANI, 2013, p. 139).

4.2 Comunicação de serviço e a informação de utilidade pública

As informações que o receptor utiliza, na atualidade, em textos, imagens, sons e dados, nos processos de comunicação no mundo globalizado e na sociedade da informação, ilustram “o fato de que sempre há uma recepção ativa, mas também que as relações entre informação e recepção-comunicação serão cada vez mais complicadas”. Dessa forma, Wolton (2006, p.35) classifica a informação em cinco tipos:

- informação-imprensa, ligada à atualidade. É fornecida pelas mídias e caracteriza nosso estatuto de cidadão;
- informação serviço, em plena expansão. Fazemos tudo nós mesmos, cada vez mais, a partir de um terminal, em que são racionalizadas as interações, sejam informações de serviço público ligadas à administração on-line, à governança, ou informações privadas ligadas à economia, ao comércio, à publicidade;
- a informação data, ligada ao desenvolvimento das bases e banco de dados que requerem um mínimo de conhecimentos;
- a informação-lazer, em plena expansão como a informação serviço e que, dos jogos a todas as formas de interação, aumenta as situações de interface;
- a informação militância, também em crescimento. Está ligada principalmente ao uso da Internet nos regimes ditatoriais, às ONGs ou aos movimentos militantes críticos nas democracias. (WOLTON, 2006, p. 35-36).

A comunicação de serviço, também chamada de comunicação de utilidade pública, caracteriza-se pela específica dimensão de “serviço”, embora essa função de utilidade esteja presente nas demais modalidades de comunicação pública. Para boa parte dos estudiosos que balizam este estudo, essa modalidade de comunicação objetiva “informar os cidadãos a respeito das várias maneiras pelas quais funcionam as repartições públicas; as normas que nelas se aplicam, os serviços que são prestados”. Tais informações constituem um serviço ao cidadão e, ao mesmo tempo, parte integrante do serviço oferecido pela administração (ARENA, 1999 apud HASWANI, 2013, p. 145).

De acordo com os princípios constitucionais que regem as funções e serviços estatais, é responsabilidade da administração pública fornecer ao cidadão o serviço e, também, as informações e instruções, de forma clara e compreensível, para o uso

devido dos serviços. No entanto, estudiosos da comunicação de serviço apontam falhas e lacunas nos serviços oferecidos e a tramitação para se ter acesso a eles. Campos (1999) destaca a necessidade de instrumentos informativos que cada administração pode predispor para orientar melhor o cidadão no labirinto dos serviços, como uma sinalização clara, os guias dos serviços, os números de telefones úteis, os totens, os sites, os vídeos e outros itens (CAMPOS, 1999 apud HASWANI, 2013, p. 146).

Nesse sentido, a comunicação pública na gestão do trânsito é indissociável da natureza dos serviços, pois todas as atividades dependem de processos diversos de comunicação, do envolvimento e das relações e inter-relações entre gestores, servidores públicos e a população. Assim, a comunicação de utilidade pública na empresa e órgão executivo de trânsito se processa durante 24 horas por dia, e é imprescindível para funcionamento e prestação da totalidade dos serviços essenciais para a garantia da mobilidade da população paulistana.

O Mapa do Trânsito (Monitrans) disponibilizado gratuitamente para os meios de comunicação, a partir de 2012, aponta as vias mais congestionadas e rotas alternativas. Auxilia os motoristas a planejar seus trajetos e indica caminhos alternativos para quem já está em trânsito. A partir de maio de 2001, a CET contava com o serviço de Intranet, que se tornou um importante meio de divulgação e disponibilização de informação. Com uma abordagem classificada por assunto, possibilitou organizar e publicar o conteúdo de vários setores da empresa, integrando as áreas, interligando sistemas e unificando a forma de divulgação. O acesso rápido às informações das diversas áreas facilitou e tornou eficaz o atendimento aos munícipes. No mesmo ano, a página da companhia, mediante atualizações e manutenção permanente das equipes de informática, já disponibilizava informações 24 horas por dia. Isso resultou em aumento do número de acessos que atingiu a marca de 2 milhões em 2001. A informação on-line, que hoje já pode ser acessada por celular, auxilia o cidadão no trânsito com rotas alternativas para seus deslocamentos (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2001, p. 42).

Tal como sublinham as autoras, na gestão municipal do trânsito e transporte da cidade, há um rol de serviços de utilidade pública que demandam instrumentos informativos, campanhas e estratégias de comunicação eficazes não só para

orientar como também para garantir os serviços de mobilidade para os cidadãos. Basta imaginar o cidadão que precisa de orientação para se cadastrar e obter seu bilhete eletrônico para uso no transporte coletivo, informar-se onde carregar com créditos, informar-se das linhas de ônibus que servem o seu bairro, solicitar a pintura de uma faixa de pedestre, a remoção de carro quebrado na pista, o conserto ou instalação de um semáforo em vias perigosas, solicitar a retirada de uma lombada irregular, pagar uma conta, apresentar a defesa por multa de infração de trânsito, ou até como participar de uma audiência pública e apresentar propostas para o planejamento da mobilidade.

Há, no entanto, muitas lacunas a serem preenchidas. A primeira é entender o que compete à comunicação estatal na gestão do trânsito. Em seguida, deve-se procurar entender quais medidas poderiam contribuir como ação proativa conjugada com políticas e medidas para a prevenção de acidentes. Finalmente, seria necessário refletir acerca das campanhas e das iniciativas necessárias para a educação e a disseminação de informações que auxiliam e melhoram a qualidade dos serviços de mobilidade para os pedestres e a população majoritária que usa o ônibus para seus deslocamentos diários.

Desde 16 de julho de 2012, a CET disponibiliza o “Trânsito Agora”, nova página do trânsito com as informações sobre lentidões nas vias monitoradas da cidade de São Paulo. O novo mapa amplia de 560 km para 800 km de vias monitoradas diariamente, que constituem a base para a medição dos índices e médias de lentidão no trânsito da capital. As informações são atualizadas em tempo real na página e divulgadas à imprensa. A cada 30 minutos, aponta o índice de lentidão média, das 7 às 20 horas, nas vias monitoradas, principalmente naquelas com maior volume de tráfego. O novo mapa apresenta a cidade dividida em cinco regiões, o que possibilita aos usuários do sistema viário definir melhor seus trajetos e horários para os deslocamentos diários utilizando informações mais detalhadas. O mapa indica por meio de cores onde o monitoramento está ativo ou inativo.

Para o conteúdo da página, a CET monitora o trânsito, avalia e controla os índices de congestionamento diariamente. Os técnicos de trânsito que realizam as atividades operacionais em viaturas ou posicionados no alto dos prédios, transmitem, via computador de mão e telefone celular, as informações sobre as lentidões e ocorrências nas vias à Central de Operações, onde os dados são

processados, armazenados e apresentados em forma de mapas, gráficos e tabelas. O mapa do trânsito considera as principais vias com maior volume de veículos (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2012).

Na produção de relatórios e publicações técnicas, desde 2005, a CET também realiza um trabalho sistemático de investigar, *in loco*, acidentes de trânsito fatais que acontecem em São Paulo. Os dados e informações são publicados no formato de relatórios técnicos e contribuem para subsidiar, qualitativamente, os estudiosos da área de segurança de trânsito com informações baseadas em dados objetivos, provenientes de estudos investigativos que possibilitem conhecer detalhes específicos ou padrões de comportamentos existentes nos acidentes de trânsito que acontecem em São Paulo. Os acidentes de trânsito desestruturam as famílias devido à perda ou incapacitação permanente de um de seus componentes. Nesse sentido, para os gestores públicos, uma das atribuições do Estado é realizar um trabalho permanente que previna e mitigue os riscos dos acidentes de trânsito na busca de um controle equânime entre circulação segura dos veículos e das pessoas.

Os dados produzidos durante os anos de 2006, 2007, 2008 e 2009 e o primeiro trimestre de 2010 totalizam 1.000 Relatórios de Investigação de Acidentes, o que representa um número significativo de informações. São enfatizados os fatores de riscos presentes em cada acidente periciado. Essa identificação permite desenvolver estudos, campanhas ou definições específicas de metas na área da segurança viária. Os relatórios encontram-se arquivados no banco de dados de acidentes de trânsito da CET, na Gerência de Segurança no Trânsito da companhia (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2010).

4.3 Comunicação estatal no planejamento da mobilidade

No processo de revisão da bibliografia e estudos contemporâneos sobre o papel da comunicação pública estatal, reafirmam-se os pressupostos de Haswani (2013), para quem tanto a sociedade como o Estado, na figura dos governos, bem como os pesquisadores, necessitam revisar o papel proativo que cabe aos poderes públicos. Para a autora,

no rol das informações de posse do Estado, muitas delas constituem garantia de direitos, e se não disseminadas por iniciativa dos agentes estatais, permanecerão em segredo ou à mercê de pautas dos meios de comunicação de massa, que, livres, podem ou não divulgá-las. [...] Os exemplos mais evidentes dizem respeito à garantia do direito à vida e à saúde. Por exemplo, pedestres trajando roupas escuras à noite estão mais sujeitos a atropelamentos, mesmo que os veículos estejam, no transporte e trânsito, com os faróis acesos. (HASWANI, 2013, p. 170).

Com base nessa premissa, a administração pública deve planejar e gerir a comunicação estatal, de forma a prever a necessidade de disseminar as informações que representem a garantia do direito de ir e vir. Dessa maneira, o munícipe ou cidadão tem o direito de ser informado sobre uma eventual mudança no itinerário de ônibus e, até mesmo, em havendo interesse em participar de um Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, entender como é calculado o preço das tarifas, quais os critérios adotados pelo governo municipal para definir o reajuste das passagens de ônibus, e ainda, conhecer os critérios de distribuição dos serviços de mobilidade por bairro e região. Por iniciativa dos cidadãos, o Conselho pode realizar debates com técnicos do governo para saber por que determinada região é mais bem servida do que outra com linhas de transporte coletivo, sinalização semaforica e faixas de pedestre e placas de orientação, dentre outros serviços essenciais para garantir a circulação de motoristas e pedestres no trânsito.

No Brasil, o trânsito reflete as desigualdades sociais, políticas e econômicas, e as injustiças e abismos entre diferentes classes sociais. Tais características diferenciam o modelo de comunicação pública estatal de outros continentes daquela praticada em países sul-americanos como o Brasil, nos quais é preciso considerar as desigualdades sociais, políticas e econômicas. Haswani (2013) destaca três aspectos: o primeiro refere-se às carências de saneamento básico, alimentação e escolaridade, problemas que são agravados pela falta de informação. Essas informações, quando oferecidas pelo poder público, muitas vezes não são compreendidas pelas pessoas, seja para interpretar ou para valorizar seu conteúdo. O segundo diz respeito à organização dos Estados, de tal modo que, para fornecer informações, os governos devem, antes, torná-las acessíveis ao público interno – os próprios agentes estatais/governamentais. O terceiro aspecto refere-se à interferência da política de privilégios no cotidiano do planejamento e da gestão dos

órgãos públicos. Esses referem-se “às concessões dos governos a interesses privados que resultam em prejuízos às verbas e serviços para a coletividade” (HASWANI, 2013, p. 165).

Nas audiências públicas realizadas no último trimestre de 2013 para revisão do Plano Diretor Municipal de São Paulo, o setor imobiliário foi apontado como o segmento que mais impõe seus interesses, influenciando os resultados das políticas de mobilidade em detrimento das prioridades requeridas pela população. Para se ter uma ideia, os shoppings centers são considerados grandes pólos geradores de tráfego. Para mitigar o impacto no trânsito causado pelo aumento do volume de automóveis que esse tipo de empreendimento gera, a prefeitura exige, para fornecer a licença de funcionamento, que os proprietários do shopping cumpram uma série de regras, tais como limites de vagas para estacionamento interno e a responsabilidade de financiar obras de sinalização e vistoria a serem realizadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET/SP).

A comunicação pública consiste, então, em um conjunto de processos que contribuem para valorizar a esfera pública; e deve fazer interagir seus diversos atores e ativar relações e trocas.

Essa dimensão ocupa-se em ativar a relação entre Estado e cidadãos, implantando um processo de interação e de troca que prevê a criação de espaços capazes de ouvir os cidadãos e solicitar sua participação nas escolhas que orientam as políticas públicas. (HASWANI, 2013, p. 158).

É nessa perspectiva que se desenvolve a análise da gestão da comunicação governamental/estatal na administração municipal do trânsito e transporte de São Paulo, na fase de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana para a cidade.

CAPÍTULO 5 - COMUNICAÇÃO NORMATIVA NO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO PAULO

A pesquisa de Haswani (2013) destaca os postulados de estudiosos da comunicação estatal, como Stefano Rolando (2011) e Paolo Mancini (2008), discutidos no capítulo anterior, que trata da comunicação pública institucional, cujas tipologias são amplamente adotadas pelas administrações públicas estatais no Brasil.

Este capítulo procura demonstrar como se processa a comunicação normativa, também conhecida como publicidade das leis, na fase de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade de São Paulo nos governos de Marta Suplicy, José Serra e Gilberto Kassab, entre 2001 e 2012. Para isso, são tratadas as ações do Executivo, representado pela Secretaria Municipal de Transporte (SMT) e pelas empresas municipais, Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e São Paulo Transportes (SPTrans). No início de cada gestão, quando se debatem e se definem as políticas para o setor, as assessorias de imprensa atuam como mediadoras das relações comunicacionais entre o Executivo (prefeito, subprefeitos e secretários), o Legislativo (vereadores na Câmara Municipal) e a sociedade, que participa do processo por meio do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) e das audiências públicas abertas à população.

Define a Constituição Brasileira de 1988 (Artigos 22, 25, 30 e 175) que o transporte coletivo é um serviço público de caráter essencial, prestado diretamente ou por concessão, de responsabilidade dos municípios e dos Estados, quando entre municípios. Para o estabelecimento da política de desenvolvimento urbano, a Constituição torna obrigatória a adoção de plano diretor aprovado pela câmara municipal (Artigo 182). O Plano de Mobilidade de São Paulo constitui um instrumento de gestão pública que visa a orientar as ações, os projetos e os investimentos em mobilidade urbana já em curso e uma previsão para os próximos anos, seguindo diretrizes do Plano Diretor Estratégico (PDE), considerado a mais importante lei urbanística, posto que estabelece as diretrizes e ações para a cidade de São Paulo (BRASIL, 1988).

A Lei Municipal 13.430 de 13 de setembro de 2002, que promulgou o Plano Diretor Estratégico, estabelece o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano, no qual estão contempladas as metas de mobilidade e organização urbana, equidade social, desenvolvimento econômico e proteção ambiental.

Nas diretrizes para a política de circulação viária e de transportes (Art. 83, Inciso I) é definida a orientação de articulação de todos os meios de transporte, para que operem em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente. É indicada também, entre as diretrizes mais gerais, a necessidade de compatibilizar os efeitos indutores dos investimentos, na circulação viária e nos transportes [...]. (SÃO PAULO, 2005, p. 50).

Desse modo, o Plano de Mobilidade tem como um dos princípios fundamentais a integração dos sistemas de mobilidade urbana, incluindo todos os modos de deslocamento, dando prioridade ao transporte público coletivo e incentivo aos modos ativos (não motorizados). Como foi visto no Capítulo 3, de acordo com o Estatuto das Cidades (Lei Federal 10.257/2001) e segundo os artigos 182 e 183 da Constituição Federal do Brasil (1988), o Plano de Mobilidade Urbana é obrigatório para os municípios com mais de 20 mil habitantes. As cidades que não cumprirem este prazo não poderão receber recursos destinados à mobilidade urbana.

A comunicação pública estatal compreende o conjunto de atividades previstas na Constituição Federal do Brasil (1988), nas leis orgânicas do município e no organograma das empresas e organismos da administração pública. Dessa forma, “o Estado cumpre os princípios da comunicação pública, regido pelo interesse público, ao informar, explicar, disponibilizar, treinar, habilitar, ouvir, contribuir para o exercício da cidadania” (WEBER, 2011, p. 105).

Defensora de um Estado proativo sempre que a informação representar garantia de direitos constitucionais, Haswani (2013) propõe um modelo de planejamento da comunicação pública que tem por objetivo

Percorrer o caminho que se inicia na disseminação de informações que sejam garantia de direitos para evoluir, como instrumento, até a realização do exercício pleno da democracia. O processo parte de dados e informações e evolui progressivamente até o

compartilhamento. Envolve ações administrativas não comunicacionais no interior dos órgãos públicos, de modo a permitir a viabilidade ao processo de comunicação; e as dimensões de comunicação pública mencionadas da obra. (HASWANI, 2013, p. 165).

A estrutura estatal e os modos de gestão estão descritos na Constituição Federal, e seu detalhamento encontra-se nas Constituições dos Estados e nas leis orgânicas dos municípios. Como pressupostos para orientar o planejamento da comunicação dentro dos órgãos e instituições do setor público estatal, Haswani (2013, p. 76) sistematiza o significado de substantivos frequentemente usados, formal e informalmente. Trata-se de termos que, dependendo da conjuntura, assumem múltiplos significados. No contexto da administração pública, podem caracterizar um modo de governança menos ou mais democrático, para a garantia de direitos constitucionais.

5.1 Categorias conceituais: do dado ao compartilhamento

5.1.1 Dado

Um dado é um registro da realidade, independentemente do contexto em que foi recolhido ou outros contextos a ele relacionados. Não possui significado próprio, e constitui apenas um registro numérico ou critérios estabelecidos previamente à coleta (HASWANI, 2013, p.76). Para planejar a mobilidade urbana numa cidade com as dimensões gigantescas da cidade de São Paulo, o governo municipal dispõe de uma quantidade significativa de dados relativos a todas as áreas abrangidas por suas atividades. Assim, tanto os dados do Legislativo, na Câmara Municipal, como do Executivo, na Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e nas empresas públicas – São Paulo Transportes (SPTTrans) e a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) – são produzidos e utilizados para o planejamento, implementação e gestão dos serviços na administração do trânsito e do transporte da cidade. Dessa forma, “para planejamento, operação ou controle das funções do Estado, o

cruzamento entre eles pode indicar distintos cenários, já com significado suficiente para se tornarem informações” (HASWANI, 2013, p. 77).

Uma das referências utilizadas pelos governos para o planejamento da mobilidade urbana é a Pesquisa Origem e Destino (OD/METRÔ) realizada em intervalos de dez anos. A primeira ocorreu em 2002, e a segunda em 2012. Trata-se de uma pesquisa domiciliar que traz dados e indicadores de mobilidade urbana da cidade de São Paulo e sua região metropolitana. A pesquisa de aferição domiciliar aponta dados comparativos socioeconômicos, que permitem verificar, por exemplo, tempo médio de viagem por zona de origem e zona de destino, crescimento da população, de empregos, da frota de veículos particulares, da taxa de motorização, do número de viagens diárias, da taxa de motorização por todos os modos, e específicos, por modo coletivo e individual.

Os dados estatísticos de mortes e atropelamentos são apurados e utilizados pela CET para desenvolver de projetos e ações destinadas à prevenção de acidentes e ações de segurança e preservação da vida. Porém, as campanhas educativas ainda são incipientes, uma vez que praticamente inexistem ou não são priorizadas nos planos de governo, na contramão do direito à vida e à mobilidade com segurança, tal como prevê o Código de Trânsito e da Constituição Federal.

Dados podem ser entendidos, pois, “como elementos celulares que compõem a mensagem nos quadros da informação e da comunicação. Contudo, se não contextualizados, os dados de nada servem” (HASWANI, 2013, p. 64).

5.1.2 Informação

Diante dos múltiplos significados e aplicações da palavra, de acordo com a área de conhecimento, Haswani (2013, p. 78) opta pelo conceito proposto por Carla Brotto (2005), para quem a palavra, derivada do latim, significa “dar forma”, e ganha sentido considerando um processo linear de comunicação no qual

um emissor envia uma mensagem a um receptor, por meio de um canal. Cabe ao emissor exprimir da melhor maneira o contexto, as situações, as condições etc., e utilizar o canal mais eficaz para transmitir a mensagem ao receptor, a fim de que este receba a

informação do modo mais preciso, não prevendo que ele dê uma resposta. (BROTTO, 2005 apud HASWANI, 2013, p. 78).

O que faz um cidadão que não é informado sobre as alterações no itinerário da linha de ônibus urbano que ele utiliza como meio de locomoção diário para ir ao trabalho, à escola, a uma consulta médicas, entre outras viagens? Para evitar problemas como esse, o Estado, representado pelos gestores públicos, deve atuar para oferecer, por meios acessíveis, as informações de que os cidadãos necessitam tanto para utilizar os serviços nas áreas de trânsito quanto para o transporte coletivo. Por dever constitucional, o Estado deve fornecer as informações que garantam o “direito de ir e vir” (BRASIL, 1988, Inciso XV, Art. 5º).

Faz parte da comunicação governamental/ estatal normativa divulgar e debater, por meio de audiências públicas, a legislação que orienta todo o processo de elaboração do Plano Municipal de Municipal de Mobilidade Urbana. De modo geral, as prefeituras divulgam seus atos normativos, leis, decretos, editais, planos e atas por meios digitais, tanto no Diário Oficial, que já conta com versão on-line, como nas páginas. Porém, nem todos têm acesso à Internet. No Executivo Municipal, a informação está disponível nas páginas da SMT, SPTrans e CET, órgãos responsáveis pela gestão do transporte e trânsito da capital. Consta nessas páginas toda a legislação e as etapas de elaboração do atual Plano de Mobilidade da cidade de São Paulo:

- Decreto 54058 – cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.
- Lei Federal 12.587 – institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e exige que toda cidade maior que 20.000 habitantes elabore um Plano de Mobilidade Urbana para orientar os investimentos em infraestrutura, transporte e desenvolvimento urbano.
- Plano Diretor Estratégico de São Paulo – no artigo 229 estão definidos os conteúdos mínimos e a obrigatoriedade de elaborar o Plano de Mobilidade Urbana Municipal.
- Mudança Climática - 14.933/2009.
- Lei Municipal 13.241/2001 – define a forma de organização do serviço de transporte do Município de São Paulo. (SÃO PAULO, 2012).

Para Weber (2011, p. 109), apesar das controvérsias e interesses em torno de questões éticas, técnicas e produtivas a informação jornalística aplicada ao serviço público pode ser identificada em múltiplos formatos de notícia:

artigos jornalísticos, assessoria direta a jornalistas e dirigentes, boletins eletrônicos, clipagem, coberturas especiais, entrevistas, fotos, jornais e boletins impressos e digitais, *newsletter*, notícias via portal, pautas jornalísticas, programas de rádio (rádio-reportagem), programas de televisão (vídeo-reportagens), programas de web-rádio (rádio-reportagens na web), programas de web-televisão (vídeo-reportagens na web), releases, revistas. (Weber, 2011, p. 109).

Tal como aponta a pesquisa de Jambeiro, Sobreira e Rabelo (2009, p. 13), grande parte das prefeituras disponibiliza informações e serviços na web:

No que se refere ao acesso do cidadão às informações, algumas municipalidades se comprometem a dar ampla publicidade aos documentos e informações que foram produzidos ao longo do processo de elaboração do Plano Diretor, assim como garantir que o cidadão continue tendo acesso a eles para o futuro controle e fiscalização da sua implementação. O uso intensivo dos meios de comunicação é apontado como forma de aumentar a divulgação de informações. (JAMBEIRO, SOBREIRA E RABELO, 2009, p. 13).

Isso se verifica na Prefeitura de São Paulo, onde as atividades do Governo Eletrônico (e-Gov) estão consolidadas e otimizam, cada vez mais, as ações de comunicação do governo, que “ incrementa, melhora sua comunicação – direta, on-line e interativa – com os cidadãos e organizações, e vice-versa”, e disponibiliza informações no Portal, com links para as páginas específicas dos órgãos de transporte e trânsito. Estão disponíveis na página da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) as informações que fazem parte de toda a comunicação normativa para o debate e elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (SÃO PAULO, 2015) da Cidade de São Paulo: projetos de lei, portarias, decretos, leis municipais que regem todo o processo de consulta, desenvolvimento e elaboração do Plano.

Pesquisa realizada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2010) e empresas do setor avaliou a imagem dos transportes coletivos públicos, na

Região Metropolitana de São Paulo. Realizada desde 1985, a pesquisa indica que, em média, as pessoas que utilizam transporte coletivo público buscam uma única fonte de informação, e 10% não se informam acerca de dados que poderiam auxiliá-las em seu deslocamento. Quanto aos meios utilizados para se informar sobre transportes, de um total de 2.352 entrevistados, 56% se informam pela televisão; 16% boca a boca; 16% por Internet; 15% por rádio; 10% por jornais; 5% pelas centrais de informação nas empresas; 4% por telefone 156 e 121; e 10% declara que não se informa. Entre as medidas mais recomendadas pela população estão o aumento de linhas de trem e metrô, a ampliação e a construção de mais corredores de ônibus, a fiscalização do trânsito e a construção de ruas, e, por fim, a restrição à circulação de automóveis particulares com o aumento de rodízio e a construção de ciclovias (ANTP, 2010).

5.1.3 Comunicação

No sentido de “colocar em comum”, Brotto (2005 apud HASWANI, 2013) define “comunicação” como uma etapa de um processo circular, que dispõe de fases intercaladas de expressão e escuta de mensagens, das quais participam emissor e receptor, de modo igualitário. Para Haswani (2013, p.80), “a presença, necessariamente, de mensagens neste e noutros conceitos de comunicação, aponta na gênese do processo, para a indispensabilidade da informação, sem a qual a comunicação não pode ocorrer”. No contexto da comunicação estatal, a autora defende que

[...] a informação garantidora de direitos, se não fornecida pelo Estado, impede o início do processo de comunicação [...] se um emissor deseja estabelecer a comunicação com seu destinatário, é imprescindível a disponibilização de canais eficientes para viabilizar a resposta do receptor. (BROTTO, 2005 apud HASWANI, 2013, p. 81).

Essa concepção de comunicação pública pressupõe um governo proativo, que propicia condições e meios, tais como balcão de atendimento, telefone, e-mail, páginas de Internet, sms e correspondência, dentre outros, para o estabelecimento

de um processo interativo de comunicação, entre gestores públicos e os cidadãos para o planejamento e gestão dos serviços públicos de trânsito e transporte paulistano.

A gestão municipal do trânsito e do transporte, na Prefeitura de São Paulo, é dotada de estruturas profissionalizadas e conta com canais de comunicação e serviços de atendimento ao público bem delineados nas áreas de comunicação jornalística, editoração, relações públicas, propaganda, pesquisa, articulação com a sociedade e eventos, além de uma área e profissionais de informática para a comunicação por Intranet e Internet. Nas áreas de trânsito e transporte, a Internet é um dos canais mais utilizados pelos munícipes para solicitação de serviços, reclamações, sugestões e pedidos de informação, com acessos crescentes. Entre os canais de informação, há ainda telefone do trânsito e o mapa do trânsito, além da página da CET, que possibilita aos usuários do sistema viário da cidade definir seus trajetos e horários para os deslocamentos diários, oferecendo informações detalhadas em tempo real sobre as vias mais congestionadas e rotas alternativas. O *Jornal do Ônibus* é uma das principais ferramentas de comunicação utilizadas pela SPTrans para informar os usuários do transporte coletivo sobre alterações operacionais e novos serviços. Trata-se de um cartaz em formato A3, afixado em todos os coletivos da cidade, nos terminais de ônibus e nos postos de atendimento da SPTrans.

5.1.4 Relacionamento

“Relacionamento” pode ser entendido como a comunicação que perdura no tempo, o conhecimento entre as partes envolvidas, estabelecendo trocas ao longo do tempo. Nesse sentido, demanda a disponibilidade de tempo da fonte, do emissor ou de seus representantes e, também dos receptores/destinatários. Isso exige do Estado uma estrutura bem planejada e bem operada, mais completa que aquela da comunicação para armazenar o histórico dos contatos, de modo a dar continuidade a um assunto ou a questões anteriores demandadas pelo cidadão, a cada novo contato (HASWANI, 2013, p. 82-83). Assim, a comunicação estatal possibilita aos governos aproximar os serviços públicos dos cidadãos. As relações entre Estado e

sociedade implicam um processo de interações, que envolve atores internos – entre os sujeitos públicos dos poderes e órgãos estatais – e externos, entre o governo e gestores com os diversos públicos da sociedade. Cabe ao Estado, por meio de seus governos, tomar a iniciativa de estabelecer esse relacionamento, por meio da comunicação estatal.

5.1.5 Diálogo/debate

Um “diálogo” ou “debate” pode ser entendido como processo de comunicação que se prolonga no tempo, e possibilita a “harmonização” dos relacionamentos, quando necessário. “No entanto, a preparação das equipes da administração pública exige tratamento qualitativo e rigoroso, porque envolve argumentação, que requer dados e domínio de fatos, leis e outros elementos que lhe deem suporte” (HASWANI, 2013, p. 83).

No processo de planejamento da mobilidade urbana para o debate das leis e da definição de metas das políticas para o trânsito e o transporte coletivo, a cidade de São Paulo conta com dois importantes fóruns para o debate/diálogo e a busca de consenso: o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito e as audiências públicas.

5.1.6 Participação

Quando o cidadão participa de um fórum de discussão, tal como nos conselhos e nas audiências públicas, em geral, tem direito de ouvir, de falar, de opinar e de divergir, mas não decide sobre o tema em questão. Não terá, tampouco, de arcar com as consequências das decisões tomadas naquele momento ou em posterior ocasião. “Participar” significa, portanto, “partilhar, tomar parte” (HASWANI, 2013, p. 84).

Nesse sentido, a comunicação pública torna-se “fundamental para identificar demandas sociais e garantir a participação coletiva na definição, implementação,

monitoramento e controle, bem como na viabilização, avaliação e revisão das políticas e ações públicas” (DUARTE, 2011, p. 128).

Desde 2002, por ocasião da discussão do Plano de Mobilidade, a cidade de São Paulo conta com um fórum de debate e participação – o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) –, formado por representantes dos órgãos municipais, por operadores de serviço de transporte e por usuários de transporte público. O CMTT se reúne, periodicamente, de acordo com um calendário de reuniões previamente definido. As pautas e discussões dessas reuniões são registradas em atas, que são publicadas no Diário Oficial e disponibilizadas nos sites dos órgãos de trânsito e transporte da Prefeitura de São Paulo.

As audiências públicas foram disseminadas no governo municipal, a partir da elaboração do Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo (PDE-2002) aprovado pela prefeita Marta Suplicy. Entretanto, Novelli (2011) entende que

embora a participação política seja uma conquista social que legitima os regimes democráticos, a sociedade não demonstra significativo interesse pelos assuntos políticos, que são, em geral, abstratos, complexos, se referem à gestão do Estado. (NOVELLI, 2011, p. 251).

Uma pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e estatística - IBGE (2012) mostra que apenas 3,8% das cidades brasileiras têm plano de transportes. Mostra, ainda, que somente 6,4% dos municípios contam com participação popular para discutir mobilidade urbana. De acordo com estudo do IBGE (MUNIC, 2012), a existência de conselhos e de planos municipais de transporte cresce de acordo com o tamanho das cidades. Naquelas cuja população varia entre 100 mil e 500 mil habitantes, 43,6% têm conselhos e 22,4% têm planos de transporte. Nos grandes centros urbanos, com mais de 500 mil habitantes, as proporções sobem para 76,3% de cidades com conselhos municipais e 55,3% com planos de transporte. A participação da população na formulação de políticas e na gestão do transporte funciona como um instrumento prático para estimular ações efetivas na área, além de auxiliar na fiscalização da atuação da prefeitura, de acordo com o que sugere o estudo (IBGE, 2012).

5.1.7 Transparência

Quando aplicada aos organismos estatais/governamentais, “transparência” mantém seu significado intrínseco: translúcido, que permite ver através de algo. Por extensão, um governo ou mandado transparente expõe suas ações de modo que estas estejam acessíveis aos interessados (HASWANI, 2013, p. 70).

5.1.8 *Accountability*

Entendida como uma exigência das democracias, de acordo com Weber (2011, p.108) “a prestação de contas ou *accountability* permite aos cidadãos e às instituições acompanhar e controlar o planejamento e os gastos com o dinheiro público”. Segundo Haswani (2013, p.74) *accountability* ocorre quando a transparência, a exposição das ações estatais permite também o controle e a intervenção da sociedade nessas ações. “Um grupo, contrário à aplicação determinado recurso, pode[, por exemplo,] empreender uma ação coletiva para impedir a implementação do projeto” (HASWANI, 2013, p. 74).

5.2 Metodologia

Emprega-se pesquisa bibliográfica e documental para traçar um quadro comparativo das práticas de comunicação pública estatal/governamental adotadas nas gestões de Marta Suplicy (2001-2004), José Serra (2005-2006) e Gilberto Kassab (2006-2012), destinadas ao planejamento da política de mobilidade urbana.

Este estudo parte da revisão da literatura contemporânea sobre o tema e considera que a pesquisa bibliográfica é uma atividade contínua e constante em todo o trabalho acadêmico e de pesquisa. Inicia por meio da formulação do problema e/ou objetivos do estudo até que chegue à análise dos resultados. De acordo com Stumph,

A pesquisa bibliográfica, num sentido mais amplo, é o planejamento global inicial de qualquer trabalho de pesquisa, desde a identificação, localização e obtenção da bibliografia pertinente sobre o assunto, até a apresentação de um texto sistematizado, onde é apresentada toda a literatura que o pesquisador examinou, de forma a evidenciar o entendimento do pensamento dos autores, acrescido de suas próprias ideias e opiniões. (STUMPH, 2008, p. 51-52).

O *corpus* deste estudo é composto por documentos primários, tais como Constituição Federal do Brasil de 1988, as Leis Orgânicas e os Planos Diretores municipais, pesquisados para que neles seja possível identificar a comunicação normativa, prevista na Constituição Federal do Brasil e na Lei Orgânica do Município, que tratam da divulgação e debate para conhecimento das leis. Essa legislação rege o processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, cujas diretrizes estão previstas no Plano Diretor Estratégico Municipal.

Enquanto a pesquisa bibliográfica remete para as contribuições de diferentes autores sobre o tema e atenta para as fontes secundárias, a pesquisa documental recorre a materiais que ainda não receberam tratamento analítico, isto é, as fontes primárias. De acordo com Oliveira (2007), esses documentos exigem análise mais cuidadosa, pois não receberam nenhum tratamento científico. As fontes primárias são compostas por dados originais que permitem relação direta com os fatos a serem analisados. As fontes secundárias são compostas por dados ou informações de domínio científico, já trabalhados por outros estudiosos (OLIVEIRA, 2007, p. 70).

Em todas as etapas de uma análise documental recomenda-se verificar o contexto histórico no qual foi produzido o documento, o universo sóciopolítico do autor e daqueles a quem foi destinado (CELLARD, 2008, p. 303). Na etapa de análise dos dados, o autor recomenda uma síntese das informações, para, então, apontar tendências e, se possível, fazer inferências. Os autores consideram que não existem normas fixas nem procedimentos para a criação de categorias, que podem ser desenvolvidas com base em um quadro teórico consistente.

Dessa forma, foram selecionadas para este estudo notícias, no período entre 2001 e 2012, nos veículos oficiais de informação e comunicação do governo municipal de São Paulo, relativas às ações e mudanças na área de trânsito e de

transporte. No Executivo, a pesquisa selecionou notícias nos meios digitais, tais como o Portal da Prefeitura e nas páginas dos seguintes órgãos: Secretaria de Comunicação Municipal (Secom); Secretaria Municipal de Transportes (SMT); São Paulo Transportes (SPTrans); e Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). No Legislativo, a pesquisa acessou o Portal e a página de notícias da Câmara Municipal São Paulo.

O levantamento realizado entre 27 de maio e 27 de julho de 2015 considerou o período inicial de cada uma das gestões, Marta Suplicy (2001-2002), José Serra (2005) e Gilberto Kassab (2006), quando foram anunciados os planos e metas de governo pelos meios estatais e oficiais. Os órgãos da administração do trânsito e do transporte no governo municipal são os emissores da comunicação pública estatal de que trata este estudo. Nesse processo, a imprensa, veiculada pela mídia impressa e eletrônica, é considerada público-alvo das informações e de comunicação emitidas pelo governo.

A publicidade institucional, de acordo com Rolando (2010), ou atos e serviços normativos da União, Estados e Municípios nos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, é feita pelos Diários Oficiais, em que se publicam os discursos, as leis, os decretos, as portarias, as licitações e a convocação de audiências públicas. Como o *locus* deste estudo é a cidade de São Paulo, considera-se o Diário Oficial da Cidade como fonte de material de publicidade institucional (ROLANDO, 2010 apud HASWANI, 2013).

Foram pesquisadas notícias, artigos e reportagens no acervo do jornal *O Estado de S. Paulo*, em que apenas as edições locais do Caderno Cidades, Metrópoles e páginas de opinião sobre assuntos relacionados aos problemas e políticas de trânsito e transporte na capital foram consideradas. Nas datas que compreendem o início dos mandatos, o objetivo é verificar o anúncio dos planos e metas para a mobilidade e, ao final da gestão, se houve prestação de contas ou avaliação do cumprimento das metas apresentadas tanto no Executivo como no Legislativo. Dessa forma, busca-se responder, de que maneira se processa a comunicação pública estatal para a garantia da mobilidade urbana, especificamente na fase de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Para Santaella (2001),

O problema que o pesquisador circunscreveu, isto é, conseguiu recortar de um fundo temático muito amplo, tem a forma de uma indagação, uma interrogação, uma pergunta para a qual, no seu percurso buscará respostas. Ora, a hipótese é uma resposta antecipada, suposta, provável, que o pesquisador lança e que funcionará como guia para os passos subsequentes do projeto e do percurso da pesquisa. (SANTAELLA, 2001, p. 177).

Com base nos pressupostos de Haswani (2013) comparam-se algumas das ações de comunicação adotadas pelos governos de Marta Suplicy (2001-2004), José Serra (2005-2006) e Gilberto Kassab para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade. Parte-se da premissa de que a comunicação estatal deve possibilitar que os cidadãos, ou seja, os munícipes, verifiquem se os governos estão cumprindo seus planos e metas e seguindo as diretrizes previstas no Plano Diretor Estratégico, a partir de 2002, e no Plano de Metas, a partir de 2008. Para isso, verificam-se os seguintes aspectos dessa comunicação:

- Como os governos Marta Suplicy, José Serra e Gilberto Kassab anunciaram e divulgaram seus planos e metas para a mobilidade? Qual foi o grau de prioridade e ações direcionadas aos pedestres e ao Sistema Municipal e Transporte Coletivo operado por linhas de ônibus e vans?
- Como o governo municipal garante acesso a informações e faz a divulgação sobre plano e ações de mobilidade? Quais são os recursos disponíveis no orçamento dos planos de governo anunciados? Como isso se processou?
- Qual era a meta anunciada no início do mandato? Ela foi cumprida ao final dos quatro anos de mandato?
- Houve prestação de contas ao final da gestão, com base no plano inicial?
- A comunicação estatal se processa em esferas públicas de debate, que aproxima governo, segmentos organizados da população e o cidadão, individualmente, em fóruns como audiências públicas e no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. Esses canais foram utilizados? Como isso se processou?

5.2.1 Procedimentos metodológicos

Para a busca de notícias, foram utilizadas as seguintes palavras-chave: plano diretor; mobilidade urbana; transporte coletivo e trânsito; audiências públicas; plano de mobilidade; plano de metas; corredores de ônibus; pedestres; balanço de gestão; e prestação de contas.

A pesquisa documental analisou matérias – notícias, reportagens, artigos e publicações do Diário Oficial do Município de São Paulo, páginas da Secretaria Municipal de Comunicação da Prefeitura, da SMT, da SPTrans e da CET – com o objetivo de compor o cenário das informações emitidas pela gestão do trânsito e do transporte no Executivo municipal, no início e no final das gestões dos prefeitos Marta Suplicy, José Serra e Gilberto Kassab, entre 2001 e 2012.

No acervo do jornal *O Estado de S. Paulo*, foram encontrados 1039 registros sobre o tema Política de trânsito e transporte de São Paulo. Desse total, 855 registros foram localizados na edição de Cidades, entre 2001 e 2009. O objetivo da busca foi identificar um conjunto de matérias, em que as fontes do governo municipal (prefeita, secretários das áreas de planejamento, trânsito, transporte) tratam de seus planos e metas de governo para o plano de mobilidade da capital. Na busca avançada, foram exibidas 215 ocorrências entre 2000 a 2009, considerando como filtro os cadernos de cidades, política, opinião e editorial da Edição São Paulo (O ESTADO DE S. PAULO, 2015).

5.3 Resultados

5.3.1 Perfil da amostra pesquisada

O cenário procura traçar um quadro panorâmico com o objetivo de contextualizar e descrever elementos gerais dos planos e diretrizes para a mobilidade urbana, em cada uma das três gestões da mobilidade na cidade de São Paulo, entre 2001 e 2012. Aponta a legislação e os atos previstos na comunicação normativa dos governos, no início e no final dos mandatos, para anúncio e posterior

balanço ou provável prestação de contas do cumprimento das metas. Nessa etapa da gestão, verifica-se quais são a ênfase e a prioridade dadas ao transporte coletivo urbano, por ônibus e vans, e aos programas para os pedestres nos planos de mobilidade.

Para a análise de características gerais da comunicação pública estatal, dever constitucional dos governos, o levantamento procura responder às seguintes questões:

- Seguiu o Plano Diretor?
- Quais as prioridades e metas?
- Divulgou?
- Houve debate em audiências públicas?
- Cumpriu Metas? Prestou contas?

5.3.2 Gestão de Marta Suplicy (2001-2004)

Quadro 1: Contexto do plano e de mobilidade – 2001 e 2004

CENÁRIO 1 - CONTEXTO DO PLANO E DE MOBILIDADE
<ul style="list-style-type: none"> • 2001 –Criação do Estatuto das Cidades – Lei Federal 10.257/2001. • Lei 13.241 de 2001, que cria Sistema Interligado de Corredores Exclusivos e Terminais. • 2002 – Eleito o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. • Comunicação na gestão do transporte e trânsito com prioridade à reestruturação do Sistema de Trânsito e Transporte. Gestão prioriza população de baixa renda, que usa transporte coletivo; realiza, além da fiscalização, sinalização e educação de trânsito nos bairros. • Conceito de mobilidade integrada prioriza agenda social. • População da capital: 10 milhões de paulistanos. • Viagens a pé = 6,2 milhões de viagens (2002). • Frota em circulação na capital: 5,6 milhões (2004) -1,6 veículos por pessoa • Motos (Denatran): 577.672 (2004).

- PDE (SÃO PAULO, 2002, p.20) propôs 325 km de corredores de ônibus.
- Lei 13.430 de 23 de setembro de 2002 – Plano Diretor Municipal Estratégico estabelece diretrizes para a mobilidade. Prioriza transporte coletivo e princípios de desenvolvimento urbano com sustentabilidade.
- Audiências Públicas do Plano Diretor Estratégico – 2002.
- Criação do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT)
- SPTrans – Renovação da frota antiga de 10 mil para 15 mil ônibus e vans
- CET – Ênfase em projetos de educação de trânsito, acessibilidade, segurança dos pedestres, fiscalização e sinalização nos bairros.
- 3.000 faixas de pedestres iluminadas; medida reduz em atropelamentos à noite.
- Fiscalização da CET e sinalização nos bairros amplia o raio para fora do centro expandido.
- Gestão executa 85 km de corredores e ônibus (2004) → ou 26%.
- 2003-2004 – Implementação do Bilhete Único (comum, estudante e idoso).
- Integração ônibus-metrô.
- Projetos de acessibilidade nos terminais de ônibus.

Fonte: REVISTA DO SISTEMA INTERLIGADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2004.

A comunicação institucional desenvolvida no mandato de Marta Suplicy (2001-2004) tem início com a opção do governo municipal para implementar uma política pública preferencial de atendimento à população de baixa renda e da periferia da maior cidade brasileira, que não possuía um sistema eficiente de transporte coletivo público. O sistema estava sucateado e a população da cidade vivia o caos diário, à mercê de quadrilhas e máfias que comandavam o transporte clandestino por meio das chamadas lotações. Greves artificiais eram fabricadas para aumentar o preço da passagem e manter privilégios; idosos viajavam espremidos na parte da frente dos ônibus; linhas de ônibus estavam sucateadas e sobrepostas; e havia resistência dos sindicalistas ao novo sistema. Em resposta ao estado de caos, registrado pela mídia, o Sistema Municipal de Trânsito e Transporte foi reestruturado e modernizado em quatro anos. A transformação renovou a frota de ônibus que datava mais de dez anos e saltou de 10.543 para 15 mil ônibus, dos quais 8.700 eram novos. As lotações muito antigas e sucateadas foram substituídas

por vans ou micro-ônibus confortáveis, legalizados e reorganizados em mais de 1200 linhas, com aumento de frota nas regiões periféricas do município. Os corredores exclusivos para ônibus das linhas municipais foram inicialmente pensados para atingir 325 quilômetros de faixas prioritárias para ônibus. Porém, no último ano, a gestão municipal entregou 106 quilômetros do serviço batizado de Passa-Rápido. As faixas exclusivas de ônibus, até hoje, comprovadamente influenciam a diminuição radical do tempo de viagens, uma das prioridades dadas ao transporte público de acordo com os princípios de mobilidade urbana. Para isso, a faixa exclusiva foi deslocada para a esquerda da via, excluindo a interferência de carros que entram e saem das garagens e fazem conversões (REVISTA DO SISTEMA INTERLIGADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2004, p.43).

5.3.3 Comunicação estatal no planejamento da mobilidade: gestão de Marta Suplicy (2001-2004)

Para a caracterização da comunicação pública institucional nas gestões do trânsito e do transporte da cidade de São Paulo, são observadas as estratégias de comunicação, considerando a estrutura existente, os profissionais e as atividades realizadas pelas assessorias de comunicação e imprensa na SMT, na SPtrans e na CET, cujas ações são coordenadas pela Secretaria de Comunicação (Secom) da Prefeitura, órgão responsável pela assessoria direta do prefeito e ações de comunicação para as ações gerais do Executivo. Dessa forma, a Secretaria Municipal de Transportes (SMT) é o órgão do Executivo que coordena as ações de comunicação para o trânsito e transporte. Nessa fase, o foco da informação e da comunicação estatal volta-se à divulgação e ao debate das leis no Legislativo. A comunicação normativa é considerada imprescindível nos regimes democráticos. Prevista nas Cartas Magnas, “esta modalidade indica o dever das instituições de publicar leis, normas e decretos, divulgá-los, explicá-los e dar instruções necessárias para utilizá-los” (HASWANI, 2013, p. 134).

- Seguiu o Plano Diretor?

A pesquisa documental constata que a gestão de Marta Suplicy (PT) no governo municipal de São Paulo (2001-2004) apresentou o Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes elaborado com base na Lei Federal 10.257/2001-Estatuto das Cidades e no Plano Diretor Estratégico (PDE-2002), e na Lei Municipal Nº 13.430 de setembro de 2002, que aponta a diretrizes para o Plano de Mobilidade Urbana, publicado pela Secretaria Municipal de Transportes no Diário Oficial da Cidade:

A Prefeitura do Município de São Paulo [...]

Considerando as determinações do Plano Diretor Estratégico - PDE; [...] Apresenta o Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes, que se trata de um instrumento de gestão do setor, elaborado em atendimento ao Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, aprovado pela Câmara de Vereadores em 2002.

Sumário

PARTE I POLÍTICA DE MOBILIDADE

Princípios, Objetivos e Diretrizes Participação Popular, Informação e Atendimento ao Cidadão Financiamento do Setor de Transporte Urbano Gestão dos Investimentos [...]. (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2004, p. 90).

As assessorias de imprensa e de comunicação da SMT, da CET e da SPTrans desenvolvem ações comunicacionais, conjuntas e independentes, dirigidas ao público diverso para a disseminação de informações sobre as prioridades relacionadas aos planos e metas governamentais.

- Divulgação

Na fase de planejamento da mobilidade, a pesquisa documental indica que o trabalho de divulgação faz integra um conjunto de atividades permanentes das assessorias de imprensa, principalmente no que tange duas áreas essenciais como transporte e trânsito, que prestam serviços considerados de utilidade pública,

durante 24 horas por dia. As assessorias de imprensa exercem um papel estratégico, que abrange a produção e a distribuição de informações diárias, internamente, para os diversos órgãos da Prefeitura, e externamente, para os veículos de imprensa, a fim de divulgar os atos do governo, os programas, as obras e os serviços realizados. Objetiva, principalmente, garantir a prestação de serviços aos diversos públicos. Visa, por exemplo, a informar como e onde carregar o Bilhete Único, ou apontar desvios no trânsito em razão do tombamento de um caminhão com carga perigosa. Como emissoras da comunicação pública estatal, as assessorias atendem a uma ampla demanda de solicitações da imprensa, desde pedidos de entrevista a informações, inicialmente para esclarecer a opinião pública sobre os problemas e projetos herdados da gestão anterior. Isso exige dos assessores capacidade de gestão de crise nas relações de comunicação entre governo e imprensa, que, dentro do Estado democrático de direito, tem total liberdade para divulgar como bem entender assuntos relacionados às políticas públicas. A cobertura de imprensa contribui, no início de cada gestão, para a difusão dos programas e metas de governo para cada pasta, como trânsito e transporte. Tal disseminação de informações possibilita aos cidadãos acompanhar, debater e fiscalizar as ações governamentais e suas políticas públicas.

- Debate

A continuidade do texto, publicado no Diário Oficial, confirma a intenção da gestão municipal de continuidade de práticas proativas que, em geral, são interrompidas devido à mudança de gestão, principalmente quando se trata de uma esfera de debate e de participação da população na política pública, como é o Conselho Municipal de Transporte Trânsito (CMTT). De acordo com a Secretaria Municipal de Transportes:

Com o objetivo de democratizar o acesso às informações, promover a transparência da gestão, divulgar os serviços prestados e permitir a participação dos munícipes, a SMT deve manter canais permanentes de comunicação e de informação ao usuário. [...]
Para promover a participação da sociedade nos processos de planejamento e gestão do trânsito e dos transportes do Município,

deve ser mantido o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte CMTT [...]. (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2004).

De acordo com o organograma da SMT, da SPTrans e da CET, disponível no Portal da Transparência da Prefeitura, verifica-se que as gestões do transporte e do trânsito são dotadas de estruturas e profissionais das assessorias, organizadas em áreas de Assessoria de Imprensa, Marketing, Publicidade e Relações Públicas. A partir da implementação do Sistema Interligado e da integração por meio do Bilhete Único, em 2004, as assessorias das três áreas foram unificadas, realocadas em um mesmo edifício, com o propósito de instituir uma ação conjunta e integrada, em que as três instituições passassem a trabalhar coordenadas ou subordinadas às orientações de SMT. Esse processo teve início por ocasião da implementação do Sistema Interligado.

Em setembro de 2002, a gestão Marta Suplicy realizava um Seminário Internacional – “Mobilidade Para Todos” –, que reuniu prefeita, secretários, técnicos e gestores públicos das áreas de planejamento, habitação, transporte e trânsito da cidade de São Paulo. Aquela seria a primeira iniciativa de uma série de debates públicos que introduziriam o novo conceito de mobilidade urbana na gestão pública urbana da capital e metrópole paulistana. As experiências de países da América Latina e da Europa foram tema da Conferência de abertura, que trouxe um consultor internacional para apresentar as experiências e os projetos de logística, informática e transporte realizados na Cidade do México. O Plano Geral Metropolitano de Barcelona, capital da Catalunha (Espanha), foi tema da segunda conferência que enfatizou o papel dos planejadores e urbanistas na gestão local da capital catalã, referência europeia após uma grande reforma urbanística para os Jogos Olímpicos.

- Cumpriu metas?

O governo registra as realizações da gestão na revista do Sistema Interligado de Transporte Público (2004, p.7), e afirma, nos editoriais, ter cumprido as metas apresentadas no Plano de Mobilidade da gestão. A publicação institucional enfatiza que “a implantação do Bilhete Único consolidou a garantia da mobilidade com qualidade e segurança à população mais pobre” e, dessa forma, garantiu o seu

“direito de ir e vir”. A publicação institucional traz um balanço das realizações da administração do trânsito e do transporte. Foi produzida, em conjunto, por profissionais de imprensa e de comunicação da SMT, da SPTrans e da CET, na gestão traz um balanço das realizações da gestão municipal do trânsito e transporte.

- Prestou contas?

O discurso do governo aparece na revista *Interligado*, em que o governo municipal comunica, por meio impresso institucional, ter garantido o “direito de ir e vir” e que “o respeito ao passageiro foi assegurado” (REVISTA DO SISTEMA INTERLIGADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2004, p. 7). A publicação pode ser considerada registro documental, de dados oficiais; exceto pelas cores partidárias, pode servir, também, como uma ferramenta de pesquisa, que permite comparar dados e informações sobre a situação do trânsito e do transporte coletivo na capital, antes e depois da modernização do sistema entre 2001 e 2004 (REVISTA DO SISTEMA INTERLIGADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2004).

A pesquisa documental constata que as ações de comunicação e estratégias de mídia, na gestão de Marta Suplicy, compreendem um conjunto de ações de comunicação, coordenadas pelas assessorias de imprensa da Secretaria Municipal de Comunicação (Secom), da SMT, SPTrans e da CET. Foram realizados seminários, cursos e debates, bem como foram produzidas publicações institucionais, paralelamente à divulgação nos meios de comunicação impressos e eletrônicos. O trabalho das assessorias propiciou, ainda, a realização de audiências públicas, nas quais se discutiu o Plano Diretor Estratégico (PDE-2002) que apontou as diretrizes para o plano de mobilidade da gestão. Soma-se a isso o relacionamento diário com os jornalistas dos diversos veículos de imprensa, para fornecer informações, atender aos pedidos de entrevista e propiciar a realização de reportagens e acompanhamento das propostas do governo de políticas públicas para o trânsito e o transporte da capital.

Quadro 2: Comunicação para o plano de mobilidade na gestão de Marta Suplicy (2001-2004)

COMUNICAÇÃO PARA O PLANO DE MOBILIDADE GESTÃO DE MARTA SUPLICY (2001-2004)	
Divulgação das leis e prioridades	
<p>Leis divulgadas no Diário Oficial da Cidade e disponibilizadas nos sites e portais da Prefeitura. A comunicação pública estatal é realizada no Executivo, Legislativo e Judiciário pelas assessorias de imprensa e de comunicação, por meio de marketing, publicidade, relações públicas, e meios digitais do Governo Eletrônico, tais como o Portal da Prefeitura, as páginas da Secretaria de Comunicação, da SMT, da SPTrans e da CET, além dos meios impressos institucionais produzidos pelas assessorias de imprensa e distribuídos para diversos públicos e a população, como o <i>Jornal do Ônibus</i>.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Criação da Lei Federal 10.257/2001 - Estatuto das Cidades. 	
Seguiu o Plano Diretor	
<ul style="list-style-type: none"> • Criação da Lei Municipal 13.430 de 03 de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico Municipal (PDE-2002). 	
<ul style="list-style-type: none"> • A Lei 13.241 de 2001 cria o Sistema Interligado e inicia a implantação de corredores exclusivos de ônibus e terminais a partir de 2003. Em 2004, inicia-se a integração ônibus-metrô por meio do uso do Bilhete Único (comum, estudantes, e passagem gratuita para idosos). 	
Debate	
<ul style="list-style-type: none"> • Criação do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte cria canal de debate da política pública para a mobilidade. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Audiências públicas nas diversas regiões da cidade que, abrangem as 31 subprefeituras. 	
Cumpriu metas?	
<ul style="list-style-type: none"> • A fiscalização da CET e sinalização nos bairros amplia o raio para fora do centro expandido. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Campanhas de educação de trânsito são intensificadas para coibir uso do telefone celular ao volante e orientar a travessia de pedestres em vias perigosas. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Implementação do Bilhete Único, que consolida a integração do transporte por ônibus-metrô. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Renovação da frota de ônibus. 	
Prestou contas?	
<ul style="list-style-type: none"> • Criação de leis e serviços e prestação de contas divulgadas e disponibilizadas nas páginas e portais da prefeitura. 	

- De acordo com o editorial “Brecha Perigosa”, dos 27 estados brasileiros, 14 deles e a Prefeitura de São Paulo estouraram os limites estabelecidos pela Lei de Responsabilidade (Resolução 40/2001). O endividamento total da prefeitura excedeu o limite em cerca de R\$ 12 bilhões (O ESTADO DE S. PAULO, 2003, p.3).

Fonte: REVISTA DO SISTEMA INTERLIGADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2004

O *Jornal do Ônibus* é considerado pela gestão municipal o principal canal de comunicação entre a administração dos transportes – por meio da SPTrans –, e a população que utiliza as linhas de ônibus e vans do Sistema Municipal de Transporte Coletivo da cidade de São Paulo. Criado em maio de 1989, é constituído por um cartaz em formato A3, afixado em todos os coletivos da cidade, terminais de ônibus e postos de atendimento da SPTrans. A partir de dezembro de 2009, o conteúdo desse material passou a ser divulgado na página da empresa. A publicação ocorre a cada dez dias e está na edição 984. A tiragem de cada edição é de cerca de 22 mil exemplares. De acordo com resposta da Assessoria do Gabinete da São Paulo Transportes, via Sistema de Informação ao Cidadão (e-SIC), a SPTrans dispõe de canais permanentes de comunicação e usa essas ferramentas para informar alterações operacionais, novos serviços, projetos e planos referentes à mobilidade urbana na cidade de São Paulo. Entre outras peças de comunicação, são utilizados folhetos, cartazes, faixas, *banners*, mensagens nos terminais e edições especiais do *Jornal do Ônibus* para manter os usuários orientados e informados sobre os serviços, projetos e planos do setor. Desde 1996, ele está no ar na página [HTTP://www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br) para informações detalhadas sobre todas as ações, serviços e projetos da empresa. A cada ano essa ferramenta é mais explorada, assim como dados dos custos da empresa (incluindo investimento em publicidade) e informações operacionais. Desde 2003, a SPtrans publica diversos indicadores, tais como idade média da frota, passageiros transportados e frota contratada (SÃO PAULO, 2015). A imagem de um exemplar do *Jornal do Ônibus* encontra-se disponível no final do trabalho, intitulado ANEXO K.

5.3.4. Gestão de José Serra (2005-2006)

Quadro 3: Contexto do plano de mobilidade 2

CENÁRIO 2	
CONTEXTO DO PLANO DE MOBILIDADE	
•	Governo Federal reduz IPI dos carros, explosão da frota.
•	Frota: aumentou de 5,8 milhões (2005) para 6,1 milhões (2006) – Denatran (2011).
•	Motos: 577.672 (2004); 664.641 (2005); e 784.012 (2006) – Denatran (2011).
•	Atenção dada à questão dos motoboys; criação e suspensão de moto-faixas e início de moto-fretes.
•	População: 10 milhões de paulistanos. Pesquisa O/D Metrô (2007).
•	Viagens – 7,2 milhões de pessoas realizando 18 milhões de viagens motorizadas diárias no Município de São Paulo. Pesquisa O/D- Metrô (2007).
•	Viagens - 4,5 milhões de pessoas – modos coletivos; 2,7 – modos individuais.

Fonte: COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 2007.

Em 2005, José Serra retomou as obras do Fura-Fila, que passou a se chamar “Expresso Tiradentes”. Em uma década, o projeto paralisado custou 600 milhões de reais para os cofres públicos sem transportar um único passageiro. O primeiro trecho foi entregue em 2007. (HIGA, 2012, p.77). A administração interrompeu as obras dos corredores exclusivos de ônibus, o que contraria a meta de 325 quilômetros prevista no Plano Diretor Municipal (2002).

Durante a gestão de José Serra, houve a retomada do Fura-Fila, que beneficiaria com transporte coletivo um grande contingente da população do extremo leste da cidade de São Paulo, até então à margem da parcela atendida pelo transporte coletivo público integrado ao metrô. Iniciava, também, a integração do Bilhete Único com a CPTM (trens) e o processo de licitação para diversas obras na região central – uma delas tendo sido a reforma das calçadas da Avenida Paulista.

A prioridade da comunicação na gestão do trânsito, naquele período, voltou-se para a prevenção de acidentes envolvendo motociclistas, em um contexto de rápido crescimento da frota de motos, fato que estimulou a realização de algumas

campanhas voltadas a esse segmento. elas, no entanto, se mostraram campanhas incipientes, pois considerando apenas os casos registrados e investigados pela CET, em média, havia quatro mortes por dia no trânsito paulistano, das quais dois eram de jovens motociclistas. O número continua crescente, sem que isso gere, no entanto, políticas públicas mais efetivas. Mesmo diante dos acidentes e da falta de investimento em campanhas de prevenção de acidentes, houve a regulamentação da atividade de moto-frete, bem como parcerias com empresas e associações do setor, que representam um passo necessário como medidas mitigadoras diante da tragédia silenciosa que, todos os dias, ceifa a vida de jovens e tem impacto social incalculável na vida das famílias, sem falar nos custos para a saúde pública e o colapso no atendimento, hoje concentrado no Hospital as Clínicas.

Entre 2001-2004, o organograma da CET-SP apresentou uma Gerência de Comunicação e Marketing que comandava três departamentos: de Marketing, Imprensa e Relações Públicas. A gestão de José Serra (2005-2006) criou o Departamento de Produtos e Negócios, também ligado à Gerência de Comunicação e Marketing. A gestão José Serra foi interrompida em 31 de março de 2006, no prazo legal para que o ex-prefeito disputasse a eleição para governador do Estado de São Paulo. Serra foi eleito governador, e seu vice-prefeito no governo municipal, Gilberto Kassab, assumiu a Prefeitura de São Paulo em março de 2006.

5.3.5 Comunicação estatal no planejamento da mobilidade urbana: análise

Para avaliar o papel cumprido pela comunicação estatal normativa seguida por José Serra (PSDB) em seu curto mandato na Prefeitura de São Paulo, de 2005 a março de 2006, parte-se do pressuposto de que, ao não concluir o mandato de quatro anos, a Prefeitura com o maior orçamento do país serviu de trampolim eleitoral para a candidatura ao governo do Estado, principalmente ao se levar em consideração o grau de visibilidade e as inaugurações de obras incompletas que contaminam com o marketing eleitoral as atividades de comunicação pública estatal, regida pela Constituição para a garantia dos direitos dos cidadãos, e não de promover os feitos dos governantes em ano de eleições. Esses pressupostos são pré-condição para o diagnóstico da comunicação estatal das três gestões também

na fase de planejamento da mobilidade urbana para a garantia do direito constitucional de “ir e vir”.

- Seguiu o Plano Diretor?

A pesquisa documental verificou que, na gestão de José Serra, a Secretaria de Infraestrutura Urbana (SIURB) publicou o Plano Plurianual de Transporte Municipal, no Diário Oficial da Cidade de São Paulo (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2005, p. 200). A administração, segundo o D.O., “obedece as diretrizes da legislação municipal específica”. Desse modo, o Plano de Mobilidade da gestão de José Serra, de acordo com o Diário Oficial, prioriza o transporte coletivo e retoma obras viárias na região central da capital. Tal como foi publicado no veículo de comunicação,

O programa de reorganização do sistema de transporte coletivo em curso obedece às diretrizes da legislação municipal específica para o setor e tem como objetivos racionalizar o uso das vias, especialmente onde existem corredores de ônibus implantados, estabelecer custos operacionais compatíveis com as fontes de recursos existentes, e favorecer a adoção de técnicas ambientalmente amigáveis. As rotas de ônibus serão remanejadas, conforme o previsto no plano de transporte em áreas operacionais com troncalização de linhas em excesso e alimentação de linhas estruturais por linhas locais. 6 Integração tarifária ônibus-metrô-CPTM. (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2005, p. 202).

O Plano de Mobilidade do ex-prefeito José Serra (2005, p. 202) partiu de um diagnóstico do Sistema Municipal de Transporte Coletivo na capital até aquele período, e contempla a integração tarifária ônibus-metrô-trem (CPTM), a operação logística de carga, o Corredor Expresso Cidade Tiradentes e a criação de dois minianéis viários destinados a aumentar a velocidade média de veículos no centro de São Paulo. O projeto da Secretaria Municipal de Transportes resultou em obras de revitalização do sistema de trânsito e transporte em dois circuitos denominados rótula e contra-rótula, mediante obras e intervenções conjuntas da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e da São Paulo Transporte (SPTrans), destinados a melhorar as condições de mobilidade de motoristas, passageiros, ciclistas e

pedestres que circulam pela área central (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2006, p. 195).

Embora tenha interrompido as obras de continuidade dos corredores exclusivos de ônibus previstos no Plano Diretor Estratégico (PDE-2002) iniciados pela gestão anterior, pode-se inferir que o Plano de Mobilidade iniciado na gestão de José Serra (2005) priorizou o transporte coletivo público. O texto publicado afirma que “uma das formas mais eficientes de melhorar as condições de transporte e do trânsito na cidade é a implantação de corredores exclusivos para o transporte público”. Houve benefício para a população do extremo leste da cidade, que até então não contava com o serviço de integração ao metrô. Entregue pelo seu sucessor, em 2007, o trecho de 8 quilômetros do Corredor Expresso Parque D. Pedro – Cidade Tiradentes, de um total de 31,8 km previsto no projeto, atende uma demanda de aproximadamente 400 mil passageiros por dia (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2005, p. 202).

- Divulgação

A legislação relacionada ao Plano de Mobilidade da gestão de José Serra está publicada no Diário Oficial também na versão digital a partir de 2005, bem como nos meios digitais – os websites do Executivo e da Câmara Municipal. O Legislativo Municipal ampliou e modernizou sua estrutura de comunicação, cujo organograma atual contempla uma área de comunicação externa e publicidade, TV Câmara, WebRádio, Portal, comunicação institucional para produção de revista Intranet, conteúdos para circuitos internos de TV, com programação e contrato com a TV Minuto do Metrô, além de assessoria de imprensa e de aplicativos.

Em síntese, o foco da comunicação pública na gestão José Serra (2005 a março de 2006) para o planejamento da mobilidade urbana, de acordo com a pesquisa documental, pôde ser verificado nas edições do Diário Oficial da Cidade, nas páginas e portais da Prefeitura e da Câmara Municipal, tanto na versão impressa quanto na versão digital, a partir de 2005. Nela encontram-se as leis, os debates e os discursos dos vereadores na Câmara Municipal, por exemplo, em torno de metas de governo que não são previstas no orçamento, e acabam inviabilizando obras prioritárias e promessas eleitorais que não se concretizam.

- Debate

Em maio de 2005, a prefeitura lançava um novo padrão para as calçadas da cidade. O governo reconhecia uma reivindicação antiga dos movimentos organizados e das ONGs sobre as condições precárias de movimento dos pedestres que representam um terço da mobilidade urbana na cidade cheia de obstáculos que prejudicam a passagem pelas calçadas: buracos, desníveis, vegetação agressiva e lixo, dentre outros. Os resultados de um fórum de debate que reuniu diversas secretarias do governo municipal foram convertidos em projetos de lei com o objetivo de resgatar o papel das calçadas dentro de novas normas. (SÃO PAULO, 2015). A análise do cumprimento de metas e a prestação de contas foram desconsideradas, tendo em vista que José Serra não concluiu seu mandato de prefeito.

Quadro 4 - Comunicação para o plano de mobilidade na gestão de José Serra (2005 - 2006)

COMUNICAÇÃO PARA O PLANO DE MOBILIDADE GESTÃO DE JOSÉ SERRA (2005-2006)	
Divulgação de leis e prioridades	
<ul style="list-style-type: none"> • As Assessorias Comunicação e Imprensa (SMT, SPTrans e CET) foram unificadas. • Houve foco de comunicação em programas na região central e retomada da VLT – Fura-Fila. 	
<ul style="list-style-type: none"> • A Direção da CET realizou modernização da rede e reformulação da página de Internet, bem como criação do Serviço de Atendimento ao Município on-line– “FALE COM A CET”. 	
Seguiu o Plano Diretor?	
<ul style="list-style-type: none"> • Plano Diretor Estratégico 13.885/2004 	
Debate	
<ul style="list-style-type: none"> • Audiências públicas para debate do Plano Diretor (PDE-2002) foram realizadas. 	
Cumpriu metas?	
<ul style="list-style-type: none"> • Deu-se início à integração do Bilhete Único - com a CPTM para ônibus-metrô-trem. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Em 2005, retomou o Fura-Fila rebatizado de Expresso Tiradentes (HIGA, 2012, p.77). 	
<ul style="list-style-type: none"> • Maio de 2005 – a Prefeitura lançou novo padrão para calçadas, tendo atendido a uma série de reivindicações antigas feitas por organizações de várias naturezas, incluindo- 	

se as ONGs.
<ul style="list-style-type: none"> • Iniciou licitação para a reforma da calçada na Avenida Paulista.
<ul style="list-style-type: none"> • A Lei n. 14.266 criou Sistema Cicloviário do Município de São Paulo.
<ul style="list-style-type: none"> • Realizou monitoração integrada da CET, que reduziu o impacto das chuvas no trânsito.
Prestou contas?
<ul style="list-style-type: none"> • José Serra interrompeu mandato em março de 2006 para candidatar-se ao governo do Estado e, por isso, não prestou contas das realizações alcançadas em seu mandato.
Serra parte para inaugurações – Fura-Fila
<ul style="list-style-type: none"> • Uma delas é a construção de 1,5 km de via para interligar Guaianases, extremo da zona leste, à Marginal Tietê. Tal trecho foi a complementação dos 17 quilômetros construídos na gestão de Marta Suplicy.

Fonte: DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2007; O ESTADO DE S. PAULO, 2006.

5.3.6 Gestão de Gilberto Kassab (2006-2008)

Quadro 5: Contexto do plano de mobilidade 3

<p style="text-align: center;">CENÁRIO 3</p> <p style="text-align: center;">CONTEXTO DO PLANO DE MOBILIDADE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Explosão da frota de carros e motos. • Expansão e <i>boom</i> imobiliário na cidade, mais especulação, impacto viário de novos shoppings centers (pólos geradores de tráfego). • Entrava em vigor a Portaria 109/2008 na data de sua publicação, retroagindo (Art. 7º) seus efeitos a 30 de junho de 2008. Autoriza (Art. 24), a partir de 1º de novembro de 2008, o trânsito de caminhões para entrega de e retirada de mercadorias, no centro expandido da capital, das 21 às 5 horas, desde que para prestação de serviço no local, mediante porte e comprovante de serviço. • Realiza verificação de irregularidades na Inspeção Veicular, suspensa no final do mandato. • Inversão de prioridade realizada pelo prefeito, que concentrou sua atenção no programa “Cidade Limpa”, que vetava publicidade externa e <i>outdoors</i> na cidade de São Paulo. Priorização de obras na região central da cidade.
--

- Viagens motorizadas: 20 milhões de viagens diárias (2006).
- Frota: aumento de 5,8 milhões (2005) para 6,1 milhões (2006) – Denatran (2011).
- Viagens por modo coletivo: 18 milhões de viagens diárias (2007).
- Motos: 577.672 (2004) 664.641 (2005) e 784.012 (2006) – Denatran (2011).
- População paulistana: 10 milhões de paulistanos.
- Plano Diretor - Interrupção das obras dos corredores exclusivos de ônibus, previstas no Plano Diretor Estratégico (PDE-2002).
- Em 2007, entregou o Expresso Tiradentes, que liga o extremo leste da capital à área central, e transporta, em média, 350 mil passageiros por dia.

Fonte: COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 2007; O ESTADO DE S. PAULO, 2007.

A gestão de José Serra foi interrompida em 31 de março de 2006, no prazo legal para que o ex-prefeito disputasse a eleição para governador do Estado de São Paulo. Serra foi eleito governador do Estado, e seu vice-prefeito, Gilberto Kassab, assumiu a Prefeitura de São Paulo em março de 2006.

Sem passar por eleições diretas, Gilberto Kassab, por meio da SMT, da SPTrans e da CET, seguiu as diretrizes para a mobilidade – no sistema de transporte e trânsito da capital paulista – que já haviam sido definidas por José Serra, e seguiu algumas das orientações do Plano Diretor (PDE-2002). A retomada do Fura-Fila, rebatizado de Expresso Tiradentes, pode ser entendida como uma das metas que prioriza o transporte coletivo integrado. Em março de 2007, foi entregue o primeiro trecho do Fura-Fila. De acordo com notícia publicada no Diário Oficial da Cidade, mais de 3 milhões de pessoas já haviam usado o Expresso Tiradentes no primeiro trecho entregue.

A obra já havia consumido 480 milhões de reais em duas gestões anteriores, sem transportar um único passageiro. Requalificado e concluído em 2008, o Expresso Tiradentes transformou-se no maior corredor da cidade, com 31,8 quilômetros, sendo 10,8 km em vias exclusivas que beneficiam 1,5 milhão de pessoas. Entre a estação Parque D. Pedro II, na região central, e a estação Cidade Tiradentes, no extremo da Zona Leste, o corredor viabiliza o transporte de 350 mil passageiros ao dia (REVISTA ENGENHARIA, 2006, p. 59).

5.3.7 A comunicação para o planejamento da mobilidade

No organograma da CET-SP, entre 2001 e 2012, nas duas gestões de Gilberto Kassab, 2006-2008 e 2009-2012, é possível verificar que as áreas de comunicação aparecem realocadas à esquerda, mais próximas da Assessoria Jurídica e mais distantes da Presidência da CET, em posição verticalizada em relação à disposição horizontal anterior. A gestão criou um quinto departamento, denominado Gestão da Comunicação Digital, também vinculado à Gerência de Comunicação e Marketing (SÃO PAULO, 2015).

Em 2007, na Assessoria de Imprensa da CET, as trocas frequentes de coordenadores de imprensa sinalizavam o início da fase de transição, quando ocorreram as mudanças no preenchimento dos chamados cargos de confiança, ajustados aos planos e à linha de atuação da nova gestão. Iniciava uma fase em que a gestão da comunicação governamental – nos três órgãos da administração do transporte e trânsito (SMT, CET e SPTrans) – tornou-se centralizada sob comando do Secretário Municipal de Transportes. Naquele contexto, as assessorias de imprensa passaram a ter suas atuação e atividades de comunicação governamental sob a gestão e o controle diário de uma agência de comunicação privada.

- Seguiu o Plano Diretor?

Quando assumiu a prefeitura, em março de 2006, o prefeito Gilberto Kassab deu continuidade aos projetos de mobilidade para o trânsito e transporte da cidade, conforme previa o Plano Plurianual de Transporte Municipal apresentado por José Serra no primeiro ano da gestão. Somente no segundo mandato Kassab imprimiu sua marca na gestão da mobilidade, com ações que enfatizavam as ciclovias e a inspeção veicular (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2005).

- Divulgação

Quando o final do mandato e as eleições se aproximaram, a informação pública assumiu um tom de inauguração de obras, muitas delas inacabadas, mas que viriam a ser “entregues” à população. Desde 2006, a capa do primeiro caderno do Diário Oficial da Cidade tornou-se um espaço de divulgação de notícias sobre as realizações das diversas secretarias e órgãos da Prefeitura. Por exemplo:

Prefeitura entrega a avenida Miguel Yunes integrante do Complexo Viário Jurubatuba. Em horário de pico recebe cerca de 7 mil veículos por hora (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2007b)

Kassab entrega Autódromo de Interlagos para GP Brasil de Fórmula 1. A matéria acaba por esclarecer que a reforma havia sido incompleta e que seria concluída somente no final daquele ano (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2007c).

- Debate

A gestão priorizou pelo transporte individual alternativo, a bicicleta, ao iniciar o debate público, em março de 2007, em parceria com vários órgãos do governo municipal, como a CET e as Secretarias Municipais da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, dos Transportes, Verdes e do Meio Ambiente, Esportes, Lazer e Recreação. O debate ocorreu na sede da Prefeitura no dia 14 de março de 2007, no auditório do Edifício Matarazzo.

Março-2007 – Prefeitura debate uso da bicicleta como transporte alternativo em SP. Realiza debate dia 14 de março com CET, Secretaria do Verde e outras (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO 2007a).

Uso da bicicleta reúne em debate técnicos da Prefeitura e do Estado (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2007d).

No processo de debate das diretrizes para as políticas de circulação viária e de transporte na cidade, em julho de 2007, o governo de Gilberto Kassab convocou

audiências públicas para a revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE-2002) (SÃO PAULO, 2014).

EDITAL DE CONVOCAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Para assegurar a participação da população no processo de revisão do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - PDE, nos termos do art. 40, §4º, inciso II da Lei Federal 10.257/01 - Estatuto da Cidade, a Secretaria Municipal de Planejamento - SEMPLA, convoca a população em geral, bem como as associações representativas interessadas e demais segmentos da comunidade, para as Audiências Públicas que serão realizadas nos seguintes dias e locais:

13- A Política de Circulação Viária e de Transportes foi bastante alterada com a introdução do conceito de “logística”; 14 - Introdução do conceito de “Sistema Viário Estratégico”, como instrumento da Política de Circulação Viária e de Transporte (art. 51) e como ação estratégica: art. 52, inciso III: implantar, manter e operar o Sistema Viário Estratégico do Município, assegurando articulações viárias metropolitanas [...]. (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2007).

- Cumpriu metas?

No primeiro mandato (2006-2009), Kassab deu continuidade e concluiu uma das principais metas para a mobilidade urbana na capital, previstas na Política de Circulação Viária e de Transportes definida por Serra (2005-2006) no início da gestão. A pesquisa documental no Diário Oficial da Cidade aponta:

2006 – Prefeitura adota medidas para aumentar a segurança no transporte público. Portaria 213/06 determina o afastamento de motoristas envolvidos em acidentes e outra 214/06. Cria Certificado de Qualificação de Motorista (Condubus) obrigatório para condutor, expedido pela SPTrans. (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2006).

2007 - Expresso Tiradentes utilizado por mais três milhões de pessoas em quatro meses. SMT e SPTrans aprimoram atendimento aos usuários desde início da operação em 10 março/2007. (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2007).

Março/2007 – SPTrans faz ajustes no Expresso Tiradentes (Fura-fila) no primeiro dia útil do Terminal Sacomã para reduzir tempo de transbordo. (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2007).

- Prestou contas?

Em novembro de 2008, o então Secretário Municipal de Transporte, Alexandre de Moraes foi convocado pela Comissão de Trânsito e Transporte da Câmara Municipal a comparecer para prestar contas e informações a respeito de mudanças nas linhas de ônibus da capital.

A Comissão de Trânsito e Transporte da Câmara Municipal aprovou na reunião desta quinta-feira (13/11) três requerimentos solicitando informações a respeito do transporte coletivo da cidade ao secretário municipal de Transportes, Alexandre de Moraes. No primeiro, de nº 11/08, [...] Ler mais [...]. (SÃO PAULO, 2008).

O primeiro mandato de Kassab se encerrou com a conclusão do maior corredor expresso da cidade, que atende a população do extremo leste da cidade, em um serviço integrado de transporte de alta capacidade, o Expresso Tiradentes. Do ponto de vista da comunicação pública interna e externa, o segundo mandato de Kassab caracterizou-se pelo estilo centralizador.

5.3.8 Gestão de Gilberto Kassab – (2009-2012)

A pesquisa documental realizada no acervo do jornal *O Estado de S. Paulo* e nos meios oficiais de comunicação na Prefeitura de São Paulo – nas páginas da Secretaria de Comunicação, e dos órgãos da administração do transporte e do trânsito (SMT, SPTrans, CET) e da Câmara Municipal – permitiu que se compusesse um cenário das principais ações do segundo mandato da administração de Gilberto Kassab (2009-2012), cujo objetivo foi traçar um quadro que permita verificar como a comunicação pública estatal/governamental se processa e pode contribuir para o planejamento da mobilidade urbana na capital paulista, tendo como foco o transporte coletivo público por ônibus e vans, bem como os pedestres.

Quadro 6: Contexto do plano de mobilidade 4

<p style="text-align: center;">CENÁRIO 4 CONTEXTO DO PLANO DE MOBILIDADE</p>
<p>2009 - Vereadores da Câmara Municipal de São Paulo convocaram o Secretário de Transportes (nov.2009) a apresentar planos para a área de transporte e de trânsito com base no Plano de Metas Emenda 30/2008 à Lei Orgânica do Município (SÃO PAULO, 2008, p.32).</p> <p>Março/2009 – O Secretário de Planejamento apresentou Plano de Metas aos vereadores. O Plano continha 223 metas e investimentos de R\$ 20 bilhões, dos quais R\$ 1 bilhão se destinariam ao investimento em obras de mobilidade urbana, no metrô e na implementação de 66 quilômetros de corredores de ônibus.</p> <p>A Prefeitura anunciou novo projeto para conclusão do Expresso Tiradentes com <i>status</i> de metrô, com uma extensão de 22 km, o Veículo Leve Sobre Trilho (VLT) (HIGA, 2012, p.78).</p> <p>2010 – O prefeito adiou licitações para permissionárias e prorrogou até 2013 contrato com 6 mil perueiros que operavam as vans do sistema municipal de transportes.</p> <p>2011 - O prefeito deixou o partido DEM para fundar uma nova legenda, o PSD.</p> <p>2012 – Foi sancionado Plano Nacional de Mobilidade (2012).</p> <p>O Legislativo municipal apurou denúncias de irregularidades nos serviços de inspeção veicular.</p>
<p>Fonte: (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2010 - 2012).</p>

No segundo mandato do então prefeito Gilberto Kassab, o Plano de Metas da Cidade São Paulo, também conhecido como Agenda 2012, foi entregue à Câmara Municipal em 31 de março de 2009. O Plano de Metas, instituído pela Emenda 30/2008 à Lei Orgânica do Município (SÃO PAULO, 2008, p.32), alterou o sistema de planejamento da cidade e obrigou o prefeito a apresentar suas metas e programas de investimentos em até noventa dias, a partir do início da gestão. O Executivo devia apresentar relatório, a cada seis meses, sobre o andamento das metas. O DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO (2009, p.6) publicou a matéria “Melhorias para a mobilidade”, em que apresentou as principais metas do prefeito para o segundo mandato. Contemplou, ainda, investimentos de R\$ 20 bilhões em 223 ações até 2012 (término da administração de Gilberto Kassab). O plano previa investir R\$ 1 bilhão em mobilidade urbana, no metrô e na implementação de 66 quilômetros de corredores de ônibus (SÃO PAULO, 2009).

A entrega do Plano de Metas à Câmara Municipal pelo Secretário de Planejamento fazia parte do processo de comunicação pública estatal normativa que

visava a informar e a tornar públicos os atos administrativos do governo. A etapa seguinte seria a publicação integral do texto no Diário Oficial e a realização de audiências públicas na Câmara. Para isso, a população deveria ser convidada a debater as metas do governo. O Executivo – prefeito e secretários – deveria apresentar, a cada seis meses, um relatório sobre o andamento das metas. Dessa forma, acreditava-se, para vereadores e a população, a tarefa fiscalizar as ações do governo seria facilitada.

As práticas de comunicação institucional normativa (HASWANI, 2013) e as interações entre os poderes públicos municipais podem ser acompanhadas por qualquer cidadão que tenha interesse e meios para acessar as informações publicadas e disponibilizadas pelo governo municipal, via web, nos portais de Transparência, tanto da Prefeitura quanto da Câmara Municipal (SÃO PAULO, 2015).

5.3.9 A comunicação estatal no planejamento da mobilidade (2009-2012)

- Divulgação

A Comissão de Trânsito e Transporte convocou, em 2009, três secretários municipais. Entre eles, o secretário de Transportes Alexandre de Moraes foi chamado para informar acerca dos planos e projetos da pasta para o ano de 2009, quando iniciava o segundo mandato do prefeito Gilberto Kassab (ex-DEM). Para os vereadores, a medida se fazia necessária para o conhecimento público e para iniciar os trabalhos da comissão. O Secretário de Transportes foi convocado para esclarecer, entre outros assuntos, a anulação de um contrato realizado em 2005 entre prefeitura e as empresas permissionárias de transporte coletivo da cidade. Também seria ouvida, pela Comissão de vereadores, a São Paulo Transportes (SPTrans), sobre a possibilidade de instalação de avisos sonoros nos ônibus para atender os passageiros com deficiência visual e, também, para tratar de providência relativa à instalação de abrigos nos pontos de ônibus da periferia. Os moradores das regiões sul e leste queixavam-se da ausência de paradas de ônibus cobertas e de

serem obrigados a enfrentar calor escaldante ou de ficar expostos às chuvas, sem condições de abrigo (SÃO PAULO, 2009).

Para avaliar o segundo mandato de Kassab, adota-se como parâmetro as etapas de comunicação pública institucional, desenvolvidas pelas assessorias de imprensa e comunicação, utilizando os meios e a estrutura das diversas secretarias e dos órgãos da prefeitura. A comunicação normativa prevê a publicação de editais de licitação e a publicidade de serviços e campanhas nos meios de comunicação. Para isso, requer os contratos de publicidade, pois tais serviços são pagos com a finalidade de veicular informações, também denominadas de utilidade pública.

A pesquisa documental no acervo do jornal *O Estado de S. Paulo* mostra um exemplo de comunicação normativa paga publicada, em outubro de 2006, no Caderno de Economia, sob o título “AVISO DE LICITAÇÃO PÚBLICA INTERNACIONAL. Secretaria Municipal de Transportes pública abertura de licitação para obras na região central, contra rótula arco norte” (O ESTADO DE S. PAULO, 2006, p. 32).

- Plano de Metas

Uma lei aprovada em 2008 obrigou os prefeitos a apresentarem Plano de Metas nos primeiros meses do mandato. Kassab foi reeleito para o segundo mandato na Prefeitura de São Paulo. Em 2009, os vereadores que integravam a Comissão de Trânsito e Transportes da Câmara Municipal convocaram o Secretário de Transportes para apresentar planos para o setor. De acordo com o Editorial do jornal *O Estado de S. Paulo* (O ESTADO DE S. PAULO, 2010, p. 3) sob o título “Recuo do Transporte”:

De acordo com norma publicada há dias, licitação para seleção de permissionários, marcada para este ano, foi adiada em consequência de prorrogação até 2013 dos contratos firmados com 6 mil perueiros. Com essa medida, Kassab consegue agradar a categoria que está sempre ameaçando parar a cidade, e também alguns vereadores que querem cortejá-los de olho nas eleições [...] (O ESTADO DE S. PAULO, 2010, p. 3).

Em 28 de abril de 2009, o prefeito Gilberto Kassab e o governador José Serra anunciavam à imprensa que o Expresso Tiradentes teria um trecho de 22,0 km de metrô leve:

O repasse da prefeitura corresponde ao R\$ 1 bilhão prometido por Kassab para o Metrô durante sua campanha de reeleição ano passado. No primeiro mandato, Kassab já havia destinado outro R\$ 1 bilhão à companhia estadual. Os R\$ 600 milhões da prefeitura que iriam para a construção do corredor irão para outras obras viárias na cidade, informou o secretário municipal dos Transportes, Alexandre de Moraes. (REINA, 2009, p. 39).

- Debate

No Legislativo municipal, ao longo de quase uma década, sobretudo nos dois mandatos de Kassab na Prefeitura de São Paulo, não se constatou o mesmo nível de participação e de debate verificado na gestão de Marta Suplicy, sobretudo nas audiências públicas e no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. As subprefeituras dirigidas por militares reformados podem ter sido um dos fatores inibição para o diálogo entre governo e a população em todas as regiões da cidade, principalmente nos bairros periféricos. A figura do Secretário de Transportes, que concentrava a direção de várias secretarias municipais, a elas acrescida a presidência da CET e da SPtrans, pode ter contribuído para imprimir o estilo hierárquico e centralizador de interlocução, que marcou a gestão Kassab, no relacionamento com imprensa e com a população.

- Cumpriu metas

Enquanto os gestores públicos seguiam o manual da comunicação estatal, normativa e institucional, para divulgar seus planos e metas, a imprensa manteve-se vigilante em seu papel de fiscalizadora das ações e promessas do governo. Após ter viabilizado apenas dois dos cinco corredores de ônibus prometidos para a primeira gestão, o prefeito Gilberto Kassab voltou a planejar a construção de 66 novos quilômetros de vias exclusivas de ônibus até 2012. A meta era a construção de

corredores nas zonas sul, norte e leste (MANSO; ZANCHETTA; REINA, 2009, p. 51).

- Prestou contas?

A comunicação entre os Poderes Executivo e Legislativo permite a prestação de contas à população dos serviços de trânsito e de transporte. Em 2008, a Comissão de Trânsito e Transporte da Câmara Municipal convocou o então secretário municipal de Transportes para prestar contas sobre quantas linhas de ônibus haviam sido extintas entre 2006 e 2008 (SÃO PAULO, 2008). O Plano de Metas da gestão Kassab previa, até o final do mandato, 100 quilômetros de ciclovias. Entretanto, até o final de 2011, foram contabilizadas, na Câmara, apenas 36 quilômetros. De acordo com matéria publicada no Diário Oficial da Cidade (SÃO PAULO, 2011, p. 80):

[...] O plano representa o compromisso do governo municipal com a transparência na gestão pública e atingiu, até o momento, 67% do Índice Geral de Eficácia. Das 223 metas previstas no programa, 60 já foram concluídas e outras 160 estão em diferentes estágios de execução. (SÃO PAULO, 2011, p. 80).

O Tribunal de Contas do Município (TCM) aprovou contas e apontou falhas. Na área de transportes, apontou o repasse de R\$ 982 milhões, pois a receita tarifária de 3,5 bilhões mostrou-se insuficiente para a previsão 2006-2009. TCM verificou que a operação de corredores de ônibus em sistema viário estratégico, que previa 1.941 km, não foi concretizada (REINA, 2009, p. 52).

Muitas informações como essa, veiculadas pelos meios de comunicação oficiais, tal como o Diário Oficial do Município, foram sistematicamente acompanhadas pela imprensa, particularmente por jornalistas – repórteres ou articulistas – que costumam cobrir temas políticos. Dessa forma, a imprensa dispunha deste veículo de comunicação estatal para difundir informações e traduzir questões de interesse geral e coletivo e, ainda, exercer ou não um papel fiscalizador das ações governamentais. A prestação de contas de uma gestão pode

até ser disponibilizada em uma página ou mesmo publicada no Diário Oficial, mas continuará inacessível ao grande público.

Quadro 7: Comunicação no plano de mobilidade: gestão de Gilberto Kassab (2006-2012)

COMUNICAÇÃO PARA O PLANO DE MOBILIDADE GESTÃO DE GILBERTO KASSAB (2006-2009 e 2009-2012)	
Divulgação de leis e metas	
<ul style="list-style-type: none"> • Divulgação das leis seguiu a comunicação normativa da Administração Municipal, utilizando a infraestrutura das assessorias de imprensa e comunicação da Prefeitura, SMT, SPTrans e CET. A gestão criou na CET o Departamento de Mídias Digitais. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Foi criada a Agenda 2012 ou Programa de Metas instituído pela Emenda 30 à Lei Orgânica do Município (Art. 69-A, 2008, p.32). 	
<ul style="list-style-type: none"> • Foram publicadas as metas da gestão para o segundo mandato na Prefeitura sob o título : “Melhorias Para a Mobilidade Urbana” (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2009, p.6). 	
Plano Diretor?	
<ul style="list-style-type: none"> • No primeiro mandato, a partir de 2006, Kassab seguiu o Plano de Mobilidade apresentado por José Serra, que retomou o antigo Fura-Fila e iniciou as obras do Expresso Tiradentes. 	
<ul style="list-style-type: none"> • 2009 - Vereadores convocaram o Secretário de Transportes (nov.2009) a apresentar planos para a área de transporte e trânsito, com base no Programa de Metas – Emenda 30 (SÃO PAULO, 1990). 	
Debate?	
<ul style="list-style-type: none"> • No processo de debate das diretrizes para as políticas de circulação viária e de transporte na cidade, em julho de 2007, o governo Kassab convocou audiências públicas para a revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE-2002). 	
<ul style="list-style-type: none"> • Foram realizadas audiências públicas para revisão do PDE-2002, mas a revisão foi considerada inconstitucional pela Comissão de Justiça da Câmara Municipal. 	
Cumpriu metas	
<ul style="list-style-type: none"> • O Expresso Tiradentes (primeiro trecho em 2007) foi retomado e concluído. Foram finalizados outros 22 km, em 2008, do trecho Veículo Leve Sobre Trilho (VLT). 	
<ul style="list-style-type: none"> • Foi interrompida a construção de corredores exclusivos de ônibus previstos no 	

PDE-2002, executou-se apenas um trecho de 16 km.
Prestou contas?
<ul style="list-style-type: none"> • 2011 - Kassab diz ter concluído 84 das 223 metas previstas para São Paulo. “Programa de Metas da Prefeitura já atingiu 67% do Índice Geral de Eficácia”. (DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2011, p.80).

Fonte: DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2009; O ESTADO DE S. PAULO, 2009.

As práticas de comunicação normativas permitem observar que as três gestões analisadas priorizaram, em seus planos de mobilidade, investimentos em obras viárias e no transporte coletivo urbano. A gestão de Marta Suplicy priorizou, na comunicação institucional, a reforma do sistema municipal de transporte coletivo; implementou a integração dos serviços nos terminais de ônibus-metrô por meio do Bilhete Único e iniciou a construção dos corredores exclusivos de ônibus, seguindo a diretrizes do Plano Diretor Municipal de 2002, que previa uma gestão integrada dos serviços de trânsito e transporte com ações de educação e segurança para o pedestre. Na fase de planejamento da mobilidade, enfatizou o debate nas audiências públicas e no Conselho Municipal de Transportes.

José Serra complementou a integração dos transportes municipais com o bilhete para ônibus-trem-metrô. Priorizou a comunicação de seu plano de mobilidade na retomada do antigo Fura-Fila, rebatizado de Expresso Tiradentes. Enfatizou a repercussão na imprensa obtida em razão do montante de investimentos realizados pela Prefeitura para a reformulação e retomada de uma obra que ficou paralisada por muito tempo. Partiu para inaugurações de obras inacabadas, tais como os oito quilômetros de corredor expresso, antes de interromper o mandato para prefeito para disputar eleições estaduais. Iniciou o debate em torno da revitalização das calçadas.

Gilberto Kassab, então vice-prefeito, assumiu a Prefeitura em 2006 e deu continuidade ao Plano de Mobilidade iniciado por José Serra. Reformulou novamente o projeto do Expresso Tiradentes, que recebeu mais recursos da prefeitura e do Estado e foi alçado ao *status* de metrô leve. Na primeira gestão, o foco da comunicação na gestão de Kassab destacou um conjunto de obras que tiveram visibilidade na mídia, tais como a revitalização urbana e a reforma das calçadas da Avenida Paulista, na zona oeste da capital. No segundo mandato, com um estilo centralizador, a gestão concluiu os 25 quilômetros do Expresso Tiradentes,

que se tornou o maior corredor expresso da cidade, dispondo de 31,8 quilômetros e beneficiando a população do extremo leste da cidade, cujo acesso aos serviços de integração ao metrô eram até então inexistentes.

Para divulgar planos e metas, debater as leis para a mobilidade e prestar contas ao final da gestão, os três governos contaram, então, com o trabalho estratégico das assessorias de comunicação e imprensa, com estruturas bem equipadas e profissionais das áreas de Marketing, Publicidade, Relações Públicas e Assessoria de Imprensa. Dessa forma, a Administração do trânsito e de transporte de São Paulo pôde cumprir sua função constitucional para informar, debater, disponibilizar dados e detalhar leis e diretrizes para o planejamento da mobilidade com os diversos públicos e, também, por meio da imprensa. Foi possível, mediante o trabalho dos profissionais e da infraestrutura disponível, ao longo das três gestões, realizar seminários, audiências públicas, debates na Câmara e no Conselho Municipal. Foi possível, ainda, utilizar as páginas e portais da prefeitura, além do Diário da Cidade (impresso e digital) para difundir os planos e as propostas do governo para o setor. Contudo, os governos precisam avançar em práticas que não se limitem apenas a disseminar informações nas páginas e meios estatais, mas avance em ações proativas para ampliar os espaços públicos de debate e de participação dos cidadãos na definição das políticas públicas de mobilidade urbana, com mais transparência e prestação de contas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nos pressupostos iniciais, os resultados deste estudo indicam que, na maior e mais rica cidade brasileira, há um longo caminho a ser percorrido para que se ampliem as práticas proativas de comunicação pública estatal, na perspectiva constitucional, diante do que se verifica no setor público municipal.

Nas gestões analisadas, constatou-se que tanto no Executivo quanto no Legislativo, programas e metas de governo ainda são convertidos em plataformas eleitorais, em detrimento da comunicação pública que compete ao Estado, representado pelos governos, para a garantia de direitos dos cidadãos e do interesse público, geral e coletivo.

Dessa forma, a comunicação pública estatal ainda insiste em adotar práticas que se limitam à divulgação das realizações e à imagem dos gestores, em detrimento da informação de serviço ou de utilidade pública que compete ao Estado por dever constitucional. Verificou-se que as gestões do trânsito e do transporte, analisadas na pesquisa, dedicaram o último ano do mandato para incrementar a publicidade institucional, realçando as cores e o discurso partidário em suas publicações e comunicação estatal para os diversos públicos. Constataram-se avanços visíveis das práticas de transparência; porém, essas não devem se limitar à disseminação e à publicação de dados e informações nas páginas de Internet do governo.

Houve interrupção de um processo iniciado no começo dos anos 2000, que contribuiu para a ampliação de espaços de debate, a participação e uma maior aproximação entre governo e os cidadãos. Faltam, no entanto, avanços significativos para qualificar e criar novas práticas de transparência e de prestação de contas. Passadas as eleições, os candidatos eleitos tornam-se gestores públicos, mas atuam como se estivessem em permanente campanha eleitoral, a ponto de inaugurar obras inacabadas e interromperem seus mandatos e compromissos com a população que os elegeu para abraçar suas ambições políticas.

A comparação dos planos e metas para o trânsito e o transporte demonstra que as campanhas de educação de trânsito ainda são incipientes em relação ao gasto com publicidade para promoção de obras inacabadas no último ano de

mandato, que coincide com período eleitoral. As campanhas devem informar, educar e orientar, mas dependem de um conjunto de medidas que incluam ações de fiscalização e punições mais rigorosas aos motoristas infratores enquanto um dos intentos para reduzir os acidentes e mortes no trânsito paulistano.

Entre as ações proativas de comunicação no setor público municipal, este estudo apurou na gestão do trânsito e do transporte a existência de duas esferas públicas de debate e de participação popular: as audiências públicas e o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito. Entretanto, ainda que existam tais canais democráticos de participação popular, somente futuras pesquisas poderão verificar em que medida os governos ainda atuam sob pressão do poder econômico, por meio de grupos hegemônicos que influenciam as políticas governamentais a seu favor. Verificou-se que não há uma cultura de planejamento que possibilite aos governos articular ações de comunicação relacionadas com as políticas de mobilidade urbana. Desse modo, nas etapas da comunicação normativa, não basta apresentar e publicar planos e metas bem elaboradas. Os governos devem disseminar informações e promover o debate das leis e diretrizes, além de garantir a transparência das ações estatais ao longo da implementação das políticas para o trânsito e o transporte na capital, e isso deve ir além da divulgação em páginas e em portais na rede.

Ainda se verifica que, a cada início de nova gestão, obras e projetos são interrompidos, e quando retomados acabam tendo seus valores triplicados, pagos com o dinheiro público, muitas vezes em detrimento de outras prioridades. As gestões têm priorizado investimentos em transporte coletivo; porém, sem que se adotem ações e programas efetivos que priorizem a educação e a segurança de motoristas e pedestres. Cada gestão, à sua maneira, adotou estratégias de comunicação, embora estas se concentrassem em seus interesses eleitorais em detrimento da prática constitucional que cabe aos governos.

Por fim, este estudo reafirma a centralidade da comunicação pública estatal e demonstra que ela perpassa todas as esferas, no processo que envolve as relações e inter-relações entre Estado e sociedade, governos e cidadãos. A comunicação pública estatal/governamental é imprescindível para o funcionamento de todos os serviços de trânsito e de transporte, a começar pelo planejamento. Porque, do princípio ao fim dos esforços, durante 24 horas por dia, a gestão municipal é

responsável pelas informações e a comunicação que garante a mobilidade e a circulação da população paulistana, o seu direito de ir e vir.

REFERÊNCIAS

ALTAVILA, Jaime de. **Origem dos direitos dos povos**. 4 ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1964.

APPELLETTI, M.; GARTH, b. **Acesso à justiça**. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 1988.

ARAÚJO, Luisa Maranhão de. **A apropriação da internet como meio de comunicação pelos movimentos sociais de mobilidade urbana no Brasil**. Dissertação (Mestrado em Comunicação). Universidade de Brasília (UnB). Brasília, 2014. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/mídias/pesquisas/a-apropriacao-da-internet.pdf>>. Acesso em: 03.ago. 2014.

ARENA, G. Um nuovo modo di amministrare. In: CONVENZIONE NAZIONALE DELLA SUSSIDIARIETÀ, Roma, 2004. Disponível em: <<http://www.cittadinanzattiva.it.>>. Acesso em: 23.abr. 2015.

_____. (Org.). **La comunicazione di interesse generale**. Bologna: Il Mulino, 1995.

ARENDT, H. **A condição humana**. 10 ed. Trad. Roberto Raposo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (ANTP). **Pesquisa Transporte**, 2010. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/sites/default/files/biblioteca/pesquisa_transport_e_antp_2010.pdf>. Acesso em: 02.jul. 2015.

BARROS, S.R. de. Ciência política e teoria do Estado. **Revista Qualimetria**, São Paulo: FAAP. n. 93, p. 14-15, mai. 1999.

BENHABIB, S. "Models of public space: Hannah Arendt, the liberal tradition, and Jürgen Habermas". In: CALHOUN, C. **Habermas and the public sphere**. 4. ed. Massachusetts: The MIT Press, 1996. p. 73-98.

BOBBIO, N. A. **O futuro da democracia**. 9 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

BONAVIDES, P. **Curso de direito constitucional**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **LEI Nº 12.587**, de 3 de Janeiro de 2012. Brasília, 2012. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 09.jun. 2015.

BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. Subchefia de Assuntos Parlamentares. **Projeto de Lei** nº 1.687/2007. Brasília, DF, 2007.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm> Acesso em: 31.mai.2014.

BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor (1990)**. Imprensa, Brasília: Ministério da Justiça, 2001. Disponível em: <<http://www.idec.org.br>> Acesso em: 05.mai.2015.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos Jurídicos. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <<http://www010.dataprev.gov.br/sislex/paginas/42/2001/10257.htm>>. Acesso em: 03.out.2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em:<<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 05.mar.2011.

BRITO, J. A. P. Cibercidadania: a virtualização na comunicação pública contemporânea. **Revista Organicom**. São Paulo, ano 3, n. 4, 2006. Disponível em: <<http://www.revistaorganicom.org.br>> Acesso em 31.mai.2013.

BUCCI, Eugenio. **O Estado de Narciso**: a comunicação pública a serviço da vaidade particular. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

_____. Demandas da empresa pública: o jornalismo como ferramenta de atendimento do direito à informação. In: KUNSCH, Margarida M. K. (Org.). **Ensino de Comunicação**: qualidade na formação acadêmico-profissional. São Paulo: ECA/USP, 2007.

CAMPOS, A. M. *Accountability*: quando poderemos traduzi-la para o português. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. n. 90 (2), fev./abr.1990.

CASTELLS, Manuel. **A Galáxia da Internet**. Tradução Maria Luzia Maria Borges. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

_____. **A Sociedade em Rede**. Vol.1. Trad. Roneide V. Majer. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CANOTILHO, J. J. G. **Direito constitucional**. Coimbra. Almedina, 1992.

CELLARD, A. A. “A análise documental”. In: POUPART, J. et al. **A pesquisa qualitativa**: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2008.

CHAPARRO, M. C. **Linguagem dos conflitos**. Coimbra: Minerva Coimbra, 2001.

_____. **A notícia [bem] tratada na fonte**. Novo conceito para uma nova prática de assessoria de imprensa. 1987. Dissertação (Mestrado em Jornalismo e Editoração) – Escola de comunicação e Artes da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1987.

CERI, Perso. **L’amminisrazione pubblica dei citadini-utenti**. Turim: UTet Libreria, 1995.

CIRCULAR EM SÃO PAULO: o desafio da mobilidade. São Paulo (SP): Companhia de Engenharia de Tráfego. vol.1. São Paulo: Publisher, 2003. (Boletim Técnico da CET).

COMITÊ GESTOR DA INTERNET NO BRASIL. **Pesquisa sobre o uso das tecnologias da informação e comunicação no setor público brasileiro [livro eletrônico]** : TIC Governo Eletrônico 2013. São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://cetic.br/publicacao/pesquisa-sobre-o-uso-das-tecnologias-de-informacao-e-comunicacao-tic-governo-eletronico-2013/>> Acesso em: 28.mai.2015.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Relatórios de Investigação de Acidentes**. São Paulo, 2006, 2007, 2008, 2009, jan./fev./mar. 2010. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/171940/bt53.pdf>>. Acesso em: 21.mai.2015.

_____. **Circular em São Paulo**: o desafio da mobilidade. v.1, São Paulo: Publisher, 2003.

_____. Departamento Administrativo. São Paulo, 2002. Relatório Impresso.

_____. Departamento Administrativo. São Paulo, 2001. Relatório Impresso.

_____. **Organogramas da Comunicação** desde 1975 . Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/CET/acesso_a_informacao/OrganogramasDesde1975.pdf> Acesso em : 10.jun.2015.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa de mobilidade urbana 2012**. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-mobilidade-urbana-2012.aspx>>. Acesso em: 23.mar.2015.

_____. **Pesquisa Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo:** principais resultados pesquisa domiciliar 2013. São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-mobilidade-urbana-2012.aspx>>. Acesso em: 15.fev.2015.

_____. **Pesquisa origem e destino 2007.** Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>>. Acesso em: 09.abr.2015.

DALLARI, D. A. **Elementos da teoria geral do estado.** 24 ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Programa de Metas da Prefeitura já atingiu 67% do Índice Geral de Eficácia.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, n. 56 (244), p.88, 30 dez. 2011. Disponível em:<<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipID=DVE2K2DP3JEB0e1ISE62SM06HDF&PalavraChave=Plano%20de%20metas>> 21 mai. 2015.

_____. Comissão de Justiça da Câmara Municipal de São Paulo. **Parecer sobre a Revisão do Plano Diretor 2002.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, n. 57, vol. 119, p.82, 26 mar. 2009. Disponível em: <http://www.imprensaoficial.com.br/PortalIO/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=/2009/diario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo/marco/26/pag_0082_3VUO11OF4FPH2e0A6E0CCCCEAQP.pdf&pagina=82&data=26/03/2009&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=10082>. Acesso em: 02 mai. 2015.

_____. **Melhoria da Mobilidade Urbana.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, n. 54 (73) Suplemento, p. 6, 18 abr. 2009. Disponível em: <http://www.imprensaoficial.com.br/PortalIO/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=/2009/suplemento/diario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo/abril/18/pag_0006_AHA4NPLIO7EQ4e4VB6B05F1LUI3.pdf&pagina=6&data=18/04/2009&caderno=Suplemento%20-%20Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=10006>. Acesso em: 13 mai. 2015.

_____. **Prefeitura debate uso da bicicleta como transporte alternativo em SP.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, ano 52, n. 46, 13 mar. 2007a. Disponível em: <<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipId=01OSUIDVC7D16e403PI6L0CF7B7>>. Acesso em 18 mar. 2015.

DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Prefeitura entrega a avenida Miguel Yunes integrante do Complexo Viário Jurubatuba.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, ano 52, n. 138, 28 jul. 2007b. Disponível em: <

<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipId=55DCKRD49KNEBe1NDPS3SD1FQKT> >. Acesso em 11 fev. 2014.

_____. **Kassab entrega Autódromo de Interlagos para GP Brasil de Fórmula**

1. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, ano 52, n. 192, 16 out. 2007c. Disponível em:

<<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipId=D9FJGQLJMOISSeA0BE6QDDM2A88>>. Acesso em 18 fev. 2014.

_____. **Uso da bicicleta reúne em debate técnicos da Prefeitura e do Estado.**

São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, ano 52, n. 238, 22 dez. 2007d. Disponível em:

<<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipId=31N8JPHGNISMNeE92V6D342MPOR>>. Acesso em 23 mai. 2015.

_____. **Prefeitura adota medidas para aumentar a segurança no transporte público.**

São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, ano 51, n. 235, 16 dez. 2006 Disponível em:

<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipId=0O4BFQILB1HRGe6PO00JFL8U2P5>>. Acesso em: 10 mai. 2015

_____. **Plano Plurianual de Transporte Municipal.**

São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, ano 50, n. 200, p. 200, 21 out. 2005. Disponível em: <www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/.../ppa20142017_parte_001>. Acesso em 14 jul. 2014.

DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Plano Diretor Municipal.**

São Paulo: Imprensa Oficial do Estado. Disponível em:

<<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/navegaEdicao.aspx?ClipID=EHE4SVVNOPNqE48RBBCCU8652E&PalavraChave=Plano%20Diretor%20Municipal>>. Acesso em: 21 mai. 2015.

DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Plano Municipal de Circulação**

Viária e de Transportes. São Paulo. Imprensa Oficial do Estado. Suplemento, Ano. 49 p. 90, 13 mai. 2004. Disponível em:

<http://www.imprensaoficial.com.br/PortalIO/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=/2004/suplemento/diario%2520oficial%2520do%2520municipio/maio/13/pag_0649_6CJGRT7ASF0ILeDM0NOQ5P99VAA.pdf&pagina=649&data=13/05/2004&caderno=Suplemento%20-%20Di%C3%A1rio%20Oficial%20do%20Munic%C3%ADpio&paginaordenacao=10649>. Acesso 03 jul. 2015.

DONATI, P. **La cittadinanza societária.** Roma-Bari: Laterza, 1993.

DUARTE, Jorge. Sobre a emergência do(s) conceitos de comunicação pública. In: KUNSCH, Margarida M.K (Org.). **Comunicação pública, sociedade e cidadania**. 1 ed. São Caetano do Sul, SP: Difusão Editora, 2011.

_____. **Métodos e Técnicas de Pesquisa em Comunicação**. São Paulo: Atlas, 2008.

_____. (Org.). **Comunicação Pública: estado, mercado, sociedade e interesse público**. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio (Orgs.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

EXENI, José Luís. Gobernabilidad Mediática - Mass Media y grado de gobierno: difícil des(encuentro). **Revista Organicom**, São Paulo, Ano 3, n.4, ECA/USP, 2006.

_____.(Org.). **Comunicação pública: Estado, mercado, sociedade e interesse público**. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

FIGUEIREDO, N.M.A. **Método e metodologia na pesquisa científica**. 2 ed. São Caetano do Sul, SP: Yendis Editora, 2007.

FOLGATO, Marisa. Perspectiva. **O ESTADO DE S. PAULO**. São Paulo, 1 jan. 2000. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20000101-38791-spo-0060-ext-x18-not/busca/transporte+coletivo>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

FREY, Klaus. Governança Urbana e Participação Pública. **RAC-Eletrônica**, v. 1, n. 1, art. 9, p. 136-150, jan./abr. 2007. Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/rac-e>>. Acesso em: 09 jun. 2014.

GADOTTI, A. (Org.). **Pubblicità sociale. Lineamenti ed esperienzi**. Milão: Franco Angeli, 1993.

GOMIDE, Alexandre D.; Farah, Marta; Morales, Carlos. Boareto, Renato. **Agenda governamental e o processo de políticas públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana**. Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada. Brasília, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/browse?type=author&value=Gomide%2C+Alexandre+de+%C3%81vila>>. Acesso em : 05 nov.2014.

HABERMAS, J. **Historia y crítica de la opinión pública: la transformación estructural de la vida pública**. 8 ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

HABERMAS, J. **Mudança estrutural da esfera pública**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

HAJE, Lara. Comunicação, esfera pública e poder. In: RAMOS, Murilo Cesar; SANTOS, Susy dos. (Orgs.). **Políticas de comunicação**: buscas teóricas e práticas. São Paulo: Paulus, 2007. (Coleção Comunicação).

HASWANI, Mariângela F. **Comunicação pública**: bases e abrangências. São Paulo: Saraiva, 2013.

_____. Comunicação governamental: em busca de alicerce teórico para a realidade brasileira. **Revista Organicom**, São Paulo, Ano 3, n.4, ECA/USP, 2006.

_____. **Quem agenda quem**: estudo das relações entre assessorias de imprensa do setor público e veículos jornalísticos na cidade de São Paulo. 2003. Dissertação (Mestrado em Comunicação Social) - Escola de Comunicações e Artes, ECA/USP. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2003.

HIGA, Caio Vinícius. **Política de Transporte Coletivo em São Paulo entre 2001 e 2010**: meio ambiente construído, sistemas técnicos e organização dos serviços de transportes. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP). São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-15032013-113927/publico/2012_CaioViniciusHiga.pdf>. Acesso em: 05 mai. 2015.

HOUAISS, A.; VILLAR, M.S. **Dicionário Houaiss da Língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Perfil dos Municípios Brasileiros 2002**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/perfilmunic/2012/defaulttab_pdf.shtml> Acesso em: 04 set. 2014.

JAMBEIRO, Othon; SOBREIRA, Rosane; RABELO, Priscila. TICs e gestão pública em planos diretores de cidades brasileiras. **Eptic – Revista de Economía Política de las Tecnologías de La Información y Comunicación**. Salvador, v. XI, n. 3, sep.- dec., 2009. Disponível: www.eptic.com.br> Acesso em 23 set. 2014.

JANOSKI, T. **Citizenship and civil society**. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

KAÇOUSKI, Marina. Comunicação pública: construindo um conceito. In: MATOS, Heloiza (Org.). **Comunicação Pública**: interlocuções, interlocutores e perspectivas, São Paulo: ECA/USP, 2012.

_____. A comunicação pública na perspectiva da teoria do reconhecimento. In: KUNSCH, M. M. K. (Org.). **Comunicação pública, sociedade e cidadania**. São Caetano do Sul: Difusão Editora, 2011. (Série Pensamento e Prática, v. 4).

KUNSCH, Margarida M. K. (Org.). **Comunicação pública, sociedade e cidadania**. São Caetano do Sul, SP: Difusão Editora, 2011.

_____. (Org.). **A comunicação como fator de humanização das organizações**. 1 ed. São Caetano do Sul, SP: Difusão Editora, 2010.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1983.

LEAL, Luciana Nunes. Só 3,8% das cidades tem plano de transportes. **Jornal O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 24 jun. 1989. Caderno Metrôpoles, p. A.23. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20130704-43724-nac-22-cid-a23-not/busca/MOBILIDADE+plano>>. Acesso em: 04 jun. 2015.

LÉVY, PIERRE. Democracia Algorítma – Conferência. In: I CONGRESSO INTERNACIONAL DE NET-ATIVISMO.2013. São Paulo: Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo, 2013.

LIPPMANN, W. **Opinião pública**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

LOCK, Fernando do Nascimento. Participação popular no controle da administração pública: um estudo exploratório. **Revista Eletrônica de Contabilidade**. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, RS, vol.1, n.1. set.-nov. 2004.. Disponível em: <<http://cascavel.ufsm.br/revistas/ojs2.2.2/index.php/contabilidade/article/view/122/3530>>. Acesso em: 12.06.2015.

LUDKE, M.; ANDRÉ, M.E.D.A. **Pesquisa em educação**: abordagens qualitativas. São Paulo: EPU, 1986.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antonio Néelson Rodrigues de. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Revista Transportes**. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, Bauru, SP, v. XVI. n.1, jun. 2008. p. 25-35, junho. Disponível em: <<http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13/10>> Acesso em: 20 jun. 2014.

MALANGA, E. **Publicidade**: uma introdução. São Paulo, Atlas, 1976.

MANCINI, P. **Manuale di comunicazione pubblica**. 5 ed. Bari: Editori Laterza, 2008.

MANSO, Bruno Paes; ZANCHETA, Diego; REINA, Eduardo. Sem cumprir meta da 1ª gestão, Kassab prevê mais corredores. O ESTADO DE S. PAULO, São Paulo, 28 mar. 2009. Cidades/Metrôpoles, C.3, p. 51. Disponível em:

<<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20090328-42165-spo-51-cid-c3-not/busca/Marta+Suplicy>>. Acesso em 08 jun. 2015.

MARSHALL, T.H. **Cidadania, classe social e status**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.

MARTÍN-BARBERO, Jesús. **Ofício de cartógrafo**: travessias latino-americanas da comunicação e cultura. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

MATHEUS, Carlos. A crise é institucional. **O Estado de S. Paulo**. Opinião. São Paulo, 25 mar. 2015. Disponível em: <<http://opinioao.estadao.com.br/noticias/geral,a-crise-e-institucional-imp-,1657370>>. Acesso em: 25 mar. 2015.

MATOS, H. ; GIL, Patrícia Guimarães. Quem é o cidadão na comunicação pública? In: MATOS, H. (Org.). **Comunicação pública**: interlocuções, interlocutores e perspectivas. São Paulo: ECA/USP, 2013.

_____. Comunicação política e comunicação pública. **Revista Organicom**. São Paulo: ECA/USP, ano 3. n.4, p. 58-73, 1º semestre 2006.

MATSUDA, Celso Toshito. **Governo eletrônico**: a reforma democrática do Estado-Nação: A Prefeitura da Cidade de São Paulo. 2006. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo da Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo – CRP-ECA/USP. São Paulo, 2006.

MATTEI, Juliana Flávia; AMORIM, Laura Lúcia da Silva; LIEDKE, Mônica Souza. Trânsito urbano: o limiar do caos? Políticas de gestão e mobilidade urbana. **RFD-Revista da Faculdade de Direito da UERJ**, Rio de Janeiro, v.1, n. 19, jun./dez. 2011.

MÍDIA DADOS BRASIL 2013. Disponível em <<http://midiadados.digitalpages.com.br>>. Acesso em: 17 abr. 2015.

MIRANDA, André. Pierre Lévy comenta os protestos no Brasil: uma consciência surgiu. Seus frutos virão a longo prazo. **O GLOBO**. Rio de Janeiro, 26 jun. 2013. Disponível em: <<http://www.glo.bo/19t6XAT>> Acesso em: 20 jul. 2013.

MORIN, Edgar. **Introdução ao pensamento complexo**. Tradução Eliane Lisboa. 4 ed. Porto Alegre: Sulina 2011.

_____. **Ciência com consciência**. Mira-Sintra: Europa América, 1982.

NOVELLI, Ana Lucia Coelho Romero. O papel institucional da comunicação pública para o sucesso da governança. **Revista Organicom**, São Paulo, Ano 3, n. 4, ECA/USP, p.75-89, 2006.

O ESTADO DE S. PAULO. **Acervo Estadão**. Governo Kassab sobre o não cumprimento de metas de mobilidade e retrocesso de uma década nos serviços. São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20100723-42647-spo-3-edi-a3-not/busca/Marta+Suplicy>>. Acesso em 08 jun. 2015.

_____. **Acervo Estadão**. Serra parte para inaugurações. São Paulo, Cidades, p.34, 2006. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20060118-41000-spo-34-cid-c3-not/busca/Fura+Fila>> Acesso em 25 jun. 2015.

_____. **Acervo Estadão**. Aviso de licitação pública internacional. Secretaria Municipal de Transportes pública abertura de licitação para obras na região central, contra rótula arco norte. São Paulo, 2006. Disponível em:<<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20061010-41265-spo-32-eco-b11-not/busca/transporte%20coletivo+2006>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

_____. **Acervo Estadão**. Brecha perigosa. São Paulo, 2003. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20031017-40176-nac-3-edi-a3-not/busca/Fura%20Fila>>. Acesso em 25.06.2015.

_____. **Acervo Estadão**. Resultado de busca para política de trânsito e transporte São Paulo 2002. São Paulo, 2002. Disponível em: <[http://acervo.estadao.com.br/procura/#!/Pol%C3%ADtica de tr%C3%A2nsito e transporte S%C3%A3o Paulo 2002/Acervo//spo/1/2000///Editorial|Cidades|Opini%C3%A3o|Politica](http://acervo.estadao.com.br/procura/#!/Pol%C3%ADtica%20de%20tr%C3%A2nsito%20e%20transporte%20em%20S%C3%A3o%20Paulo%202002/Acervo//spo/1/2000///Editorial|Cidades|Opini%C3%A3o|Politica)>. Acesso em: 27. mai. 2015.

OLIVEIRA, Fernando Paulino. Comunicação e responsabilidade social: modelo, propostas e perspectivas. In: SANTOS E RAMOS (Orgs.). **Políticas de Comunicação**: buscas teóricas e práticas. São Paulo: Paulus, 2007, p.177-201.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis: Vozes, 2007.

PATRI, Eduardo Carlos R. da. Relações Governamentais, lobby e advocacy no contexto de public affairs. **Organicom – Revista Brasileira de Comunicação Organizacional e Relações Públicas**. São Paulo, Gestcorp/ECA-USP, ano 3, n.14, 1º sem. 2011.

PAULA, Ana P. Paes de. **Por uma nova gestão pública**: limites e potencialidades da experiência contemporânea. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

RABAÇA, C. A.; BARBOSA, G. **Dicionário de comunicação**. Rio de Janeiro: Codecri, 1978.

RAMOS, Murilo Cesar; SANTOS, Susy dos. (Orgs.). **Políticas de comunicação: buscas teóricas e práticas**. São Paulo: Paulus, 2007. (Coleção Comunicação).

REALE, M. **Lições preliminares de direito**. 21 ed. São Paulo: Saraiva, 1994.

REDE NOSSA SÃO PAULO – IBOPE INTELIGÊNCIA. **Pesquisa dia mundial sem carro**. São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www.nossasaopaulo.org.br/noticias/rede-nossa-sao-paulo-e-ibope-lancam-oitava-pesquisa-sobre-mobilidade-urbana>> Acesso em: 18 set. 2014.

_____. Pesquisa origem e destino 2007. Região Metropolitana de São Paulo. São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.nossasaopaulo.org.br/biblioteca/pesquisa-origem-e-destino-2007>>. Acesso em: 14 fev. 2015.

REGO, Francisco Gaudêncio Torquato do, 1945 – **Marketing político e governamental: um roteiro para campanhas políticas e estratégias de comunicação**. São Paulo: Summus, 1985.

REINA, Eduardo. Agora o Fura Fila vai ganhar trilhos. **O Estado de S. Paulo**, Cidades, São Paulo, 28 abr.2009, p.39. Disponível em:< <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20090429-42197-spo-39-cid-c1-not/busca/Gilberto+Kassab+Jos%C3%A9>>. Acesso em: 30 jun. 2015.

_____. TCM aprova contas e aponta falhas. **O Estado de S.Paulo**. Cidades, p.52. São Paulo, 25.jun.2009. Disponível em:<<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20090625-42254-spo-52-cid-c6-not/busca/transporte+coletivo+2006>>. Acesso em: 25 abr. 2015.

REVISTA ENGENHARIA. São Paulo: Engenho Editora Técnica, n. 578, ano 64, 2006.

_____. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes, São Paulo: Engenho Editora Técnica, p. 7, dez. 2004.

_____. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes, São Paulo: Engenho Editora Técnica, p. 11, mai. 2004.

_____. **Reestruturação do transporte coletivo em São Paulo**. São Paulo: Engenho Editora Técnica, n. 559, ano 61, 2003.

REVISTA PESQUISA FAPESP. **Mais atenção nas ruas**. Laboratório no Mundo. São Paulo. Ed.161. p.40, Jul. 2009. Disponível em <http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2009/07/lab_mundo_161.pdf>

Acesso em: 29. abr. 2014.

REVISTA MOBILIDADE URBANA. Circular em São Paulo. São Paulo: Engenho Editora Gráfica. Ano 1, n. 1, Nov. 2002.

REVISTA DO SISTEMA INTERLIGADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes, mai. 2004.

ROLANDO, Stefano. "A dinâmica evolutiva da comunicação pública". In: KUNSCH, M.M. K. (Org.). **Comunicação pública, sociedade e cidadania**. São Caetano do Sul, SP: Difusão Editora, 2011.

_____. **Comunicazione pubblica**: modernizzazione dello Stato e diritti del cittadino. Milão: Ore, 1992.

SALGADO, Silvia Regina da. **Administração Municipal**: a comunicação e a informação pública inovando a gestão das políticas sociais. 2005. Tese (Doutorado em Ciências da Informação e Documentação). Escola de Comunicação e Artes – Universidade de São Paulo (ECA-USP). São Paulo, 2005.

SALVADORI FILHO, Fausto. Um novo plano para São Paulo. **Apartes**. São Paulo, n. 2, out. 2013.

SANTAELLA, Lucia. **Comunicação e Pesquisa**: projetos para mestrado e doutorado. São Paulo: Hackers Editores, 2001.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso de São Paulo. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SÃO PAULO (Cidade). Câmara Municipal de São Paulo. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**. São Paulo, 18 fev. 2014. Disponível em: <<http://planodiretor.camara.sp.gov.br/wp/>> Acesso em: 02 jun. 2014.

SÃO PAULO (Cidade). Câmara Municipal de São Paulo. **Portal da Transparência**. Disponível em: <<http://www.camara.sp.gov.br/blog/comissao-de-transito-e-transporte-quer-ouvir-tres-secretarios-municipais/>>. Acesso em: 22 jun. 2015.

_____. Câmara Municipal de São Paulo. **Projeto de Lei Nº 688/2013**. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei 13.430/2002. São Paulo, 30 abr. 2014. Disponível em:

<<http://planodiretor.camara.sp.gov.br/wp/index.php/projeto-de-lei/>>. Acesso em: 30.abr.2014.

_____. Câmara Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de desenvolvimento Urbano. **Elaboração do PL 688/13**. Cartilha do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://planodiretor.camara.sp.gov.br/wp/wpcontent/uploads/2014/04/CartilhaPlanoDiretor.pdf>>. Acesso em: 02.jun.2014

_____. Câmara Municipal de São Paulo. Comissão de Trânsito e Transportes. **Secretário é convocado para apresentar planos para a pasta**. São Paulo: 28 set. 2009. Disponível em: <<http://www.camara.sp.gov.br/blog/comissao-de-transito-e-transporte-quer-ouvir-tres-secretarios-municipais/>>. Acesso em: 09.jun.2015.

_____. Câmara Municipal de São Paulo. **Prefeitura apresenta Plano de Metas na Câmara Municipal**. São Paulo, 31 mar. 2009. Disponível em: <<http://www.camara.sp.gov.br/blog/prefeitura-apresenta-plano-de-metas-na-camara-municipal/>>. Acesso em: 27.jun.2015.

SÃO PAULO (Cidade). Câmara Municipal de São Paulo. Comissão de Trânsito e Transportes. **Comissão de Trânsito e Transporte quer saber do secretário de Transportes quantas linhas de ônibus foram extintas nos últimos 24 meses**. São Paulo, 13 nov. 2008. Disponível em: <<http://www.camara.sp.gov.br/page/2/?s=Comiss%C3%A3o+de+tr%C3%A2nsito+e+transporte>>. Acesso em: 09.jun.2015.

_____. Câmara Municipal de São Paulo. Secretaria Geral Parlamentar. **Lei Orgânica do Município de São Paulo**. São Paulo, 06 abr. 1990. Disponível em: <<http://www2.camara.sp.gov.br/Lei-Organica/Lei-Organica.pdf>>. Acesso em: 12.mar.2015.

_____. Câmara Municipal de São Paulo. **Lei nº 8.394**. Autoriza a constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET. São Paulo, 28 mai. 1976. Disponível em: <<http://www.camara.sp.gov.br/page/4/?s=cria%C3%A7%C3%A3o+da+CET>> Acesso em: 02.jun.2015.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Transportes. **Conselho Municipal de Trânsito e Transporte**. São Paulo. 2015. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/> Acesso em: 09.jun.2015.

_____. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Transportes. **Jornal do Ônibus e meios de divulgação para público do transporte coletivo público municipal**. São Paulo 2015. Disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=162486>. Acesso em: 18.mai.2015.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura Municipal. Secretaria de Negócios Jurídicos. **LEI Municipal** nº 13.241, de 12 de dezembro de 2012.

Disponível em:
<http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=13122001L%20132410000>. Acesso em: 09 jun. 2015.

_____. **Lei Municipal** nº 13.430, de 13 de setembro de 2002. Projeto de Lei. Diário Oficial da Cidade de São Paulo, São Paulo, nº 201, São Paulo, p. 50, 2005.

_____. **Plano Municipal de Mobilidade Urbana**. Secretaria Municipal de Transportes. 2015. Disponível em:

<<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/>>
Acesso em: 09 jun. 2015.

SÃO PAULO (Cidade). **Sistema de Informação ao cidadão, eCIC**. Secretaria Municipal de Transportes. 08 jul. 2015. Disponível em: <<http://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/acesso-a-informacao/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 08 jul. 2015.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. **A Crise da Mobilidade Urbana em São Paulo**. São Paulo em Perspectiva. v. 15, n. 1, São Paulo, Jan./Mar. 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?>>. Acesso em: 17 mar. 2013.

SILVA, J. R.; C. D. ALMEDIA; J. F., GUINDANE. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História e Ciências Sociais**. São Paulo, ano 1, n. 1, jul. 2009.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.

SILVA, J. A. **Curso de direito constitucional positivo**. 19.ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

STUMPH, Ida Regina C. "Pesquisa bibliográfica". In: DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio (Orgs.). **Métodos e Técnicas de Pesquisa em Comunicação**. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

TARDE, G. A. **A opinião e as massas**. São Paulo, Martins Fontes, 1992.

TEIJEIRO, Carlos Alvarez. La moderna institucionalización de los medios de comunicación y las transformaciones de la esfera pública: Habermas, Dewey, Sennet. In: TEIJEIRO, Carlos Alvarez. **Comunicación, democracia y ciudadanía** : fundamentos teóricos del Public Journalism. Ed. La Cruja Ciccus: Tucumán, Argentina. 2000,p.53-96. (Ediciones Ciccus).

TÉRAN, José Angel. **CET 30 anos**. São Paulo (SP): Companhia de Engenharia de Tráfego, 2005.

TOCQUEVILLE, A. **De la démocratie en Amerique**. 15 ed. Paris: M. Lévy Freères, 1868.

TORQUATO DO REGO, Gaudêncio. **Tratado de comunicação organizacional e política**. São Paulo: Thomson Learning, 2010.

_____. As Distorções da Comunicação Política. **Revista Organicom**. São Paulo, ano 3, n. 4, 2006. Disponível em: <<http://www.revistaorganicom.org.br>> Acesso em: 10 abr. 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história o trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume - Fapesp, 1999.

VASCONCELOS, Eduardo A. O transporte urbano no Brasil. **Le Monde Diplomatique-Brasil**. Meio Ambiente. São Paulo, 12 jun. 2013. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=1181>> Acesso em: 26 jun. 2014.

VASCONCELOS, Eduardo A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexão e propostas. São Paulo: Editora Unidas, 1996.

VILAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.

WEBER, Maria Helena. Estratégias da Comunicação de Estado e a disputa por visibilidade e opinião. In: KUNSCH, Margarida M. K. (Org.). **Comunicação pública, sociedade e cidadania**. 1 ed. São Caetano do Sul: Difusão Editora, 2011.

WOLF, Mauro. **Teorias das comunicações de massa**. Trad. Karina Jannini. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

WOLTON, Dominique. **É preciso salvar a comunicação**. São Paulo: Paulus, 2006.

ANEXO A - Revista *Engenharia* - 31 de março a 31 de maio/2001

Matéria: "Trânsito na cidade de São Paulo: CET completa 25 anos"

ANEXO B – Revista *Mobilidade Urbana* – CET-SP – novembro/2002

Matéria: “Circular em São Paulo: o desafio da mobilidade”

ANEXO C – Capa da Revista *Engenharia* - setembro/outubro/2003

Entrevista com Marta Suplicy, Prefeita de São Paulo. Matéria: “Sistema Interligado: vem aí a maior mudança em transporte coletivo sobre pneus do mundo”

ANEXO D – VIA – Informativo dos Funcionários da CET-SP – julho/2003

Matéria de Edição Especial : “27 anos de serviços à cidade”

CET
 Julho 2003
 nº 8

Edição Especial

27 anos de serviços à cidade

Em 1976, São Paulo já era uma das maiores metrópoles do mundo. A cidade tinha 13.400 km de vias e 1.370.000 veículos registrados. Neste contexto, em maio daquele ano, a CET foi criada com o objetivo principal de planejar e implantar a operação do sistema viário da cidade.

Desde então, mesmo com todas as dificuldades enfrentadas, a CET se tornou um exemplo de eficiência. A metrópole cresceu e, em decorrência, os problemas e necessidades de trânsito ampliaram-se e tornaram-se mais complexos. Para atender a essas exigências, a CET, que conta hoje com 3961 empregados, ampliou sua capacidade de atendimento às demandas.

Ao longo desses 27 anos, a Companhia conquistou diversos prêmios. O mais recente foi concedido pela AAPSA – 3 melhores na categoria Contribuição para Recursos Humanos, com a realização do projeto Semana de Talentos. Pela participação nos Programas Sociais, Primeiro Emprego e Bolsa Trabalho, a Companhia recebeu o prêmio *Fundação Abrinq-Empresa Amiga da Criança*. Além do *Selo Empresa Cidadã* concedido pela Câmara Municipal de São Paulo a CET recebeu o *Selo Social*, do Instituto Brasileiro de Análise Sociais-IBASE. Também levou o prêmio as *100 Empresas mais Ligadas do Brasil* em 2002, concedido pela Editora Abril às empresas que melhor utilizam tecnologia em suas atividades.

Em quase três décadas de prestação de serviços à cidade, a CET vem agregando atividades cada vez mais diversificadas e complexas. Neste processo, sua missão também mudou. A atual gestão impulsiona a Companhia rumo a uma nova missão, para além daquela inicial: prover mobilidade com segurança no trânsito contribuindo com a cidadania e a qualidade de vida da população.

Hoje, diferente dos objetivos que levaram à criação da empresa, os desafios são maiores. São mais de 10 milhões de habitantes, 15.600 km de vias e uma frota registrada de 5,3 milhões de veículos. O nível de eficiência e qualidade dos serviços prestados pela Companhia comprovam sua capacidade para administrar o sistema viário da cidade.

ANEXO E – Revista *Interligado* – maio de 2004. Matéria: “Bilhete único já é realidade em São Paulo”

MAIO - 2004

Interligado

Revista do Sistema Interligado de Transporte

CET
SPTrans

PREFEITURA DE
São Paulo
SECRETARIA DE TRANSPORTES

Bilhete Único

Mais prático, mais seguro
e econômico

**BILHETE
ÚNICO**

VALIDADORES ELETRÔNICOS
EQUIPAMENTO JÁ ESTÁ PRESENTE EM 100% DA FROTA

ANEXO F – Diário Oficial da Cidade de São Paulo – 14 de março de 2006

Gestão do Prefeito José Serra - Matéria: "Monitoração integrada da CET reduz impacto das chuvas no trânsito"

Diário Oficial

CIDADE DE SÃO PAULO
Prefeito: JOSÉ SERRA

Ano 51
São Paulo, terça-feira, 14 de março de 2006
Número 48

Monitoração integrada da CET reduz impacto das chuvas no trânsito

Central de Operações da CET

Texto: Neide de Moraes

A simples ameaça de chuva é suficiente para deflagrar, em poucos segundos, uma ação conjunta que integra diversos órgãos da prefeitura. Cabe à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) monitorar a circulação de veículos e pessoas no trânsito da cidade de São Paulo.

Um conjunto de ações integradas e a execução de um plano estratégico preventivo permite à CET ordenar a circulação da metrópole paulistana, que movimenta diariamente cerca de 5 milhões de veículos e 11 milhões de pessoas.

Todos os anos, a CET mapeia os pontos conhecidos de alagamento e mantém um cadastro atualizado desses locais, que inclui os novos pontos de alagamento e descarta aqueles em que os reconhecidos problemas de drenagem já foram solucionados, além de indicar todos os locais, que transbordaram ou não no ano anterior.

Nas dependências da Central de Operações da CET estão instaladas as várias áreas de trabalho da prefeitura que atuam conjuntamente na operação. As equipes do Centro de Gerenciamento de Emergências (CGE), vinculado à Secretaria de Infra-Estrutura Urbana (Sirub), monitoram os locais da cidade onde há chuva. A todo instante, o CGE informa à CET quais os estágios da chuva; e quando ela se intensifica, deflagra "estado de atenção". Nesse momento, as equipes operacionais da CET começam a se deslocar para os pontos indicados.

A operação mobiliza de 50% a 70% do efetivo da CET, cerca de 1.800 agentes de trânsito, enquanto as demais equipes trabalham para atender as ocorrências nas principais rotas e corredores de tráfego. Essas ações integradas agilizam as decisões e ações operacionais.

Quando a Gerência de Comunicação envia uma mensagem SMS, consegue informar em apenas cinco segundos todo o efetivo da empresa, do agente de trânsito ao presidente da companhia. "Hoje a comunicação via palmtop é ágil", compara o gerente de Engenharia e Comunicação da CET, Gilson Grilli. Ele conta que, em abril de 2005, quando o rio Tietê transbordou, a CET gastou 40 minutos para acionar as equipes de campo.

Equipamentos modernos possibilitam que haja 90% de chances de o CGE identificar qualquer região da cidade onde a chuva será mais forte. Além da economia de recursos materiais e de facilitar o trabalho das equipes na rua, isso direciona toda a operação no viário e permite à CET avisar a população via rádios, tevês e internet.

Este ano a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras (SMSP) passou a integrar a operação conjunta, agilizando a ação de desobstrução da pista após o alagamento. Este ano, a captação está mais eficiente, os bueiros estão mais limpos, o que reduziu o lixo que danificava as bombas.

A operação conjunta acontece no período de novembro a março se a estação for bem definida. No ano passado, estendeu-se até abril, mas pode também ser antecipada para outubro. Essas oscilações criaram esquemas preventivos como o que ocorre no Vale do Anhangabau e em outros pontos da cidade, onde um operador de trânsito fica a postos durante 24 horas por dia, estando ou não chovendo.

A ação dos agentes nas ruas

Cristiano Volpi

Cristiano Volpi, 29 anos, há cinco anos na atividade, revela-se preparado para enfrentar o trabalho árduo, nem sempre respeitado pelos motoristas, principalmente durante o período de chuvas. Quando a Central de Operações da CET avisa que a chuva está a caminho, Volpi é orientado a se deslocar para os pontos onde ocorrem alagamentos frequentes.

"Nossa tarefa é bloquear o acesso às vias que se encontram intransitáveis, além de orientar a circulação de veículos nos trechos transitáveis", explica Volpi.

O agente de trânsito conta que já enfrentou enchentes de grandes proporções, mas diz que os riscos acabam compensados pela satisfação de auxiliar o cidadão na circulação viária. "No ano passado, por exemplo, houve um alagamento na Marginal Tietê, de proporções tão absurdas que eu tive que permanecer no trecho inundado desde o início do alagamento, no final da tarde, até as 11h00 do dia seguinte", relata.

Um caso surpreendente é contado pelo agente de trânsito Dilmar Santos, que, durante um temporal no fim do ano passado, contou com a ajuda de um munícipe para socorrer uma pessoa que não conseguia sair da margem do córrego Ipiranga, cujo volume de água aumentou com a chuva. "Puxamos o cidadão que estava em apuros e o auxiliamos a resgatar alguns pertences que caíram na água no momento de sua retirada". (Caio Martins)

Educação comunitária

A segunda edição do Curso de Educador Comunitário vai preparar 1.200 professores da rede municipal de ensino para utilizar os recursos da cidade no aprendizado.

Última página

AMA em Guaianases

A prefeitura inaugurou no sábado a primeira unidade de Assistência Médica Ambulatorial de Guaianases, na Zona Leste, que já atende cerca de 250 pessoas/dia.

Última página

Combate à violência

A Casa de Isabel, no Itaim, reuniu representantes das três esferas de governo e de entidades em seminário para propor medidas contra a violência doméstica.

Última página

ANEXO G – Diário Oficial da Cidade de São Paulo – 16 de dezembro de 2006

Gestão do Prefeito Gilberto Kassab – Matéria: “Prefeitura adota medidas para aumentar a segurança no transporte público”

Diário Oficial

CIDADE DE SÃO PAULO
Prefeito: GILBERTO KASSAB

Ano 51
São Paulo, sábado, 16 de dezembro de 2006
Número 235

Prefeitura adota medidas para aumentar a segurança no transporte público

Texto: Alexandre Gajardoni
agajardoni@prefeitura.sp.gov.br

A Prefeitura de São Paulo começa a adotar medidas para reduzir o número de acidentes no sistema de transporte público da Cidade. Duas portarias sobre a matéria foram publicadas no Diário Oficial de sexta-feira, dia 15. Uma delas, a de nº 213/06, determina o afastamento de motoristas envolvidos em acidentes e a outra, de nº 214/06, cria o certificado de Qualificação de Motorista “CONDUBUS”, indispensável para o exercício da função. Além disso, a fiscalização que já existe atualmente deverá ser intensificada com o uso de radares do tipo pistola e a verificação de todos os tacógrafos, instrumento que registra a velocidade dos ônibus. Até agora, essa verificação tem sido feita por amostragem.

O motorista que se envolver em acidente com vítimas será suspenso e não poderá prestar serviços no sistema municipal de transporte coletivo. A medida faz parte da portaria nº 213/06, da Secretaria Municipal de Transportes. O profissional poderá retornar ao trabalho somente após a apresentação de exame psicológico e atestado de sanidade mental e física atualizado. Será obrigatório também que refaça o curso de direção defensiva.

A portaria nº 214/06 cria o certificado de Qualificação de Motorista “CONDUBUS”, obrigatório, individual e pré-requisito para o exercício da função de condutor no sistema municipal de transporte. Expedido pela SPTrans a partir do cadastramento dos motoristas e cobradores que atuam em São Paulo, o certificado ficará afixado no ônibus e terá o nome do motorista, identificação cadastral, foto e prazo de validade, similar ao sistema adotado entre os taxistas. O “CONDUBUS” é uma garantia de que o condutor do veículo foi aprovado nos cursos exigidos e cumpre as exigências estabelecidas pela SPTrans, como ter participado do Curso de Formação de Condutores, experiência

Motorista que se envolver em acidentes com vítima será punido com suspensão

com transporte coletivo e atestado de antecedentes, entre outros.

Demais medidas complementares já haviam sido anunciadas para melhorar a qualidade dos serviços e a segurança dos usuários. Além de atuar em duas frentes prioritárias – impedir que os veículos trafeguem com as portas abertas e aplicação de multas por excesso de velocidade –, a Prefeitura está investindo em novos radares móveis do tipo pistola, para que os fiscais possam atuar com maior agilidade no controle da velocidade dos veículos, e em um software para o controle de todos os tacógrafos, que deixará de ser feito por amostragem. O controle ficará ainda mais eficaz a partir da implantação do monitoramento remoto via GPS em todos os quase 15 mil veículos, processo que deverá estar concluído no primeiro semestre de 2007.

Os veículos fabricados depois de 2003 já saem de fábrica com sistema que impede a circulação com as portas abertas e também estabelece um limite de velocidade a partir do qual a aceleração é cortada eletronicamente.

O uso do limitador de velocidade não é obrigatório no momento, embora tenha sido adotado por algumas empresas e cooperativas. A Prefeitura pretende tornar seu uso obrigatório e os carros que não contam com o sistema terão um prazo para adotá-lo.

Já a fiscalização com os radares do tipo pistola, portáteis, que indicam apenas a velocidade do veículo à distância, sem emitir multas, será feita com o acompanhamento de responsáveis pelas empresas e cooperativas de ônibus, para garantir a lisura do processo. Além disso, os tacógrafos, equipamentos presentes em todos os ônibus que registram a velocidade durante todo o período em uso, serão fiscalizados por um sistema de leitura eletrônica. No sistema atual, essa leitura é feita apenas em uma parcela da frota.

Apesar dos graves acidentes envolvendo o transporte coletivo registrados nos últimos dias, a média de ocorrências não aumentou em relação aos últimos anos. Desde que começou a ser aferido, a média anual de acidentes é de aproximadamente 1.700, incluindo atropelamentos.

A portaria nº 211/06 publicada na quarta-feira, dia 13, determina que, nos próximos 180 dias, não será permitida a inclusão de novos ônibus com motor dianteiro pelas empresas e cooperativas do setor. Novos veículos deverão ser equipados com o propulsor na traseira, modelo usado em aproximadamente 30% dos ônibus da capital. A medida era uma antiga reivindicação do sindicato dos motoristas, que alega que o motor na parte da frente do ônibus, além do aumento de temperatura, submete o condutor a um barulho muito intenso e por tempo prolongado. Durante os 180 dias estipulados na portaria será realizado um estudo interdisciplinar, coordenado pela SPTrans, que vai determinar o que será feito no futuro a respeito dessa questão.

Seminário discute direitos humanos

Evento realizado na Assembleia Legislativa de São Paulo, sexta-feira, comemorou também o Dia Internacional do Imigrante, celebrado nesta segunda-feira.

Página 3

Arte que inclui nas metrópoles

Até 23 de dezembro, a mostra cultural do projeto Nós do Centro leva oficinas, espetáculos e cinema gratuito à região do Glicério, com o tema inclusão social nas metrópoles.

Última página

CET articula Operação Chuvas

A Companhia de Engenharia de Tráfego opera nesta época com um plano preventivo, que mobiliza de 50 a 70% do efetivo para atender emergências nas principais vias.

Página 2

ANEXO H - Diário Oficial da Cidade de São Paulo – 28 de julho de 2007

Matéria: “CET recomeça Operação Volta às Aulas em escolas de maior impacto viário”

sábado, 28 de julho de 2007

Diário Oficial da Cidade de São Paulo

São Paulo, 52 (138) — III

CET recomeça Operação Volta às Aulas em escolas de maior impacto no viário

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) retoma, nesta segunda-feira, 30 de julho, a Operação Volta às Aulas, nas proximidades de 168 escolas da Cidade. O objetivo dessa ação é ordenar o trânsito nas imediações de escolas com maior movimento, que causam impacto no sistema viário da Capital.

A Operação Volta às Aulas conta com 321 técnicos da CET, que irão monitorar o trânsito nas proximidades das escolas, disciplinar o embarque e o desembarque de alunos e orientar a travessia de pedestres. Também serão cobidos a formação de filas duplas e o estacionamento irregular. Haverá ainda ajustes semaforicos para garantir e facilitar o acesso às escolas.

A CET faz ainda o treinamento prévio de funcionários das escolas no desenvolvimento de ações como orientação de travessia e disciplina do embarque e desembarque de alunos.

Será realizada a Operação Continua em 20 escolas. Essa operação consiste no treinamento de funcionários das escolas para o desenvolvimento de ações operacionais. Essas escolas também contarão com a presença de agentes da CET nos horários de maior impacto ao trânsito.

Outras 62 escolas receberão a Operação Periódica, que também treinará funcionários das escolas para ações operacionais, recebendo a presença de agentes da CET pelo menos uma vez por semana, para avaliação das medidas técnicas e operacionais adotadas.

A Operação Supervisionada, em outras 43 escolas, fornecerá treinamento de funcionários das escolas para ações básicas de segurança e orientação, como orientação de travessia e organização de embarque e desembarque de alunos,

Orientação para a travessia segura de pedestres é uma das ações da Operação

com acompanhamento periódico de agentes da CET.

Mais 43 escolas receberão a Ação Educativa da CET, que dará treinamento sobre ações básicas de segurança e orientação, mas não terá a supervisão dos agentes de trânsito.

Entre os dias 30 de julho e 10 de agosto, a CET promove ainda a apresentação de mimicos orientando a travessia de alunos nas faixas de segurança próximas às escolas que causam maior impacto no trânsito da Cidade. São elas: Mackenzie, Rio Branco, Colégio Renascença, Faap, Escola Carlitos, São

Luis, Dante Alighieri, Colégio Morumbi, Colégio Britânico, Palmares, Pontifícia Universidade Católica (PUC), EMPG Prof. Joaquina G. Fagundes, Emei Manuel Preto, Colégio Jardim São Paulo, Bandeirantes, Arquidiocesano, Liceu Pasteur, Emei Jose Amadei, Colégio Santa Maria.

Campanha pela segurança do pedestre

Com patrocínio da Porto Seguro, uma campanha educativa será realizada nas proximidades de 80 escolas. A campanha focaliza o pedestre com a mensagem “Respeite a faixa de travessia - Tem vida

passando”. Essa mensagem será veiculada em 100 mil bandeirinhas que serão distribuídas aos alunos. Durante os dez primeiros dias, 40 promotores, identificados com camisetas verdes estampadas com o tema da campanha, irão orientar os alunos para agitar as bandeirinhas toda vez que fizerem uma travessia.

Para difundir mensagens educativas, principalmente de ações corretas para realizar a travessia nas faixas de pedestres, bem como redobrar a atenção com as crianças, serão distribuídos 200 mil folhetos aos pais de alunos, motoristas e demais usuários das vias próximas das escolas.

Força-tarefa na região de Pinheiros combate ação de ambulantes ilegais

Texto: Ricardo Vendramel
rvendramel@prefeitura.sp.gov.br

As ações de combate aos ambulantes irregulares da Subprefeitura Pinheiros tiveram início na noite de domingo, dia 22, no largo da Batata e na rua Teodoro Sampaio. Mil ambulantes e 25 barracas ilegais foram removidos, sem nenhum tipo de confronto, por uma força-tarefa formada por 150 homens da Prefeitura, Polícia Militar, Guarda Civil Metropolitana (GCM), CET e Eletropaulo.

Dos mil ambulantes que se instalavam diariamente na região, apenas 300 possuem o Termo de Permissão de Uso (TPU), emitido pela Prefeitura. No entanto, dos 300, 85% estavam inadimplentes até o início da ação.

No domingo, funcionários da Subprefeitura, acompanhados pela GCM, apreenderam barracas e materiais comercializados ilegalmente. Técnicos da Eletropaulo destruíram ligações clandestinas de luz e a CET auxiliou na sinalização do trânsito. A Polícia Militar permanecerá no local por tempo indeterminado para impedir que os camelôs retornem à região.

Um depósito clandestino que abastecia os ambulantes foi destruído e o

Máquina remove entulho de depósito destruído

entulho da região removido na terça-feira. A Subprefeitura também instalou uma tenda no largo da Batata, para servir como base operacional para a Polícia Militar e Guarda Civil Metropolitana.

Dando continuidade à fiscalização na região, estabelecimentos que não possuem alvará estão sendo fechados. Suas entradas são lacradas com malotes - blocos de concreto que pesam aproximadamente 500 quilos cada um. Foram 13 operações do tipo ao longo da semana.

Seis estabelecimentos comerciais foram lacrados na terça-feira, dia 24.

Três deles ficam na avenida Faria Lima: a Danceteria Noturna, a casa de forró Scala e o JW Estacionamento, que ocupava um quarteirão inteiro entre as ruas Cardeal Arcoverde e Teodoro Sampaio. Na rua Baltazar Carrasco, 167, o Bar Brunus foi fechado e multado em R\$ 2.180,17.

Outros dois estabelecimentos que já haviam sido fechados no primeiro semestre deste ano tiveram o lacre restabelecido. O Bar e Lanches Miami, na avenida Faria Lima, 814, foi fechado novamente e multado em R\$ 2.180,17. A casa noturna Fortaleza, na rua Cunha Gago, 497, não estava aberta, mas os blocos haviam sido

removidos e foram recolocados. Os três casos serão encaminhados para o 14º DP, para a abertura de inquérito policial por crime de desobediência.

Na quarta-feira, mais três estabelecimentos comerciais na região do largo da Batata foram lacrados. A casa noturna Love Dance Café Night Club, na avenida Faria Lima, 818, recebeu multa de R\$ 2.180,16 e o Love Night, na rua Baltazar Carrasco, 168, foi multado em R\$ 2.181,60. Já a fábrica de luminárias Metalux Ltda., na rua Paes Leme, 330, recebeu multa de R\$ 4.360,34.

Um posto de gasolina da bandeira Esso foi fechado na quinta-feira, pela Prefeitura, por falta de segurança, e pela Agência Nacional do Petróleo (ANP), por adulterar combustíveis. Também foram fechados por falta de alvará de funcionamento: uma loja de móveis na rua Teodoro Sampaio, 2.656; uma loja comercial na mesma rua, nº 1.946; e um ferro-velho, na rua Fernão Dias, 640.

Na próxima semana continuam as ações de fechamento dos estabelecimentos irregulares. A Subprefeitura Pinheiros também dará uma nova cara à região do largo da Batata, com a pintura de guias e sarjetas, além do plantio de mudas e árvores.

ANEXO I - Diário Oficial da Cidade de São Paulo – 14 de julho de 2007 – Gestão do Prefeito Gilberto Kassab. Matéria: “Mais de 3 milhões de pessoas usaram Expresso Tiradentes em quatro meses”

Diário Oficial

CIDADE DE SÃO PAULO
Prefeito: GILBERTO KASSAB

D.O.C.: São Paulo, 52 (128), sábado, 14 de julho de 2007

Mais de 3 milhões de pessoas usaram Expresso Tiradentes em quatro meses

Texto: Elisa Limbeck
elisa.limbeck@spttrans.com.br

Foto: Elisa Limbeck

Com 120 dias de operação, completados no dia 7 de julho, a linha do Expresso Tiradentes (via elevada) já transportou cerca de 3,3 milhões de pessoas, o que representa 27,5 mil usuários ao dia. A Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e a São Paulo Transporte (SPTTrans) vêm aprimorando o atendimento aos usuários desde o início de sua operação comercial, em 10 de março, por meio de estratégias para beneficiar ainda mais os moradores das regiões do Sacomã, Ipiranga, Glicério e do Grande ABC.

A criação de novas linhas estruturais e a implantação do sistema de pré-embark, estendido a todas as estações e terminais, possibilitaram um ganho de tempo aos usuários e diminuíram o intervalo das partidas. Além disso, foram direcionadas as linhas de passagem pelo Terminal Sacomã à rua Bom Pastor.

Os 25 ônibus novos (10 articulados e 15 híbridos) que circulavam no corredor com velocidade média de 40 km/h passaram a circular com 50 km/h, com intervalo médio de quatro a cinco minutos. Através desta medida, o passageiro economizou mais seis minutos no trajeto entre os Terminais Sacomã e Mercado. No início o percurso era feito em 20 minutos agora são gastos apenas 14.

As linhas intermunicipais foram seccionadas no Terminal Sacomã, melhorando

Expresso Tiradentes completa 120 dias melhorando a qualidade de vida da população

a estrutura do sistema de transporte e a diminuição das reclamações dos usuários, aumentando as opções de deslocamento. Os passageiros do ABC passaram a utilizar o Bilhete Único, entregue gratuitamente após o seu cadastro, em substituição aos passes em papel.

Além dos usuários, todos que passam pela região do Expresso Tiradentes foram beneficiados com sua implantação. O motorista que trafega pela avenida do Estado

tem agora melhores condições de trânsito e os que residem no entorno contam com maior segurança, pontos de iluminação e terão seus bairros revitalizados.

Os usuários do Expresso Tiradentes podem chegar pedalando a um terminal ou estação. São 550 vagas em áreas fechadas, com total segurança, nas quais podem deixar suas bicicletas sem preocupação.

Eles podem contar também com la-

zer, cultura e esporte através do programa Interação nos Terminais, promovido pela SPTTrans, nos terminais Mercado e Sacomã. Nestes locais já foram realizadas mostras artísticas e shows.

As obras do trecho III, que ligará o corredor por via elevada até a Vila Prudente, na zona leste, estão aceleradas. Serão mais 2,8 km de extensão entre as avenidas Juntas Provisórias e Prof. Luís Ignácio Anhaia Mello com a Praça Rui Roxo.

Campanha de estímulo à manutenção veicular oferece inspeção gratuita

A oitava fase da Campanha de Estímulo à Manutenção Veicular Preventiva acontece entre os dias 16 e 21 de julho, oferecendo inspeção gratuita nos veículos participantes. A iniciativa, que tem o apoio da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), é promovida pelo site WebMotors e o jornal Oficina Brasil. O atendimento gratuito aos motoristas será realizado das 9h às 17h, no posto de inspeção montado no estacionamento do Hipermercado Carrefour Tatupé, na avenida Salim Farah Maluf, s/n, Zona Leste da cidade.

Nesta fase do programa, a inspeção terá como foco principal “Bateria e Sistema Elétrico”. Para isso, os motoristas receberão instruções sobre a importância de manter a parte elétrica do veículo em perfeito funcionamento. Itens como bobina, bateria, fiação, alternador e tensão serão analisados e testados diante do condutor.

O objetivo do programa é alertar os motoristas sobre a importância de manter os itens mecânicos e de segurança do veículo em perfeito funcionamento, por meio da manutenção preventiva, de modo a evitar

Foto: João Luiz G. Silva/ACOM

Campanha auxilia motorista a conservar seu automóvel

acidentes causados por falhas mecânicas.

Durante uma semana por mês, até novembro de 2007, a capital paulista contará com postos estratégicos de inspeção veicular gratuita, montados em estabelecimentos de supermercados próximos às grandes vias da cidade.

Em pouco mais de 15 minutos são checados itens como funcionamento

do motor, freios, correias, suspensão, iluminação, limpador de pára-brisas e acessórios de segurança. Os veículos também passam por análise dos níveis de emissão de poluentes. Técnicos especializados realizam o trabalho com o apoio das empresas: WebMotors, Banco ABN Amro/Aymoré Financiamentos, Oficina Brasil, Baterias Heliar, Tokio Marine,

Dayco, Filtros Fram, MTE Thompson, Osram, Sabó e Valeo. Ao final, o motorista receberá um diagnóstico para verificar os itens na oficina de sua preferência ou no mecânico de confiança.

Público atendido

De um total de 1246 veículos inspecionados nas seis primeiras fases do programa, 44% apresentaram problemas no limpador de pára-brisas e 39% nas correias dentadas. A inspeção detectou também vazamento de óleo em 35% dos veículos, enquanto 34% dos veículos apresentaram problemas na embreagem. Verificou-se ainda emissão de poluentes acima do limite permitido para o ano de fabricação em 32% e uma ou mais lâmpadas do sistema de sinalização estavam queimadas em 22% dos veículos. No item sinalização, destaca-se a maior incidência de problemas na luz de freios em 11% de todas as marcas inspecionadas.

Nos meses seguintes, serão divulgados os locais e os temas do programa. Mais informações podem ser acessadas nos sites (www.webmotors.com.br) e (www.oficinabrasil.com.br).

ANEXO J - Capa da Revista *Engenharia* de outubro/novembro/2006

Entrevista com Gilberto Kassab, prefeito da cidade de São Paulo, e matéria “Expresso Tiradentes – Corredor de última geração vai mudar a cara de São Paulo”

ANEXO K – Jornal do Ônibus - 1º a 10 de Julho de 2011

JORNAL DO ÔNIBUS
nº 852 - de 1º a 10 de julho de 2011

**DÊ PREFERÊNCIA À VIDA.
RESPEITE O PEDESTRE**

Declaração dos Direitos Universais do Pedestre

De hoje em diante fica estabelecido que:
É facultado aos motoristas...

1. Dar bom dia para os pedestres (antes que eles passem).
2. Acenar para os passantes (mesmo que não passem).
3. Esperar pelos retardatários (antes que eles passem).
4. Olhar a cor dos sapatos (mesmo que não passem).
5. Admirar as pernas das moças (antes que elas passem).
6. Deixar que todos passem (mesmo que não passem).
7. Ceder a faixa de trânsito (antes que haja trânsito).
8. Aguardar que todos voltem (mesmo que não tenham ido).
9. Pensar que o destino de todos é o mesmo que o seu: a vida!
10. E só passar se houver passado o último sapato furado, depois que o pedestre, sorrindo, lhe disser "muito obrigado!"

Por via das dúvidas, deixe que o pedestre decida.
Não seja mais um, na via expressa da pressa. Nem faça do seu carro o motor contínuo da morte. Mova a VIDA!

PEDESTRE-SE!
A vida te merece! A vida te agradece!
Antonio Barreto, Escritor e Poeta.

www.preferenciaavida.com.br

APÊNDICE A: Solicitação de Informação à Prefeitura São Paulo

Instrumento utilizado para solicitar informações à Prefeitura de São Paulo pelo Sistema e-SIC (Serviço de Informação ao Cidadão) sobre as mídias e a comunicação utilizadas pelo governo para debater com a população os Planos de Mobilidade Urbana nas gestões de Marta Suplicy (2001-2004), de José Serra (2005-2006) e de Gilberto Kassab (2006-2012).

Prezado(a) Senhor(a),

O pedido abaixo está temporariamente congelado para avaliação sobre o órgão responsável pela informação solicitada. O prazo de atendimento não sofreu alteração.

Protocolo: 12082

Requerente: Valdenete Gomes de Moraes

Data de abertura: 08/06/2015

Prazo de atendimento: 28/06/2015

Órgão da solicitação: SECOM - Secretaria Executiva de Comunicação

Solicitação do requerente: Quais as mídias e ações de comunicação e publicidade oficial utilizadas para debater com a população os Planos de Mobilidade no início das gestões dos prefeitos Marta Suplicy (2001-2004), José Serra (2005-2006) e Kassab (2006-2012)? Nessas gestões, quais os investimentos em publicidade em ônibus, Vans e pedestres para os serviços de mobilidade no trânsito e transporte? Em outras palavras, como o governo fala com os usuários de transporte coletivo (ônibus e vans) e com os pedestres?

Para obter detalhes do pedido de informação registrado, acesso e-SIC pelo link <http://esic.prefeitura.sp.gov.br> e clique na opção do *menu* do sistema "Consultar Pedido".

Atenciosamente,

APÊNDICE B: Resposta à Solicitação de Informação pela Secretaria Executiva de Comunicação da Prefeitura de São Paulo

Sistema e-SIC

Prezado(a) Senhor(a),

O pedido de informação abaixo foi analisado e teve resposta na data 08/07/2015.

Protocolo: 12082

Requerente: Valdenete Gomes de Morae

Data de Abertura: 19/06/2015

Prazo de atendimento: 09/07/2015

Órgão da solicitação: SPTrans - São Paulo Transportes S/A

Solicitação do requerente: Quais as mídias e ações de comunicação e publicidade oficial utilizadas para debater com a população os Planos de Mobilidade no início das gestões dos prefeitos Marta Suplicy (2001-2004), José Serra (2005-2006) e Kassab (2006-2012)? Nessas gestões, quais os investimentos em publicidade em ônibus, Vans e pedestres para os serviços de mobilidade no trânsito e transporte? Em outras palavras, como o governo fala com os usuários de transporte coletivo (ônibus e vans) e com os pedestres?

Resposta: Prezada Múnicipe, Em atenção ao pedido e-SIC nº 12082 sobre mídias e ações de comunicação e publicidade oficial utilizadas para debater com a população os Planos de Mobilidade, informamos que o atual modelo de gerenciamento do sistema de transportes do município de São Paulo, foi desenvolvido e implementado durante a administração da prefeita Marta Suplicy (2001 - 2004), inclusive a bilhetagem eletrônica com o padrão do Bilhete Único. Nesse período foram realizadas inúmeras reuniões e Audiência Públicas nas diversas regiões da cidade para debater o tema com a sociedade, dando origem a Lei 13.241 de 12 de dezembro 2001, que norteou o processo licitatório para contratação das empresas (concessionárias) e das cooperativas (permissionárias), no ano de 2003. Nas gestões dos prefeitos José Serra (2005-2006), e Gilberto Kassab (2006-2012), não ocorreram alterações significativas no sistema, visto que o modelo implantado em 2003, estava vigente. Desde o ano de 2013, a Prefeitura de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, está debatendo com a sociedade alterações no atual modelo, tendo em vista que os contratos firmados em 2003, tinham vigência de 10 anos, inúmeras contribuições foram incorporadas ao novo modelo projetado para o sistema de transporte coletivo sobre pneus, que passará a vigorar em São Paulo após concorrência pública para definição dos operadores, conforme o Decreto 56.232 que dispõe sobre a nova licitação publicado na edição do dia 03/07/2015 do Diário Oficial do Município, <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=198809> Uma das maneiras de assegurar transparência e democratização nos debates sobre mobilidade urbana, foi a criação e implantação do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), formado por representantes da administração municipal, operadores e usuários do sistema de transporte coletivo e organizações da sociedade civil: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/ Quanto à comunicação com os usuários esclarecemos que a São Paulo Transporte, dispõe de canais permanentes de comunicação e usa essas ferramentas para informar alterações operacionais, novos serviços, projetos e planos referentes à mobilidade urbana na cidade de São Paulo. A principal ferramenta de comunicação é o Jornal do Ônibus, criado em maio de 1989. Trata-se de um cartaz em formato A3 que é afixado em todos os coletivos da cidade, terminais de ônibus e postos de atendimento da SPTrans. A partir de dezembro de 2009, o conteúdo deste material passou a ser divulgado no site da SPTrans. A publicação ocorre a cada 10 dias e está na edição nº 984, a tiragem de cada edição é de cerca de 22 mil exemplares. A empresa também utiliza outras peças como folhetos, cartazes, faixas, banners, mensagens nos terminais e edições especiais do Jornal do Ônibus para manter os usuários orientados e informados sobre os serviços, projetos e planos. Destacamos que desde 1996, está no ar o site [sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br) para informações detalhadas sobre todas as ações, serviços e projetos da empresa. A cada ano essa ferramenta é mais explorada e apresenta novas seções para divulgar as questões da mobilidade, assim como dados dos custos da empresa (inclusive com publicidade), e informações operacionais. Desde 2003, a SPTrans publica diversos indicadores (idade média da frota; Passageiros Transportados; Frota Contratada) em <http://www.sptrans.com.br/indicadores/>; Receita e Despesa, em http://www.sptrans.com.br/indicadores/historico_receitas-despesas.aspx. Outros dados foram acrescentados a partir de 2013, atendendo a Lei de Acesso à Informação e à determinação dar

transparência à administração

municipal.http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.phpA comunicação vem sendo ampliada por meio de outros canais de interação com os usuários como o Facebook (a partir de julho de 2013), atualmente com cerca de 23 mil curtidas e o Twitter (novembro de 2011), com aproximadamente 357 mil seguidores, além do canal no Youtube (junho de 2013). Apenas no período de dezembro/2007 a dezembro/2012, houve atendimento direto de uma agência de publicidade. O escopo do contrato era "Prestação de serviços técnicos para realização de estudos, concepção, pesquisa, produção, execução, veiculação, distribuição de materiais, peças para divulgação de atos, programas, obras, serviços e campanhas da SPTrans". O serviço foi prestado pela Agnelo Pacheco Criações e Propaganda Ltda, o relatório de todas peças produzidas e custos envolvidos

estãohttp://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=162486. Atenciosamente CIRO BIDERMAN Chefe de Gabinete da SPTrans

Para obter detalhes do pedido de informação registrado, acesse o e-SIC pelo link <http://esic.prefeitura.sp.gov.br> e clique na opção do *menu* do sistema "Consultar Pedido".

Atenciosamente,