



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE JORNALISMO**

PAULO HENRIQUE DA SILVA GOMES

**PIRATAS DA CAPITAL:
AS NARRATIVAS MUDIÁTICAS SOBRE O TRANSPORTE
INFORMAL NO DISTRITO FEDERAL**

Brasília

2018

PAULO HENRIQUE DA SILVA GOMES

**PIRATAS DA CAPITAL:
AS NARRATIVAS MUDIÁTICAS SOBRE O TRANSPORTE
INFORMAL NO DISTRITO FEDERAL**

Monografia apresentada à banca examinadora da Faculdade de Comunicação da Universidade de Brasília (UnB), como parte das exigências para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social, com habilitação em Jornalismo.

Orientadora: Prof. Dra. Elen Cristina Geraldes

Brasília

2018

Paulo Henrique da Silva Gomes

PIRATAS DA CAPITAL:

As narrativas midiáticas sobre o transporte informal no Distrito Federal

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Elen Cristina Geraldes
Orientadora

Prof. Dr. Zanei Ramos Barcellos
membro

Prof. Dr. Wagner Antônio Rizzo
membro

Prof. Dr. Sérgio Ribeiro de Aguiar
suplente

Brasília

2018

RESUMO

O presente trabalho trata da cobertura jornalística de uma modalidade do transporte informal, o chamado transporte pirata. Por meio de uma análise de conteúdo, que compreendeu o período de 2013 a 2018, inspirada na obra da teórica francesa Laurence Bardin, objetivou-se descrever e analisar como o principal jornal da capital do país, o Correio Braziliense, abordou a temática, fundamental para a mobilidade urbana de uma parcela da população do DF que não dispõe de carro e não é bem contemplada pelo transporte público convencional. O estudo tem relevância porque a mobilidade urbana é um substrato do urbanismo de grande complexidade social e política e afeta de forma imperativa o direito de ir e vir e a qualidade de vida da população, sobretudo dos grupos economicamente mais vulnerável. Os principais resultados evidenciaram que o enquadramento do Correio Braziliense sobre a temática destaca os problemas advindos desse tipo de transporte e não os motivos pelos quais a população recorre a ele. Além disso, o periódico criminalizou o transporte pirata. O veículo mostrou aceitação e concordância com outra modalidade tida até então como informal: o transporte por aplicativos.

Palavras-chave: mobilidade urbana; transporte pirata; cobertura jornalística; políticas de comunicação.

ABSTRACT

This paper deals with the journalistic coverage of an informal transport modality, the so - called pirate transport. Through a content analysis, which covered the period from 2013 to 2018, inspired by the work of the French theoretician Laurence Bardin, the objective was to describe and analyze how the main newspaper of the capital of the country, Correio Braziliense, addressed the fundamental theme for the urban mobility of a part of the DF population that does not have a car and is not well contemplated by conventional public transportation. The study has relevance because urban mobility is a substrate of urbanism of great social and political complexity and imperatively affects the right to come and go and the quality of life of the population, especially the economically most vulnerable groups. The main results showed that the Correio Braziliense framework on the subject highlights the problems arising from this type of transport and not the reasons why the population uses it. In addition, the newspaper criminalized pirate transport. The vehicle showed acceptance and agreement with another modality previously considered as informal: the transport by applications.

Keywords: urban mobility; pirate transport; news coverage; communication policies.

AGRADECIMENTOS

Mãe, agradeço pelo espaço de crescimento, pelos valores ensinados, pelos desafios propostos e pela vida dedicada aos filhos. Cada palavra deste trabalho representam os anos de trabalho árduo, como diarista, para eu ter um futuro. E mesmo que a senhora insista que eu devo levar o crédito, essa graduação também é sua. Obrigado por me ensinar a viver, comigo e para o mundo.

Gostaria de agradecer ao meu irmão Luis pelo valor de cada gesto, pelas dificuldades enfrentadas em um mundo despreparado as suas limitações. As minhas irmãs Fabiana e Adriana, por me ensinar a transformar as dores da vida em progresso e vitória. Agradeço a minha família pela companhia e pela confiança compartilhada.

À minha avó Maria Lúcia por me oferecer um caminho de apoio e carinho. Ao meu pai, Seu Gildo de Moraes Ferreira, por proporcionar, com o pouco que lhe restou, oportunidade aos menos afortunados. E à Maria Aurea, por ter sido uma grande amiga, preocupada e franca sobre a realidade periférica.

A minha orientadora, Elen Cristina Geraldês, agradeço por todas as oportunidades ofertadas, pois elas me proporcionaram um amor maior a minha profissão e ao meu futuro. Que ainda possamos desenvolver muitas atividades. Obrigado por acreditar em mim e por me desejar um futuro quando eu sequer concebia o meu presente.

Ao meu professor Fernando de Oliveira Paulino, eu agradeço pelas oportunidades oferecidas e por fazer minha graduação repleta de criatividade e diversão. Obrigado pela amizade e espontaneidade.

Dedico este trabalho em especial aos meus amores Diego Caetano, Leonardo Sarcinelli, Letycia Souza, Victor Hugo e Monique Freitas. Jeison obrigado pelos sonhos compartilhados, meu grande amigo.

A Universidade de Brasília agradeço por toda a experiência vivenciada.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|---|----|
| Ilustração 1 - Mobilidades geográficas | 21 |
| Ilustração 2 - Número de publicações referentes ao termo <i>transporte pirata</i> | 38 |
| Ilustração 3 - Distribuição de matérias acerca do transporte pirata nas editorias do jornal CB..... | 38 |
| Ilustração 4 - Título para serviço irregular I. | 39 |
| Ilustração 5 - Título para serviço irregular II. | 39 |
| Ilustração 6 – Título para serviço irregular III | 40 |
| Ilustração 7 - Protesto do serviço regular | 40 |
| Ilustração 8 - Alternativas propostas pelo veículo à comunidade e o transporte pirata. | 40 |
| Ilustração 9 - Posicionamento do CB. | 41 |
| Ilustração 10 - Temas das matérias do caderno de cidades do CB que tratam do transporte pirata | 42 |
| Ilustração 11 - Publicação repetida I | 44 |
| Ilustração 12 - Publicação repetida II | 44 |
| Ilustração 13 - Publicação repetida III | 45 |
| Ilustração 14 - Publicação repetida IV | 45 |
| Ilustração 15- Publicação repetida V | 45 |
| Ilustração 16 - Tabela: Síntese de análise por editorias..... | 49 |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUÇÃO | 9 |
| 2. METODOLOGIA | 11 |
| 2.1. Etapas da pesquisa | 13 |
| 3. CONTEXTUALIZAÇÃO | 17 |
| 3.1. Mobilidade e transporte | 17 |
| 3.2. Mobilidade urbana | 19 |
| 3.3. Transportes | 22 |
| 3.4. Qualidade no serviço de transporte terrestre..... | 24 |
| 3.4.1. Tarifação | 27 |
| 3.4.2. Segurança | 29 |
| 3.4.3. Tecnologia e informação | 31 |
| 3.5. Transporte Alternativo..... | 32 |
| 4. A PERSPECTIVA MUDIÁTICA SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE INFORMAL | 37 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 51 |
| REFERÊNCIAS | 54 |

1. INTRODUÇÃO

O transporte coletivo urbano é um serviço que se dispõe a qualificar o bem-estar da população na cidade. Ele foi introduzido e desenvolvido à medida que as cidades se transformaram em grandes centros urbanos. Desta forma, o transporte público é um instrumento indispensável ao planejamento urbano quando este demonstra preocupação com a viabilidade e acesso dos cidadãos aos serviços locais. O transporte coletivo é parte do que entendemos como mobilidade urbana.

A mobilidade urbana é, por sua vez, um sistema de circulação espacial, ideológico, social, material e político nascido do processo de urbanização e instrumentalizado por inúmeras áreas de conhecimentos. A mobilidade, observada pelo senso comum, pode ser limitada aos seus meios de transporte (pés, bicicletas, carro, ônibus, trens, aviões, navios, etc.). Entretanto, suas diversas formas conduzem tanto a necessidade do homem em descobrir o mundo (Balbim, 2016, p.28), como os indicadores de qualidade, alçados na complexidade social e lidados por meio das diferentes classes sociais e suas ocupações.

A compreensão da mobilidade urbana nos capacita a elencar medidas necessárias ao planejamento urbano, assim como interpretar a situação das cidades e os contrastes presentes em países como o Brasil, com grande concentração de renda e desigualdade social. As mobilidades são indispensáveis ao debate de ordem pública relacionado aos meios de transporte urbanos.

O tema desta monografia é a cobertura jornalística de uma modalidade de transporte alternativo, o transporte pirata. O problema de pesquisa busca evidenciar como o periódico Correio Braziliense fez a cobertura jornalística do transporte pirata entre janeiro de 2013 e julho de 2018. O objetivo geral é descrever e analisar essa cobertura, por meio da técnica de pesquisa de Análise de Conteúdo, proposta por Laurence Bardin. São objetivos específicos:

- a) Conceituar mobilidade urbana;
- b) Apresentar indicadores de qualidade do transporte público;
- c) Definir o conceito de transporte pirata;
- d) Analisar a relevância desse tipo de transporte nas grandes cidades;
- e) Observar temporalmente a construção de matérias sobre essa temática no jornal Correio Braziliense.

A justificativa para a escolha do tema possui duas naturezas. A primeira é de ordem acadêmica: em pesquisa realizada no início deste estudo, foram encontrados poucos trabalhos

relacionando transporte pirata e jornalismo. Há, portanto, muito a ser pesquisado. A segunda é de ordem subjetiva: por ter sido criado em uma região muito carente de transporte público, fui um usuário frequente de transporte pirata. Sabia dos limites desse tipo de transporte, como a insegurança e a precariedade, mas entendia que ele era a alternativa possível para assegurar o meu direito de ir e vir. A necessidade de uso do transporte pirata me fez questionar o porquê de coberturas jornalísticas criminalizarem simultaneamente o transporte pirata e a população que é usuária. Além disso, também me indagava sobre o porquê de o governo não propor melhorias para o transporte público convencional. Essas questões iniciais foram essenciais para prosseguir com o estudo do tema.

O trabalho está dividido em cinco capítulos. O primeiro capítulo traz uma introdução do tema, os objetivos e o problema de pesquisa do estudo. A segunda parte da pesquisa apresenta a metodologia de estudo, contextualizando a teoria do agendamento e a análise de conteúdo como perspectivas fundamentais. Discute-se o sistema público de transporte coletivo por meio das teorias do agendamento, as quais entendem o papel da opinião pública e da mídia na construção das realidades, destacando que a agenda midiática pauta a relevância dos principais assuntos na agenda pública, o que coloca em disputa temas com grau de relevância diferentes. Logo em seguida, são apresentados os procedimentos adotados para a análise de conteúdo.

Os conceitos fundamentais para compreender a temática, como mobilidade, qualidade do serviço de transporte, ferramentas tecnológicas para melhorar o funcionamento do transporte urbano e o papel da comunicação nos processos de reivindicação social são tratados no terceiro capítulo do trabalho. Além disso, também neste capítulo são apresentadas as circunstâncias em que o transporte irregular se faz presente como alternativa à população, os mecanismos jurídicos e os processos legislativos que envolvem o modelo informal e os conflitos de interesse referentes aos taxistas e aos provedores do serviço de transporte oferecido por aplicativos.

Com base nas técnicas de Lawrence Bardin, apresenta-se, no quarto capítulo, o cenário de mobilidade noticiado pelo periódico *Correio Braziliense*, considerando-se casos de negligência pública e o imaginário gerado pelos veículos de comunicação acerca da mobilidade urbana para a sociedade. No último capítulo são feitas considerações sobre o papel da comunicação no desenvolvimento da mobilidade urbana e dos serviços de transporte público.

2. METODOLOGIA

Para elaboração do trabalho foram utilizadas duas estratégias metodológicas: a análise bibliográfica e a análise de conteúdo. Por meio de extensa revisão bibliográfica, buscou-se compreender os processos de urbanização; apresentar conceituações referentes aos termos de mobilidade; entender o funcionamento do transporte público coletivo; elaborar um levantamento quanto à qualidade do setor e abordar o sistema de transporte informal e suas características.

A pesquisa bibliográfica recorreu aos bancos de dados Scielo, Repositório da Universidade de Brasília (UnB), Repositório do Instituto de Pesquisa e Economia Aplicadas (IPEA) e Google Acadêmico, que concentra artigos e publicações científicas livres para acesso *on-line*. Foram utilizadas as palavras-chave “transporte urbano”, “transporte pirata”, “tarifação”, “comunicação” e “transporte”. O uso da Biblioteca Central da UnB contribuiu para a investigação com títulos importantíssimos para a reflexão sobre urbanismo, mobilidade e processo comunicativo, além de dispor de conteúdos mais voltados à temática dos efeitos de gestão do transporte no cotidiano da população.

Conforme dava andamento às leituras, surgiram algumas opções de recorte para o tema transporte pirata: o processo e o desenvolvimento do transporte coletivo urbano no Distrito Federal e Entorno; a análise das medidas para acessibilidade a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; e a abordagem do papel da mídia para a ilegalidade do transporte alternativo no Distrito Federal. Optou-se por este último recorte.

A segunda estratégia metodológica, a análise de conteúdo, foi utilizada após a escolha do recorte. Desenvolvida por Lawrence Bardin (2009), com a finalidade de pesquisar o conteúdo disseminado pelos veículos de comunicação, a técnica possibilita isolar termos ou somá-los a grandes estruturas semânticas para produzir inferências sobre o objeto analisado.

Após as definições reunidas ao longo da contextualização sobre o cenário de mobilidade urbana, foram utilizados os estudos de Maxwell McCombs sobre as Teorias do Agendamento para fomentar os argumentos pontuados e dar uma base à análise de conteúdo. Buscou-se, desta forma, explicar a participação do Correio Braziliense, veículo local, no agendamento do transporte informal da região.

O agendamento é o processo no qual um assunto ganha evidência em detrimento de outros. Os professores americanos Maxwell McCoombs e Donald Shaw perceberam que alguns assuntos tinham mais espaços nos jornais e acumulavam um tempo maior de audiência,

suprimindo outros temas, relevantes ou triviais. Eles observaram no período eleitoral que os temas em destaque eram abordados insistentemente em detrimento de outros e analisaram como esses temas eram elencados pela mídia e quais efeitos tinham sobre o debate popular. Dessa forma, objetivaram, com a teoria do agendamento, compreender como a agenda midiática influenciava a agenda pública.

Os estudos de agendamento, fortemente influenciados pelo conceito de opinião pública de Lippman (FIGUEIREDO, 1996), focaram também na duração e no impacto da agenda proposta pela mídia sobre o público e as variações de seus efeitos em diferentes localidades. McCombs (2009) pesquisou os níveis de influência da mídia e concluiu que essa influência era maior entre os mais pobres e menos escolarizados, mas não deixava de pautar a vida dos mais escolarizados. O autor nos surpreende ao afirmar que cinco a sete temas apenas são absorvidos pela população. Dessa forma, a agenda midiática contribui, com sua hierarquia e seu silenciamento, para que algumas temáticas sejam totalmente ignoradas pelo público.

Para McCombs, tanto os cidadãos mais escolarizados, quanto a população com menos instrução acompanham a mídia. A diferença diz respeito ao fluxo de conteúdo disputado. O acompanhamento da agenda midiática mostra-se indispensável à opinião pública na sociedade de massa, quaisquer que sejam a classe social, a escolaridade, a renda, a idade e o sexo do indivíduo. O autor ressalta também a importância da localidade, já que conteúdos expressamente importantes em uma região não têm o mesmo efeito em outra, devido à proximidade daquela população em relação àquele tema. Além disso, é relevante a liberdade dos veículos de comunicação de massa para a teoria. Os efeitos do agendamento não aconteceriam em um país no qual o governo controlasse a mídia, já que nesse caso a opinião pública seria abafada pelos interesses da ordem em vigor.

Em diferentes períodos, os experimentos de Weaver e McCombs foram retomados, como nas pesquisas de Chernov (2011), mostrando a vitalidade dos estudos do agendamento. Novas variáveis, como as mudanças tecnológicas da mídia e a força das redes sociais devem ser investigadas para redimensionar o agendamento em uma época de transformações e do advento das *fake news*.

A seguir, serão apresentadas as etapas da pesquisa para seu melhor entendimento.

2.1. Etapas da pesquisa

O veículo Correio Braziliense foi escolhido por se tratar de um jornal tradicional de Brasília, adotado como referência na capital ainda em sua construção. Segundo dados do Instituto Verificador, divulgado pelo portal de notícias Poder 360 (2018), o Correio Braziliense possui por volta de 45.000 em assinaturas (impresso e digital). Esse número o posiciona no 7º lugar do ranking de veiculação impressa nacional, sendo o único periódico do Centro-oeste entre os 11 principais veículos do país.

O Correio Braziliense possui um arquivo digital com a documentação *on-line* de matérias impressas publicadas desde 1999. As notícias mencionadas estão disponíveis apenas para assinantes, criando um obstáculo financeiro para a pesquisa documental e o acompanhamento posterior. O valor para assinatura do serviço digital custa R\$ 19,90 por 11 meses, sendo que no primeiro mês a assinatura possui o valor de R\$ 1. O pesquisador também pode fazer um cadastro para utilizar os espaços da Central de Documentação (CEDOC) pelo valor de R\$ 18, válidos por quatro anos. Na CEDOC, é possível encontrar todas as matérias publicadas previamente à digitalização. Estas disponíveis apenas para acesso presencial.

Na pré-análise, uma das etapas sugeridas por Bardin, é necessário estabelecer um período para filtragem das matérias. Em um primeiro momento da pesquisa, pensou-se no ano de 2008, visto se tratar da data em que foi estabelecida a irregularidade do serviço informal no DF. Desta forma, o pré-teste para a Análise de Conteúdo, no buscador da plataforma de arquivos do CB (Busca CB), fez uso da palavra “pirata” para matérias datadas de junho de 2008. Foram encontradas 10 matérias contendo o termo “pirata”, das quais três estavam associadas ao transporte público do Distrito Federal. As demais diziam respeito a extravio, corrupção e venda ilegal de material sem teste de qualidade.

Para uma prévia de quantas notícias relacionadas ao transporte estavam disponíveis, o período foi ampliado, estendendo-se de janeiro a dezembro do mesmo ano. Passou-se a usar os termos “transporte alternativo” e “transporte pirata” nos buscadores. A pesquisa rendeu 69 itens contendo o termo “transporte alternativo”. Entretanto, os buscadores trazem palavras cruzadas indistintamente e não foi possível confirmar que todas as matérias estavam relacionadas à mobilidade urbana. Já o termo “transporte pirata” se relacionou a 36 matérias, todas referentes à mobilidade urbana. Observou-se que as matérias são apresentadas ao público, mas só é possível

acessá-las integralmente com a assinatura do veículo ou utilizando seu espaço presencial de pesquisa documental.

Na segunda etapa foram visitados os espaços de pesquisa do veículo após agendamento por telefone. Conforme as orientações dos responsáveis pela Central de Documentação, as pesquisas poderiam ser realizadas livremente, sendo necessário sinalizar caso surgisse interesse em imprimir ou baixar algum arquivo, mediante pagamento de taxa. Ao utilizar novamente o buscador, foi possível acessar o conteúdo das matérias integralmente. Como forma de testá-lo, foi utilizado de forma aleatória o mês de julho de 2005. Foram encontradas 144 publicações com a palavra “transporte”. O número de publicações equivale ao número de reclamações sobre o funcionamento do sistema de transporte público. Nem todas são reportagens, mas direcionam os conteúdos de destaque nas páginas, ou seja, a palavra “transporte”, generalizada, designa ações de transporte de objetos, de transações financeiras, de cunho político, etc. Outras matérias abordam o transporte aéreo e as demais abordam o transporte urbano, políticas de mobilidade e as relações econômicas pertinentes.

Para melhorar os resultados, foi utilizada a palavra “ônibus” como marcador. O período permaneceu o mesmo e foram encontradas 149 publicações. Ao utilizar como palavra-chave o termo “transporte coletivo”, com a mesma data, o número foi reduzido em cerca de 90%. De fato, foram encontradas 14 matérias no mês de julho de 2005. As buscas permitiram verificar que os conteúdos estavam mais centrados no tema. Destaca-se a chamada para incentivo ao uso de transporte solidário, apontando-se as diferenças entre este e o transporte alternativo informal

Com as palavras “transporte alternativo”, surgiram cinco buscas, das quais quatro eram notas sobre o transporte alternativo e a última correspondia a uma reportagem sobre o trânsito. Na tentativa com o termo “transporte pirata” não foram encontradas matérias no período determinado. Ao pesquisar pelas palavras “transporte pirata” sem restringir o período surgiram 316 matérias desde 1999, período de início da documentação digital pelo veículo.

Para facilitar o processo de análise e a obtenção dos materiais, foi realizada uma assinatura do veículo. Desta forma, foi estipulado para análise final o uso do termo “transporte pirata” em um período de cinco anos, contado de janeiro de 2013 a julho de 2018. Até esse ponto constitui-se um corpus mais definido, corroborando uma representatividade do termo e adotando uma postura de não-seletividade, de modo a considerar todas as matérias que abordam a temática,

segundo a regra de exaustividade (BARDIN, p. 122). Obtém-se, desse processo, 71 páginas do jornal impresso com a presença do termo “transporte pirata”.

Realizou-se a leitura flutuante do material para destacar os períodos em que o termo “transporte pirata” aparece, de modo a realizar uma perícia (BARDIN, 2009) sobre a construção da narrativa por meio da decifração estrutural. Esta consiste em uma abordagem mais intuitiva e imersiva, permitindo a organização dos termos para a leitura sintagmática, na qual se aponta o tema presente nas enunciações e a leitura paradigmática, a qual se dedica a destacar tendências.

A organização segundo as técnicas de Bardin constituiu a tabela temática (Apêndice A), da qual se pode obter uma leitura geral das publicações, utilizar fragmentos e até parágrafos específicos, respeitando os conceitos de não-seletividade, representatividade e homogeneidade propostos pela autora afim de se garantir um corpus consistente à análise.

A primeira coluna da tabela temática indica a pertinência do termo no corpo da publicação. Para as publicações em que o termo transporte pirata aparece apenas como complemento da publicação, ou seja, refere-se ao transporte pirata para complementar outra temática central, classificou-se com uso do código “(c)”. Matérias que abordam sobre as paralisações e acabam por citar o transporte pirata são exemplos que adotam esta classificação. Em algumas matérias, o termo transporte pirata é abordado isoladamente, em um ou mais parágrafos, contudo a existência do termo, ou mesmo do parágrafo, não exerce influência sobre a publicação de forma geral, essa publicações são classificadas como (i). Notas publicadas com apenas um parágrafo também atendem esta classificação por não apresentarem aprofundamento sobre o tema, apenas apontamentos objetivos. Em uma das publicações, crime é associado ao modelo de transporte em um dos parágrafos, contudo os demais são referente a outros caso de violência, sem qualquer ligação ao trecho que menciona o transporte pirata. Por fim, na classificação de pertinência do termo ao conteúdo da publicação atribuiu “(i+)” às reportagens e às notas que apresentam aprofundamento do termo transporte pirata ao longo da publicação. As reportagens que aborda o transporte pirata como máfia organizada ou as que conferem distinção aos serviço de transporte pirata por meio de aplicativo atendem a esta classificação.

A segunda coluna apresenta a data de publicação e editoria responsável. A mesma coluna é utilizada para o processo de avaliação das publicações. As avaliações foram determinadas conforme o objeto ou referente, no caso o termo “transporte pirata”, e são organizadas em núcleos de sentidos, partindo da semântica, pois a unidade de registro, segundo Bardin favorece o

agrupamento ou categorização do enunciado, podendo desta forma indicar as maiores tendências presentes nos textos e contribui na reunião de dados gerais para o processo de análise. Foram utilizados termos que atribuíssem valores gerais ao enunciado ou palavra para centralizá-lo. A unidade de registo que norteia o encaminhamento da análise, no período de pré-análise, é a percepção do transporte pirata enquanto personagem, pois, conforme Bardin explica, ao conduzir a análise por meio desta unidade de registo, constitui-se as unidades de contexto (ordem, palavras, temas, núcleos de sentidos e objeto ou referente) para prosseguir o tratamento dos enunciados analisados.

As unidades de contexto são mecanismos para manusear as unidades de registo seja para desconstruí-las a partir do contexto em que são apresentadas como também formulá-las como unidades superiores após sua compreensão. Assim como a elaboração de codificadores semelhantes no corpus considerando mínimas distinções para emprego (BARDIN, 2009, p.133). A avaliação contida na segunda coluna conduz a direção da análise, conforme pontua Bardin, e obtém-se o posicionamento do veículo. A unidade aponta uma condução favorável, negativa ou neutra quanto ao termo (p.137). Parte da intensidade de palavras associadas ao termo transporte pirata a indicação sobre o posicionamento do veículo. A organização segundo a unidade de registo e unidades de contexto contribuem a compreender se o contexto estudado é adequado para, assegurando-o (p.133).

A terceira e última coluna apresentam os parágrafos analisado. Começando com o título da publicação, a sessão segue indicando os parágrafos específicos correspondentes ao termo em análise. As disposições dos parágrafos também indicam a pertinência do termo ao longo das matérias, possibilitando a classificação da primeira coluna. Os parágrafos analisados segundo a disposição apresentada acima, constam ao fim deste trabalho, após as referências.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

A seguir, serão apresentados os conceitos relacionados à pesquisa de forma detalhada.

3.1. Mobilidade e transporte

O nascimento das cidades é marcado pelo abandono do feudalismo, pelo desenvolvimento das técnicas de produção, que iriam propiciar as bases para o processo de industrialização, e pelo início da centralidade das políticas do Estado. Desta forma, a cidade é a caracterização dos anseios de uma humanidade em construção. Roberto Guiducci (1980) propõe o nascimento de um urbanismo capaz de dar meios ao desenvolvimento das cidades, considerando uma relação com as demais ciências e com a participação social. No mesmo processo, o autor aponta os erros históricos do planejamento urbano, que colaboram para o desenho de estruturas sociais excludentes e de grandes abismos entre os mais ricos e os mais pobres.

O urbanismo, segundo Guiducci (1980), é uma resposta ao processo de reorganização social. Relaciona-se o aumento populacional subsequente ao *boom* demográfico e a redução da mortalidade infantil aos avanços na medicina, que possibilitaram uma expectativa de vida maior. Nesse processo, o urbanismo, por adotar uma política de ruptura dos moldes tradicionais do feudalismo, representa uma postura reguladora importante ao desenvolvimento, porém estimulante à exclusão, segundo os preceitos dos "bons construtores" (GUIDUCCI, 1980, p. 21).

Os urbanistas racionalistas haviam intuído, pelo menos em parte, os perigos que tal desenvolvimento provocava e criticavam o caos crescente que a expansão demográfica juntamente com a revolução industrial estavam causando no delicado tecido das estruturas urbanas (GUIDUCCI, 1980, p. 22)

Essa visão racional, segundo Guiducci, está mais relacionada aos aspectos estéticos da cidade deslocados dos problemas socioeconômicos já existentes naquele período. O autor ainda indica que, devido a esta perspectiva, por muito tempo o urbanismo esteve subordinado à arquitetura, como produção artística da cidade, sem fundamentação econômica.

Guiducci ressalta ainda que o urbanismo possui a responsabilidade de projetar a cidade segundo ideais políticos e econômicos, considerando as demais áreas do conhecimento. Nos moldes mais progressistas, incorpora a participação popular e a informação aos cidadãos, atribuições negadas no método regulador e esteticamente excludente do modelo racional. Além disso, faz uma crítica ao urbanismo subordinado ao desenho. Para o autor, esse modelo é uma

traição, pois padroniza o espaço urbano, delimita-o e o destina a um público segundo seus recursos financeiros.

É um urbanismo que não faz o cálculo dos fatores sociológicos, ambientais e comportamentais e pela falta de aplicação de uma série de instrumentos políticos e organizativos (não arquitetônicos) para enfrentar isso [...] Ir além do desenho significa, então, usar todos os instrumentos interpretativos e projetáveis para avaliar o máximo número de variáveis que compõem a efetiva realidade social e humana no espaço. (GUIDUCCI, 1980, p. 27).

O desenho da cidade, em suas reflexões, aponta para uma sociedade hierarquizada, efetivada sob a lógica da expansão quantitativa da produção, restringindo qualquer ação do urbanismo modificador. A expansão e reprodução deste modelo, mesmo em nações preocupadas com o bem-estar social, alimentará a desigualdade social, pois todo o desenho consiste em uma margem que crescerá e dará "lugar ao que denominamos caos urbano, congestionamento ou gigantismo, cuja forma final é piramidal" (GUIDUCCI, 1980, p. 51).

Outro autor importante para se pensar o espaço é o francês Michel Foucault (2014). Ele estuda a formalização de instituições disciplinares, que correspondem a um processo histórico de controle populacional. Por meio do medo e da violência, física ou psicológica, desenvolviam-se, mesmo antes das técnicas do desenho, padrões e perfis sociais aceitáveis e recusavam-se as mínimas alteridades.

A sociedade disciplinar tem raízes, segundo Foucault, nos processos de punição da Idade Média. A manutenção da ordem e do poder real conduzia-se por meio do domínio dos corpos, disponíveis ao domínio e desejo do rei, sob o respaldo divino (FOUCAULT, 2014). Contudo a crueldade do crime, o favorecimento jurídico e os conflitos de interesse tornam o processo repudiado pelo povo e o aproximam dos corpos sentenciados, gerando tumultos e riscos à monarquia. Os procedimentos de punição e tortura, marcados pelo suplício, deixam de ser objeto de entretenimento e lição pública. Nos espaços mais isolados, as técnicas de tortura são aperfeiçoadas e, segundo Foucault, a era de domínio dos corpos está fechada à opinião pública, a fim de se evitar os descontroles.

As instituições disciplinares (escolas, serviços militares, hospitais etc.), segundo Foucault, têm por objetivo classificar e qualificar a população segundo padrões considerados aceitáveis, saudáveis ou capazes à produção do sistema, determinando aos demais limitações de acesso a direitos por não atender a essas condições.

Apesar de conduzir a reflexão sobre o nascimento das prisões como sistema de exclusão social, Foucault contribui para a compreensão dos mecanismos que impõem essa realidade na construção das cidades. Ele evidencia o estímulo à vigilância, por parte da sociedade, que se esforça para detectar alteridades sociais e negá-las, por meio da violência, sobretudo contra as camadas menos favorecidas. As instituições, segundo a perspectiva de Foucault, são responsáveis pelos processos excludentes, “alimentando-se dessas almas para o funcionamento do corpo social” (FOUCAULT, 2014, p. 32).

O reflexo da disciplina, nas observações de Foucault, ressalta a lógica de vigiar e punir, direcionada a perfis que exprimem determinadas alteridades ao padrão intrínseco deste modelo, ou seja, a estrutura da sociedade disciplinar entende que todos aqueles que se comportam de forma oposta ao padrão estão sujeitos aos mecanismos de punição. Com Foucault e Santos (2000), entendemos que as instituições disciplinares, que se desenvolvem com a cidade, são responsáveis por serviços básicos e fundamentais, como saúde, educação, segurança pública e transporte. Seguem frequentemente o modelo racional de opressão e de repressão, exercido com violência sobre as camadas menos favorecidas. A seguir, veremos o impacto de tal modelo no processo de mobilidade urbana.

3.2. Mobilidade urbana

A mobilidade urbana materializa-se no processo de construção da cidade e da complexidade social nela inserida. Por isso, a leitura do fenômeno não pode ser reduzida aos meios de deslocamento espacial e deve ser agregada a um conjunto maior, formado por diversas mobilidades, atuando simultaneamente e adaptando-se a todo momento, em vários locais (BALBIM, 2016).

Conforme o desenvolvimento das cidades enseja a reflexão sobre os conflitos sociais inseridos no planejamento urbano e na sociedade disciplinar, o desenvolvimento da mobilidade permanece constante e ganha notoriedade, aos olhos do urbanismo, à medida que representa o mundo em movimento.

O geógrafo Renato Balbim (2016) pesquisou a constituição polissêmica do termo “mobilidade” para ter condições de debater o tema com mais precisão quando abordado cientificamente. O autor propõe que a mobilidade por meio da noção de circulação foi

identificada, a princípio, na área da saúde. Na observação do sangue foi verificada a importância da circulação para o funcionamento do corpo e manutenção da vida.

A organização das cidades foi feita com base nesse conceito de aerismo, ou seja, na construção de vias e avenidas que permitam a circulação e o estabelecimento de uma distância entre as residências para evitar as transmissões aéreas de doenças (BALBIM, 2016, p. 24). A circulação ganha validade na higienização, no planejamento das cidades e na engenharia civil. Na economia, apresenta-se por meio das trocas, pela monetarização e pela diversificação dos serviços prestados conferidos nas relações estabelecidas pela circulação de dinheiro na sociedade (BALBIM, 2016).

A partir da capacidade de um engenheiro, jurista e economista – convertido em urbanista e político – que as ideias de circulação ganham expressão de conjunto e passam a compor suas próprias preocupações em torno da mobilidade, conceito fundamental do urbanismo moderno, ou do urbanismo como ciência, criado por Ildefonso Cerdà (1979), com o Plano de Extensão de Barcelona de 1868 e, em seguida, com sua Teoria Geral da Urbanização (BALBIM, 2016, p. 25).

A mobilidade é um processo sistemático que condiciona, entre fatores sociais, políticos e econômicos, o movimento cotidiano, seja espacial, virtual ou simbólico, da sociedade, de acordo com Balbim (2016). O autor ainda apresenta uma perspectiva mais ampla do que pode ser a mobilidade, a partir da leitura de autores como Max Sorre, Isaac Joseph e George Simmel. Sorre, segundo Balbim, apresenta a mobilidade essencial como a necessidade do ser humano de explorar e expandir-se pelo mundo.

A mobilidade essencial transpõe as barreiras geográficas, uma vez que a tecnologia capacita o homem a explorar a órbita da Terra. Na abordagem de Isaac Joseph, o autor atribui as tendências da mobilidade cotidiana e residencial como elementos constituídos nas relações sociais do meio urbano e nas rotinas. Balbim também indica que a ação do deslocamento é intrínseca à mobilidade. Contudo, com base em Simmel, Balbim referencia a condição simbólica que a mobilidade pode conter, inserida na sociedade ao longo do tempo em uma constituição e desenvolvimento, independentemente do deslocamento, conectados aos processos sociais e culturais. O autor destaca que todos os modelos acima são impulsionados pelo dinheiro (BALBIM, 2016).

As mobilidades ainda podem ser: mobilidade social, relacionada às classes sociais segundo a sociedade em questão; mobilidade profissional, refletida pela mudança de ocupação; e mobilidade do trabalho, relativa ao tempo de atividade em uma mesma empresa, o qual varia de

acordo com o mercado de trabalho e não é intrinsecamente relacionado às condições do ser humano, mas possui impacto sobre as demais mobilidades (BALBIM, 2016). O autor aponta quatro mobilidades responsáveis pelo campo social: a mobilidade social, a mobilidade profissional, a mobilidade essencial e a simbólica.

Segundo Balbim, a mobilidade conduz a mudança de posição (social ou geográfica). No aspecto geográfico, o autor propõe uma leitura por meio do tempo e espaço de circulação, que podem ser: recorrentes, quando expressam um tempo curto de circulação, um movimento de ida e volta; e não recorrentes, quando não há intenção de retorno breve. “Por sua vez, a dimensão espacial também se divide em dois tipos e trata: i) dos deslocamentos internos ao lugar de vida; e ii) da dimensão espacial dos deslocamentos para além do lugar de vida, para outras cidades, países etc.” (BALBIM, 2016, p. 29). Neste aspecto são consideradas as mobilidades cotidianas, a mobilidade residencial, o turismo e as imigrações, como disposto no quadro a seguir:

Ilustração 1 - Mobilidades geográficas

| Movimento | Recorrente Tempo de retorno breve | Não recorrente Tempo longo ou sem retorno |
|---------------------------|--------------------------------------|--|
| Interno ao espaço de vida | Mobilidade cotidiana | Mobilidade residencial |
| Externo ao espaço de vida | Turismo (lazer e trabalho) | Migrações |

Fonte: Balbim (2016, p. 29).

O autor ainda explica o papel deste tempo de descolamento relacionado ao turismo, às viagens de curto e longo prazo e às migrações, pois estas formas tem impacto nos projetos econômicos das cidades e na estruturação da mobilidade urbana.

As migrações, por exemplo, comportam um deslocamento sem tempo para retorno determinado e em algumas circunstâncias esta possibilidade é colocada fora de cogitação. O efeito do acolhimento do imigrante imputa uma reorganização da mobilidade, da formação dos espaços sociais e da prestação de serviços. As viagens e o turismo formulam-se economicamente no contínuo andamento do modelo de mobilidade, de modo que somente existem se a mobilidade for possível.

Na mobilidade residencial, o autor destaca o mito da casa própria como método para reduzir o fluxo de mobilidade e obter maior controle dos índices sociais presentes em

comunidades. Balbim critica o modelo, pois limita o desenvolvimento de outras mobilidades, assim como o acesso desta mobilidade pelo cidadão que nega sua existência pelo desconhecimento. Na perspectiva virtual, o acesso se torna mais amplo. Mais à frente será discutido o papel da internet na ampliação da mobilidade urbana.

Na mobilidade profissional, o efeito do sistema de casas próprias ainda alimenta o fluxo diário de deslocamento, além do período prolongado de trabalhadores em transportes públicos.

Uma pessoa pode, por exemplo, considerar que tem baixa ou pouca mobilidade, ainda que seu índice de mobilidade – ou seja, o número de deslocamento por dia –, seja relativamente alto. Essa sensação pode resultar da constância e da repetição dos seus deslocamentos, que, em vez de libertar essa pessoa, a encerram (BALBIM, 2016, p. 28).

Os processos de mobilidades, no plural, segundo o autor, são uma amálgama sistêmica presente no meio urbano. A sistematização da mobilidade, conforme a estrutura social, cultura e espacial, explica o desempenho da circulação, seja qual for a natureza abordada, e estimula a reflexão sobre as políticas necessárias à vida das cidades. A seguir, busca-se compreender a participação do transporte público na estrutura urbana.

3.3. Transportes

O transporte coletivo é definido, segundo a nota técnica de Rodrigo Borges (2006, p. 03) à Biblioteca Digital da Câmara do Deputados, como "transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos." Refere-se a todo deslocamento mediante pagamento de tarifas, distinto entre público e privado apenas pelo fato de o transporte coletivo urbano público possibilitar o tráfego de passageiro em pé nos veículos. Normativas proíbem o mesmo para a iniciativa privada.

Há modelos e parâmetros de qualidade para o transporte público. Rodrigues (2008), ao analisar o sistema de transporte de Uberlândia, elenca modelos estudados fora do Brasil e fixou-se em 12 índices de qualidade sobre o serviço prestado, como veremos no tópico a seguir. Martinez (1996) defende que os índices de qualidade devem ser inferidos durante a busca do serviço e durante o trajeto. Desta forma, o tempo de espera, os aspectos dos veículos e das paradas de ônibus, as medidas de segurança, o número da frota e a lotação, o sistema de informação, a tecnologia implementada e a tarifa são elementos necessários à avaliação do setor.

Martinez abordou o processo de comunicação interativa entre preposto e usuários. Na busca de valores de qualidade, a autora pontua esse indicador como uma relação em que o usuário vê nos prepostos uma representação da empresa prestadora de serviço. Pires (2009) avalia o sistema de políticas públicas voltadas ao setor para garantir acessibilidade a vulneráveis sociais (mulheres, crianças, idosos e deficientes ou pessoas com mobilidade reduzida). A autora ainda relaciona o papel da mulher como cuidadora "natural", elencada para acompanhar pessoas com limitações e que não dispõe, em sua maioria, de gratuidades.

As gratuidades, segundo Pires, servem para reduzir as desigualdades sociais e garantir justiça e equidade, pois são mecanismos que tornam possível o acesso universal aos serviços públicos e, no transporte público, estimulam a mobilidade urbana. A autora ressalta que “a assistência deve ser tratada como questão de justiça e política pública e não como política compensatória e de mínimos” (PIRES, 2009, p. 27).

Para usufruir o serviço de transporte coletivo, a consideração quanto à capacidade do indivíduo pressupõe articulações por parte da administração pública. Mesmo que as pessoas possuam oportunidades condicionadas pelo fator financeiro, estarão sujeitas as medidas de inclusão propostas. Com base nas teorias da capacidade, Pires explica que, além da simples divisão igualitária de recursos prevista anteriormente, é necessário considerar também as formas de acesso para o uso destes recursos, garantidos e assegurados pelos direitos básicos, como serviço de saúde, dos meios de transporte, da água tratada, entre outros. Desta forma, a simples redistribuição da riqueza pode não elevar o nível de bem-estar das pessoas em desvantagem (PIRES, 2009).

O levantamento de Lauria Pires também ressalta os limites que a gestão pública possui para implementar políticas públicas em determinado setor. Destinar rubricas para um setor específico requer a falta deste recurso em outro setor, como educação ou saúde, por exemplo. Dessa forma, o planejamento público, já expressado por Guiducci, aplica-se ao conduzir os recursos para serviços públicos.

O trabalho de Alexandre de Ávila (2008) indica a atenção da agenda pública sobre o tema transporte urbano com base na expressiva dificuldade enfrentada pelo setor no processo de urbanização. A atenção às questões de transporte ocorre devido ao reconhecimento de problemas no setor ao longo da década de 1990, representados pelo aumento das áreas periféricas; crescimento de transporte individual e informal; aumento de disputa pelo espaço público e maior

ocorrência de atropelamentos. Segundo Gomide (2008), a maior causa da crise no transporte está associada à redução de usuários do serviço de transporte público, ocasionando variações na tarifação do serviço e “provocando o encarecimento da oferta dos serviços de transporte e a segregação sócio espacial dos mais pobres, sobretudo nas periferias” (GOMIDE, 2008, p. 12).

Em 2003, sob comando do então Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o governo federal instituiu, por meio da criação do Ministério das Cidades, políticas mais centradas nas questões urbanas (habitação, saneamento, programas urbanos e transporte urbano) e concentra atividades voltadas ao transporte urbano, por meio do deslocamento do Departamento Nacional de Transporte (Denatran), antes anexado ao Ministério da Justiça, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb) ao Ministério dos Transportes (GOMIDE, 2008). Também foi constituída a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, focada na canalização das demandas do setor.

O funcionamento do transporte público considera políticas públicas aprimoradas às condições dos usuários. O cenário é diferente, de acordo com o local, e reflete o planejamento urbano adotado, por meio das políticas instituídas e da participação da sociedade na construção da mobilidade urbana.

O transporte urbano está inserido nesta sistematização como fornecedor de serviços, públicos ou privados, e destina-se a reduzir o espaço e o tempo de deslocamento com extensão das condições de mobilidade sociais. Ele depende do planejamento público para estabelecer políticas equivalentes às realidades sociais e para a manutenção das mobilidades urbanas. A seguir, a discussão acerca da qualidade no transporte público introduz os mecanismos de avaliação do serviço, segundo variantes socioeconômicas e processo informacionais mais específicos. Para compor a qualidade do serviço serão ressaltados os processos de tarifação, a segurança e as tecnologias implementadas, assim como as políticas de comunicação adotadas pelo setor.

3.4. Qualidade no serviço de transporte terrestre

Ao avaliar a relação entre prepostos e usuários, Martinez (1996) apresenta definições sobre o termo qualidade no serviço de transporte público. Segundo a autora, qualidade está relacionada à adequação dos produtos, segundo padrões pré-estabelecidos. O conceito considera o ambiente em que o objeto será utilizado ou o serviço desempenhado, em uma *qualidade de*

projeto. Desdobra-se em uma *qualidade de fato* quando mantida sob manutenção corretiva e atinge a *qualidade de percepção* quando o cliente a percebe como satisfatória. A autora também aborda a qualidade organizativa que permeia o processo de produção, considerando desde as condições de trabalho e motivação de equipe até os diagnósticos de satisfação dos clientes. “Para satisfazer um cliente precisamos não apenas de produtos de qualidade, mas produtos de boas condições técnicas e operacionais, que propiciem ao cliente satisfação pessoal pelo serviço prestado” (Martinez, 1996, p. 10).

Para o funcionamento do serviço, Martinez considera três segmentos: os trabalhadores, os empresários e a comunidade. Como detentor da técnica, os trabalhadores, segundo a autora, devem ter seus direitos assegurados, “a empresa deve, portanto se esforçar para remunerá-los adequadamente, respeitando-os como seres humanos e dando-lhes a oportunidade de crescerem em seu trabalho” (1996, p.11). Martinez aponta o lucro como satisfação do acionista e o respeito ao espaço de vida e ao meio ambiente como satisfação da comunidade para, desse modo, a empresa integrar-se à sociedade.

Após apresentar as estruturas de qualidade, Martinez concentra as definições no processo de satisfação e eficácia sentida pelo cliente ao experimentar o serviço, que pode ser analisado por meio da interação entre um cliente e um sistema de produção. “Nesta interface, o usuário está presente e a produção e o consumo ocorrem simultaneamente. Esta simultaneidade coloca de imediato o consumidor dentro do processo de produção” (MARTINEZ, 1996, p.11-12). No controle de qualidade do transporte, torna-se complicado mensurá-lo porque o serviço está em contínuo movimento, fugindo ao controle direto de um supervisor ou gerente.

Diferentemente de outros serviços que podem ser avaliados, segundo padrões, e trocados, segundo a disposição dos produtos, o transporte coletivo depende em muito da sensação proporcionada pelos prepostos, uma vez que assumem o papel direto de representantes, tomando para si um comportamento organizacional. A autora chama a atenção para a responsabilidade atribuída aos empregados em casos imprevistos, para os quais devem tomar “decisões sem recorrer aos superiores”.

Rodrigues (2008) aborda a qualidade do transporte coletivo urbano em Uberlândia, Minas Gerais, e apresenta inferências sobre as perspectivas do público a partir de 12 indicadores com base em Ferraz e Torres (2004). São eles: a) acessibilidade; b) frequência de atendimento; c) tempo de viagem; d) lotação; e) confiabilidade; f) segurança; g) características dos veículos; h)

características dos locais de parada; i) sistema de informação; j) conectividade; k) comportamento dos operadores; e l) estado das vias.

A qualidade do serviço de transporte público pode ser avaliada à medida que é feita a comparação, por meio dos usuários, entre as alternativas de transporte (RODRIGUES, 2008). O autor chama a atenção para a necessidade de se propor objetivos diante dos resultados encontrados:

A maioria dos trabalhos pesquisados, que propõem indicadores da qualidade para gerenciar o transporte coletivo por ônibus, revela uma despreocupação, segundo Castro et al, em vincular indicadores a objetivos a serem alcançados e determinar a importância relativa dos indicadores para a provisão de um serviço de melhor qualidade (RODRIGUES, 2008, p. 18).

Com base nos indicadores propostos, nessa pesquisa Rodrigues indica uma grande insatisfação em sete categorias: frequência de atendimento (40%), tempo de viagem, (32%), lotação (82%), confiabilidade (46%), características dos veículos (43%), características das paradas de ônibus (46%) e sistema de informação (75%). As demais foram classificadas como satisfatórias, com 64% no que tange à acessibilidade. A pesquisa não apontou classificações altas nas médias estipuladas, devido ao objeto de estudo que, na perspectiva do usuário, não apresenta satisfação média. O autor também propõem um nível de importância de cada fator, para identificar a relevância de mudanças imediatas para a população:

Os indicadores lotação, confiabilidade, estado das vias, segurança, frequência de atendimento, características dos veículos e características dos locais de parada são os mais importantes para os usuários e apresentam grau de satisfação entre 6% e 48,60%, ou seja, inferiores a 50% dos entrevistados. Assim sendo, melhorias nesses indicadores seriam relevantes para uma percepção de melhoria na qualidade por parte dos usuários pela importância dada por eles a esses indicadores (RODRIGUES, 2008, p. 66).

É ressaltado o fato de a informação ser pontuada com um alto grau de insatisfação (75%) e possuir estimativa de importância muito baixa (0,4%), inferindo que mudanças relacionadas à comunicação possuem pouco impacto nos usuários. Os autores reforçam a necessidade de aumento nas frotas de transporte, uma vez que a lotação constitui o maior fator de insatisfação da população.

Os parâmetros apresentados por Rodrigues e Martinez quanto a qualidade do transporte público indicam os caminhos que podem ser adotados para melhoria do serviço, contudo vale ressaltar que as condições de planejamento urbano apresentarão diferentes cenários e os

indicadores apresentados pelos autores podem apresentar novas inferências segundo a localidade e temporalidade, desta forma, não cabe generalizar os indicadores, mas refletir a partir destas perspectivas. A seguir, vamos aprofundar aspectos diretamente envolvidos com a qualidade do serviço de transporte, apresentando as dificuldades encontradas no setor e os avanços alcançados. Serão abordadas as estruturas de segurança, o processo de variação da tarifa e o desenvolvimento tecnológico do setor.

3.4.1. Tarifação

O preço pago pelo descolamento é um fator que pode favorecer ou restringir o nível de mobilidade nas cidades. Dessa forma, a formulação da tarifa pretende arcar com o custo de funcionamento, manutenção e investimentos do setor. Como agenda importante para os movimentos sociais voltados para a mobilidade urbana, a precificação do transporte público compreende fatores de qualidade, apresentados anteriormente, dispostos ao crivo da opinião pública diante do cenário real.

Segundo Carvalho e Pereira (2011), o aumento do diesel (70%) refletiu 30% a mais na composição da tarifa entre 1995 e 2008. Outro componente relevante é o custo com a mão de obra, a qual, junto ao combustível, representa 80% da tarifa, sendo que o índice voltado para investimento nos veículos é de apenas 8% (CARVALHO; PEREIRA, 2011).

As condições financeiras da população brasileira no período constituem também fator importante para avaliar os custos do transporte público, pois o baixo salário mínimo (SM) e a renda familiar eram insuficientes para a utilização contínua do serviço (CARVALHO; PEREIRA, 2012). Com queda de mais de 30% no número de passageiros devido ao alto custo, o transporte público encareceu ainda mais. As políticas de ajuste da tarifa mantiveram-se crescentes, pois a redução no número de usuários condiciona a repartição dos gastos com atuais usuários para suprir as despesas com manutenção e pessoal. “Pela dinâmica do mercado, um aumento de tarifa gera perda de demanda que, por sua vez, gera novo aumento desta na tentativa do sistema reequilibrar receitas e custos, apresentando um ciclo vicioso” (CARVALHO; PEREIRA, 2011, p.12).

Mesmo com a ascendência das camadas mais pobres, a partir de 2003, devido ao aumento do salário mínimo e, conseqüentemente, o aumento no número de usuários, o transporte público continua com tarifas crescentes, revelando problemas na administração pública (CARVALHO; PEREIRA, 2012). Segundo os autores, as melhorias são feitas no transporte público, por meio de

acordos para a redução de poluentes ou políticas de acessibilidade que preveem mudanças estruturais nos veículos para a acomodação de deficientes ou idosos. Entretanto, as mudanças ainda não justificam os valores pagos pelo contribuinte:

Embora sejam medidas de notável relevância para o bem-estar da sociedade, não houve até o presente momento nenhuma política governamental que incentivasse a adaptação das frotas de ônibus de forma a compensar o encarecimento dos veículos." (CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 16)

Os autores argumentam que o aumento das passagens deve estar de acordo com a capacidade da população de arcar com os custos estipulados. Eles analisam o aumento da passagem em detrimento da renda familiar per capita, com base nos termos *affordability* e *affordability index*. O primeiro refere-se à capacidade de locomover-se independentemente dos custos e o segundo se relaciona à possibilidade financeira de fazer a mobilidade. Os dois estão relacionados aos gastos familiares, porém se distinguem quanto à perspectiva observada: "no primeiro, esta capacidade é medida em função do peso que a despesa domiciliar com serviços de transporte assume no rendimento total do domicílio. No segundo método, considera-se a proporção dos gastos das famílias com transporte em relação aos gastos totais do domicílio" (CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 18).

O número de passagens compradas com um salário mínimo (SM) em 1995 foi de 199; em 2003, este número caiu para 169; já em 2008, o valor aumenta para 215. A instituição do vale-transporte pago pelo empregador impacta na capacidade de locomoção do trabalho independentemente de sua renda (*affordability*), gerando equilíbrio na tarifa. Contudo, em contrapartida à política, o número de trabalhadores informais representava mais 57% da população economicamente ativa em 2008 (CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 21).

O trabalhador formal que recebe o vale-transporte está municiado em relação à condução entre residência e trabalho, sem considerar o uso de mais veículos neste trajeto. Esse quadro piora para quem está no ambiente informal, pois está submetido a alternativas menos favoráveis, como o deslocamento de bicicleta ou a pé, representado em cerca 640 mil viagens por dia, em São Paulo, segundo pesquisa apresentada pelos autores (CARVALHO; PEREIRA, 2011), evidenciando a exclusão social existente no setor.

O aumento na renda da população no período analisado como fator que permitiu a recuperação do setor que estaria em declínio devido a incapacidade de utilização e ressalta a atenção necessária, pelos gestores públicos, sobre a demanda (CARVALHO & PEREIRA, 2011,

p.22). A valorização do uso do transporte particular, concedido por meio de políticas de incentivo ao transporte privado, em detrimento do serviço público, com a redução nas taxas de Imposto de Produtos industrializados (IPI) e maior acesso ao crédito para quem deseja o modelo individual (p.8).

3.4.2. Segurança

Conforme entendemos a qualidade como indicador de satisfação por parte do cliente em relação a um produto ou serviço, a segurança também é um indicador de qualidade no transporte público. A avaliação ocorre desde o ato de esperar o veículo até o próprio trajeto (MARTINEZ, 1996). Além de verificar as condições físicas dos veículos públicos, as políticas urbanas devem propor garantias de boa execução do serviço. No Distrito Federal foi implementada a política de acessibilidade no transporte público, em 2017, segundo a Lei nº 5.984 . Por meio da política, o público preferencial (deficientes, idosos, gestantes ou pessoas com mobilidade reduzida), que antes possuía assentos específicos, agora pode sentar em qualquer banco do transporte público. Essa iniciativa garante integridade e segurança ao público. Outras questões devem ser levadas em consideração quando se fala em segurança no planejamento urbano. Por exemplo, o aumento das periferias, a exclusão e a pobreza.

O cenário brasileiro em que se instala a violência pública relembra a higienização social narrada por Zuenir Ventura (1994) ao abordar a divisão social estabelecida no Rio de Janeiro na década de 1950. O jornalista documenta os acontecimentos responsáveis pelo aumento da criminalidade e o afastamento da população mais pobre, destinada aos morros, caracterizando-a como nociva para a imagem dos bairros nobres da capital. De acordo com Foucault (2014), esse processo de contenção e marginalização é legitimado pelo Estado e relembra a negação social sobre toda alteridade e vigilância, segundo padrões, entre todos os cidadãos. A violência na sociedade é sistematizada, hierarquizada e sustentada pela burocracia que, segundo Arendt (2009), age com eficácia, pois na burocracia não há responsáveis pela situação, de modo que ela se mantém contínua.

O serviço de transporte público é alvo de conflitos diários, como furtos, roubos com porte de arma, seguidos de humilhações passadas pela população (PAES; LEVENSTEIN, 2002). Esses problemas afetam diretamente o bem-estar psicológico de quem depende do transporte coletivo.

A violência no transporte urbano é marcada sistematicamente pelas pressões exercidas por parte dos patrões e da população sobre os prepostos (MARTINEZ, 1996; PAES; LEVENSTEIN, 2002). A estabilidade emocional deles, principal afetada, é colocada à prova durante todo o processo de deslocamento, já que os prepostos estão sujeitos a desvios de rotas, assaltos em estradas às margens dos centros urbanos ou mesmo nos pontos de parada (PAES; LEVENSTEIN, 2002).

Os cobradores, expressão popular, mantêm pequenas quantias de dinheiro para o pagamento de "pedágio" a contraventores que surgem ao longo do trajeto. Paes e Levenstein ressalta que esta situação desencadeou no serviço de transporte público outras problemáticas, como os próprios assaltos, normalmente realizados em duplas, à mão armada ou com simulação de porte de arma, a fim de subtrair valores e pertences de usuários do transporte e de rodoviários. Além disso, estes últimos são alvos de usuários que desconhecem ou ignoram os regulamentos do transporte público, infringindo as normas de pagamento, sustentados na contradição de alguns motoristas proporcionarem caronas a pessoas de vínculo próximo. Há também os calotes, em que o usuário se recusa a pagar a passagem, atravessando a roleta e enfrentando violentamente o cobrador e outros usuários. Segundo os autores, os casos geram conflitos maiores a todos os envolvidos, resultando em espancamentos ou uso de armas.

O reforço policial, medida adotada pelo Estado segundo Paes e Levenstein (2002), reduz os índices de criminalidade no serviço de transporte público. Entretanto, agrava os riscos para o público e para os rodoviários, principais alvos dos criminosos. O tempo disposto e a forma de abordagem nas revistas realizadas nos coletivos resultam em desgastes para a população. O autor prevê medidas que possibilitem aos operadores obterem acompanhamento psicológico para lidar com as situações sofridas no transporte público e políticas que reduzam as desigualdades sociais inerentes aos usuários e contraventores.

O cenário retrata o próprio processo de desenvolvimento da sociedade e, amargamente, demonstra os erros no desenvolvimento das cidades. Como indicado no início deste trabalho, o próprio desenho das cidades proporciona as divisões dos conjuntos sociais (GUIDUCCI, 1980) e expressa, segundo Foucault (2014), a inadmissibilidade às alteridades. A contradição da urbanização, desenvolvida para enfrentar mudanças de um modelo feudal ineficiente ao povo, torna-se munição nas mãos de vítimas dos prógonos planejadores que apagaram suas oportunidades.

O diagnóstico da violência urbana exige a auto responsabilização por parte dos gestores, já que estes, empossados por meio do voto, devem assumir proposições que assegurem a cidadania. A garantia de segurança é, na maioria dos casos, reduzida a medidas paliativas, como o aumento de força policial, o que não impacta na violência urbana e coloca em risco a vida da população (PAES; LEVENSTEIN, 2002).

3.4.3. Tecnologia e informação

O indicador referente à informação, abordado por Rodrigues (2008), é o segundo com maior grau de insatisfação da população, ficando atrás apenas do indicador de lotação. Entretanto, ao verificar o grau de importância deste fator para mudanças consideráveis no transporte público, ele é o segundo mais baixo, ou seja, alterações na informação destinada a população não seriam prioridades, segundo este estudo. A comunicação estabelecida junto à linguagem, por meio de técnicas e métodos, é capaz de concretizar nossa experiência de mundo. (MARTELOTTA, 2011). Ao explorar a constituição das cidades, do urbanismo e da mobilidade urbana, os autores reforçam o indispensável papel da informação no planejamento equânime da sociedade. Segundo Santos (2000), a informação antecede nossas ações por meio do convencimento proposto pela publicidade e falsificado por eventos noticiados.

O desenvolvimento da banda larga e a difusão das redes sociais, assim como o poder de compra do cidadão médio nos últimos anos, abrem portas para o maior uso de *smartphones* com tecnologias básicas. Esses aparelhos estão cada vez mais naturalizados no seio da sociedade e em alguns países a internet é um direito social (SILVA S., 2012), caracterizando a quebra de barreiras geográficas e ressignificando a mobilidade urbana.

A comunicação também impacta o transporte público por meio das redes sociais. Luisa Maranhão de Araújo (2014) fala sobre o uso e o impacto das redes sociais para os movimentos sociais. Baseando-se em eventos de importância histórica e internacional, a autora pontua como a internet foi se incorporando ao cotidiano das pessoas a partir de políticas de popularização, nos Estados Unidos, até a difusão do novo meio-ferramenta (ARAÚJO, 2014). Nesse sentido, a comunicação possui grande importância para a informação e a garantia de direitos sociais. A autonomia proporcionada pelo meio supera as barreiras da comunicação, antes detida pela mídia tradicional.

A busca por índices mais universais de qualidade de vida e bem-estar social estimula o uso das redes sociais para reivindicação de direitos. Os males advindos da gestão pública também são contestados pela opinião pública e ganham caráter de alerta aos gestores. A comunicação estabelecida por meio das tecnologias *mobiles* favorece o diálogo social e respalda o cidadão na busca de seus direitos.

O uso de pesquisas sobre o impacto da comunicação no serviço de transporte demonstra como aplicativos para *smartphones* contribuem para o controle de fluxo do trânsito. *Softwares* de geolocalização (GPS) são utilizados para aprimorar as informações que os usuários podem obter sobre destino e tempo de viagens nos meios coletivos (LEITE; ROCHA; BAPTISTA, 2013), por exemplo, linhas, destinos, localização das paradas de ônibus, tempo de espera entre veículos, etc. A própria comunicação interativa no atendimento prestado por rodoviários (motoristas e cobradores) condiciona favoravelmente o funcionamento do serviço. Também se identifica, desta forma, os conflitos contínuos presentes tanto na disposição dos motoristas em prestar informações aos usuários quanto na pressão exercida sobre estes funcionários, principais representantes das prestadoras de serviços (MARTINEZ, 1996).

Por outro lado, a comunicação pode proporcionar as condições necessárias para a mobilidade urbana. Desde macroestruturas, como políticas públicas voltadas para a comunicação, a projetos incipientes, como o uso de rede sociais, constituição de aplicativos ou cartazes, a informação pode influenciar o tráfego diário e disponibilizar ferramentas necessárias aos usuários para a garantia de direitos.

3.5. Transporte Alternativo

Esta seção destina-se a analisar a inserção, nas cidades, dos meios irregulares de transporte urbano, normalmente representados por vans, ônibus, peruas e moto táxi (GOMIDE, 2008), os quais ocupam a função de prestadores de serviço de transporte. Eles substituem os serviços interrompidos, quando há paralisação, greve ou problemas no sistema regular e também são utilizados no dia a dia quando as frotas regularizadas são insuficientes ou não comportam determinadas rotas, sobretudo em regiões mais afastadas dos centros urbanos. Em algumas ocasiões, os modelos informais são adotados para circular internamente nas cidades mais distantes do centro e, apesar de considerados irregulares, não são criminalizados.

Machado (2006) atribui a expansão do transporte irregular à chegada da informalização da economia aos setores públicos na década de 1990. Nesse período, os grupos ou cooperativas buscavam o reconhecimento regular da prestação do serviço de mobilidade exercendo pressão sobre o setor público. Dessa forma, foram incorporados aos serviços públicos com direito à regularização, mas sem atender aos critérios de legalidade:

Outrossim, as legalizações de clandestinos tanto na esfera municipal, como estadual, que vêm sendo operadas a toque de caixa, por pressão de clandestinos politicamente organizados, não atendem a todas as exigências legais da espécie, por descurem dos aspectos da regularidade e da continuidade, requisitos básicos de qualquer concessão de serviço público. Algumas dessas legalizações se resumem no mero cadastramento dos clandestinos, com total desconhecimento do processo licitatório, que é um imperativo constitucional (art. 175 da CF) (HARADA, 2000, p.37).

O cadastramento de corporações sem prévia licitação fere, para o autor, a razoabilidade da questão. Ainda segundo ele, foram feitas permissões nessas circunstâncias em São Paulo, por meio do projeto Operadores Regionais Coletivos Autônomos, que passou a atender diversos bairros para suprir a carência na oferta pública. Da mesma forma, o município de Guaíba (RS), adotou termos de incorporação do serviço clandestino ao sistema regular e, mesmo incitado pelo princípio da razoabilidade com base em reivindicação popular, a incorporação foi anulada pelo judiciário local, considerada ilegal, exigindo-se para legalização a inclusão dos critérios de serviço regular e contínuo.

Machado (2006) exemplifica, para acordos sem licitações, que o artigo 175 da Constituição Federal possibilita a prestação de serviço de transporte por iniciativa pública ou mista, mas alerta que ao fim da concessão a empresa perde o direito de executar a função e pode ser extinta se este for seu único fim. Um exemplo é a Companhia Municipal de Transportes Coletivos, a CMTC, de São Paulo, de economia mista, que operou na década de 1990 e foi extinta ao fim do contrato (DI PIETRO, 1997), prerrogativa de suma importância para o poder público.

Machado atribui aos gestores a responsabilidade de exigir dos prestadores a natureza adequada para a prestação do serviço antes de se submeterem aos processos licitatórios, sem ceder aos interesses particulares. O modelo de transporte irregular, por vezes, foi associado a acontecimentos violentos do meio urbano. Sequestro, estupros, roubos, acidentes devido à velocidade, etc. Entretanto, é apropriado considerá-lo como fruto das falhas do planejamento urbano, falhas estas que, especificamente no Brasil, aconteceram com maior incidência na década

de 90, durante a crise do diesel e a redução dos usuários do transporte público por conta da variação da tarifa.

No Distrito Federal, a própria organização do setor permitiu o serviço alternativo, respeitando os princípios de regularidade e continuidade, previstos na legalidade. Contudo, segundo interesses políticos, em 2008, o serviço foi considerado irregular. O Secretário de Transportes no período, Alberto Fraga, ocupou a função com a promessa de fim do sistema. Em 2010, o autor da ação foi autuado por receber propina para permitir que um grupo de atividade irregular participasse de licitação para o serviço.

O serviço de transporte particular agendado por meio de aplicativos em *smartphones* ganhou o cenário da cidade em 2015. No início das atividades, o setor público não possuía adequações para estabelecer a regularidade e por isso o serviço atuava irregularmente. Contudo, a comunicação do serviço particular, com as ações publicitárias e informações noticiadas, fez com que ganhasse popularidade, estimulando a agenda pública para regularização do serviço (FARIAS, 2016; SANTOS, 2000).

O professor Nelson Inocêncio da Silva (2001) ao falar sobre o papel dos cartazes utilizados na luta do movimento negro por direitos, nos períodos marcados por Apartheid e Panteras Negras, por exemplo, reflete sobre a função da arte e dos gráficos para destituir estereótipos do processo comunicativo, tornando-se ferramenta de construção crítica (SILVA, 2001).

Apesar de focar no processo comunicativo como instrumento condutor de reconhecimento da identidade negra, seus escritos também nos possibilitam discutir a construção imagética dialógica que determina as realidades e as classifica segundo dualidades opostas, sem perceber que a imagem e a identidade de um grupo social estão inseridas no jogo das palavras e por ele subjugadas. Nesse sentido, a ressignificação e a contribuição estética marcam os estudos de Silva sobre as lutas sociais para grupos sistematicamente negados de existência e de direitos.

A negação do transporte informal nas periferias ocorre nestas proposições, uma vez que o incentivo midiático se concentra na desarticulação de uma cadeia de estruturas padronizadas, por meio de outros estereótipos, e não pela articulação da crítica, com base histórica, séria e livre de interesse políticos. Se assim fosse, os discursos partiriam da necessidade do público em utilizar os serviços de mobilidade, independentemente do prestador, e não da culpabilidade do usuário, inserido como infrator em uma pobreza estrutural (SANTOS, 2000) e colocado no discurso como

imóvel, ou seja, sem meio de transporte, para atender interesses organizacionais administrados pelo Estado (SANTOS, 2000).

Os contrapontos apresentados sobre o transporte alternativo recaem sobre valores extorsivos, violência praticadas contra mulheres, superlotação ou a constituição de cartéis, situações estas que devem ser consideradas no planejamento urbano. Contudo, o setor público não garante a solução desses problemas, que são correntes também nas outorgas de iniciativas privadas ou em serviços licenciados para transporte particular. As exigências ou restrições impostas à legalidade do serviço informal não são suficientes para solucionar um problema de planejamento urbano.

Como apresentado anteriormente, a constituição da vida urbana reforçou socialmente parâmetros dicotômicos, os quais foram preenchidos por um planejamento urbano calcado em modelos voltados aos “capazes” de participar do contexto disciplinar, destinando aos “incapazes” a exclusão e o banimento às margens (SANTOS, 2001).

A imprensa, por sua vez, dotada de poder público, estimuladora de avanços sociais, educativos e informacionais, intercede de maneira equivocada e indigna sobre o serviço provido pela população e para a população, ignorando que os argumentos selecionados não pertencem ao modelo de mobilidade informal, o qual não deixará de existir enquanto não for foco de uma verdadeira política pública sobre o tema.

Há de se reconhecer a tentativa de instituir, a partir do convencimento, que o uso dos transportes piratas é inerente a problemas sintomáticos de mobilidade urbana, caracterizados, em sua maioria, por notícias sobre paralisações e reivindicações sindicais em relação às más condições do serviço de transporte público (SANTOS, 2001).

Os processos adotados reforçam os parâmetros excludentes de classe, raça e gênero, sendo o contexto racial, apontado por Silva, uma política de racismo velado, este instituído nacionalmente como inexistente.

Como se pode admitir a existência da ideologia do racismo, em um país que se diz cristão, em que a padroeira é ícone religioso, Aparecida, é tida como negra e o rei do futebol da paixão nacional, é Pelé? Tais contradições são propositadas. Não esqueçamos que a sobrevivência do racismo aqui se dá justamente pela recusa de sua existência (SILVA N., 2001, p. 130).

A abordagem da mídia em relação ao transporte de passageiros organizado por meio de aplicativos para *smartphones* é diferente daquela direcionada aos serviços oferecidos de forma

autônoma. O primeiro caso é abordado com status de possibilidade, como alternativa para suprir o problema do transporte coletivo público ou para refrear os preços altos do serviço de táxi. Entretanto, a mídia esquece que este modelo está sujeito ao contexto social e suas mazelas, ou seja, mesmo coberto por uma forte publicidade, também está sujeito aos riscos urbanos tanto quanto o sistema informal.

Ao considerar a mobilidade urbana como instrumento sistemático do planejamento urbano, o debate revestido de opinião pública tem bases construídas hegemonicamente em modelos pensados por grupos dominantes, desvalidando a participação de grupos diferentes ao padrão e dificultando contrapontos necessários para repensar o desenvolvimento.

Por entendermos que é a partir de imagens mentais, que, por sua vez, podem originar uma série de equívocos (estereótipos) que dão forma e conteúdo à mentalidade de uma cultura. Portanto, se o universo das imagens está dopado, este deve ser desintoxicado a partir da produção de imagens não comprometidas com estereótipos negativos ou positivos, mas apenas uma visão crítica da sociedade (SILVA, 2001. p.130).

A narrativa sobre o modelo informal deve corresponder a realidade do usuário, considerar as dificuldades enfrentadas pelos gestores públicos e estimular políticas sociais que ampliem o acesso da população à cidade. A seguir, a análise das narrativas do Correio Braziliense sobre o transporte pirata

4. A PERSPECTIVA MIDIÁTICA SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE INFORMAL

Neste capítulo serão apresentados os dados coletados por meio da análise de conteúdo, ressaltando o cenário de mobilidade noticiado por meio de um periódico de grande circulação no Distrito Federal. A partir das 71 publicações do Correio Braziliense relacionadas ao termo *transporte pirata*, obtêm-se numericamente as seguintes informações: a maior incidência do termo ocorre no ano de 2014 com 22 publicações, seguida por 16 publicações em 2013 e 15, em 2015; o conceito apresenta queda nos anos seguintes, já que em 2016 consta oito publicações, em 2017, sete publicações e, em 2018, apenas duas até o segundo trimestre do ano. Do número total, 17 publicações são especificamente sobre o transporte informal, apresentadas conforme o ano de incidência na ilustração 2, para qual denomina-se *geral* todas as matérias obtidas pelo termo “transporte pirata”, independente de ser o tema central da publicação e *específico* aponta as matérias que aborda sobre o termo analisado na totalidade do conteúdo. Das 71 notícias, 55 são referentes a editoria de Cidades, 12 estão presentes na editoria de Opinião, 2 na de política e 1 não possui editoria definida, conforme demonstra a ilustração 3.

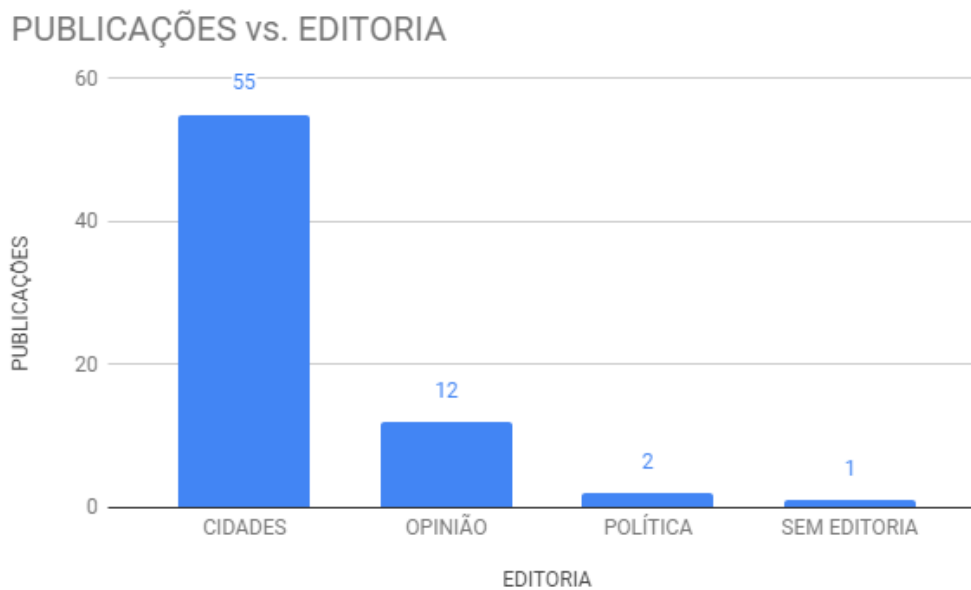
Em 2013, a agenda pública nacional está direcionada aos setores de mobilidade urbana, devido às manifestações de junho, fomentadas pelo Movimento Passe Livre do Rio de Janeiro. As pautas daquele ano refletiam a busca pela redução das tarifas do transporte público. Os movimentos se organizaram pelas redes sociais e, junto a outras pautas, mobilizaram a principal manifestação das últimas décadas (ARAÚJO, 2014). Considerando as teorias do agendamento, há um esforço da mídia em levar o termo *transporte pirata* para discussão pública, porém há uma queda significativa em sua utilização nos anos seguintes a este pico. Em 2016, por exemplo, o número reduz pela metade, com 8 publicações do Correio Braziliense utilizando o termo. Em 2017, o tema aparece no veículo apenas sete vezes. No corrente ano, apenas duas. A queda pode estar relacionada à regularização do serviço de transporte particular por meio de aplicativos, realizada no final de 2015. Tudo indica a preferência do CB pelo modelo privado ao criar matérias apresentando qualificações extremamente publicitárias sobre o serviço, ao contrário do que propõe sobre o transporte informal.

Ilustração 2 – Número de publicações referentes ao termo *transporte pirata*



Fonte: elaboração própria.

Ilustração 3 – Distribuição de matérias acerca do transporte pirata nas editorias do jornal CB



Fonte: elaboração própria.

Nas matérias voltadas ao serviço de transporte individual prestado por meio de aplicativo, o jornal Correio Braziliense se posiciona a favor do modelo, em detrimento da pressão exercida pelos taxistas da capital federal (Ilustração 7). Em matéria publicada no mês de agosto de 2015, o

periódico denomina o novo modelo de transporte por “serviço”(Ilustração 4), ao invés de atribuir a ele algum termo negativo, associado à violência urbana, por exemplo, como é feito nas matérias relacionadas ao transporte pirata. Contudo, o que torna mais visível o apreço do veículo pelo serviço oferecido por meio de aplicativos é a sua dedicação em informar a população sobre o quanto ela é extorquida pelo sistema de táxi e como muitos dos operadores estão oferecendo o serviço sem a devida regularidade. O posicionamento do Diretor-geral da empresa Uber, operadora do serviço em destaque nas publicações, apresenta características organizacionais respeitáveis. Nas matérias analisadas sobre o transporte pirata, não há qualquer parecer de representantes de organizações relacionadas ao transporte informal, irregular ou pirata, as notícias apenas fazem associações ao crime organizado, nomeando o sistema informal como máfia dos transportes (Ilustrações 5 e 6).

Ilustração 4 – Título para serviço irregular I

TRANSPORTE / Taxistas fazem carreatas contra o Uber, serviço prestado por motoristas de terno e em carros pretos. Apesar de o governo local tratá-los como clandestinos, representante da empresa classifica o atendimento como de “economia compartilhada”

Mobilização contra aplicativo

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 9 abr. 2015. Caderno Cidades, p. 27.

Ilustração 5 – Título para serviço irregular II

TRANSPORTE IRREGULAR

Após denúncia do **Correio**, blitz montada na Asa Norte recolhe 13 veículos usados pelo esquema ilegal no Distrito Federal. Chamam a atenção o estado de conservação dos carros, alguns deles com pneus carecas e latarias amassadas, e o flagrante em vans escolares

Enfim, um golpe à pirataria

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 25 abr. 2015. Caderno Cidades, p. 26.

Ilustração 6 – Título para serviço irregular III

CONTRAVENÇÃO

Apesar da apreensão, na véspera, de 21 veículos no terminal do Plano Piloto, a reportagem flagrou ontem a irregularidade. A prática ilegal é organizada, inclui a captação de passageiros para o embarque e o alerta, por meio de celulares, caso uma blitz se aproxime

Máfia dos piratas na Rodoviária

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 26 Jan. 2013. Caderno Cidades, p. 26.

Ilustração 7 – Protesto do serviço regular.

» TRANSPORTE

TAXISTAS PROTESTAM

Ontem pela manhã, taxistas fizeram uma passeata nacional con-

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 12 nov. 2015. Caderno Cidades, p. 27.

Ilustração 8 – Alternativas propostas pelo veículo à comunidade e o transporte pirata.

» Alternativas

Veja quais são as alternativas para o período de paralisação dos rodoviários caso a greve seja confirmada

Metrô — Os trens circularão das 6h às 23h30. Se houver aumento de demanda, a companhia ampliará o horário de pico, quando mais trens circulam ao mesmo tempo.

Uber — Aplicativo pode ser opção para trajetos de longa distância. Contudo, se houve muita procura, o

preço da tarifa pode ficar mais caro. Há a opção de viagens compartilhadas com outros clientes.

Cabify — A plataforma estará com desconto de 100% para os clientes, válido tanto para aqueles já cadastrados quando para novas ativações. Das 7h às

17h, o código promocional poderá ser usado em até 2 viagens

Táxi — Melhor para trajetos curtos por conta do preço da corrida.

Carona solidária — Procure saber se colegas terão o mesmo destino que o seu. Compartilhar o carro

pode ser alternativa para quem trabalha ou estuda junto.

Transporte pirata — Não é recomendado o uso. Os veículos podem estar em más condições e os condutores, muitas vezes, não são treinados para esse tipo de serviço.

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 20 set. 2017. Caderno Cidades, p. 21.

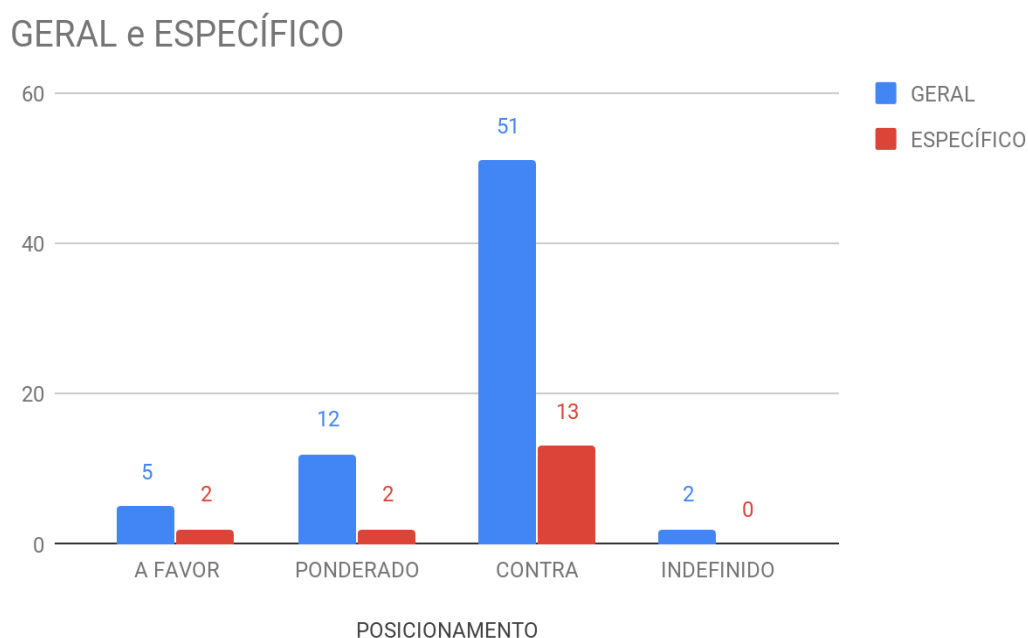
O diálogo é vertical e aparentemente possui cachê para propagandas, pois as definições do jornal quanto ao serviço de transporte individual lembram peças publicitárias buscando convencer a opinião pública de uma solução aos problemas da mobilidade urbana. Mencionam, inclusive, o marco civil da internet como fator positivo para as políticas de transporte geradas entre o conjunto de empresas, governo e sociedade civil. O jornal também realiza um levantamento sobre as permissões dadas aos taxistas a fim de deslegitimar o posicionamento contrário do Sindicato dos Permissionários de Táxis e Motoristas Auxiliares do DF (Sinpetaxi), o qual ressalta que o sistema de táxi possui padrão de qualidade:

Há motoristas com ficha criminal dirigindo carros de placa vermelha. Ao menos 88 tem antecedentes ou nem sequer entregaram o documento que comprova

idoneidade. Desses, 27 possuem certidão positiva: seis respondem a ação criminal, dois a penal e um está condenado. Outros 47 não apresentaram o nada consta. Nenhum poderia estar no sistema (BERNADES; ALVES, 2015, p. 19).

O transporte pirata surge nas publicações sem ter qualquer relação com o contexto abordado, tornando-se desnecessário. As publicações se esforçam para mostrar ao usuário do transporte público que ele deve fazer qualquer coisa, menos utilizar o transporte alternativo (Ilustração 8).

Ilustração 9 – Posicionamento do CB



Fonte: elaboração própria.

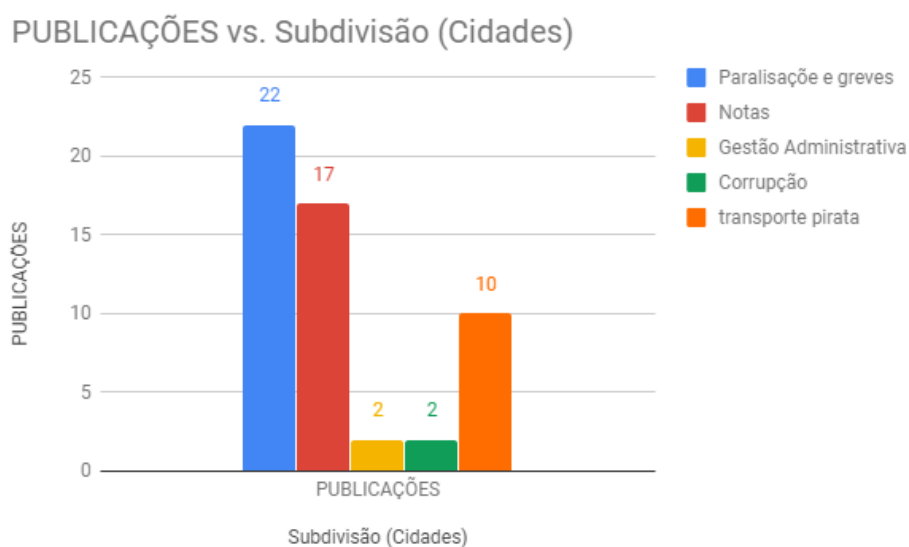
Na ilustração 9 estão dispostas as matérias de acordo com o posicionamento do jornal CB quanto ao termo transporte pirata. Das publicações 5 a favor publicações, as duas reportagem sobre o tema abordam sobre o serviço por meio de aplicativos, considerados irregulares no períodos, as restantes são notas presentes na editoria de opinião apresentadas à seguir. As 12 indicações ponderadas, tratam-se de um posicionamento menos agressivo por parte do veículo, no qual ele não indica o transporte pirata como alternativa, mas reconhece, indiretamente, a presença do modelo, importante para o funcionamento da cidade. As 51 publicações restantes

aborda negativamente sobre o sistema de transporte pirata, apresentadas abaixo na análise por editorias.

Ao analisar o cenário por editorias, ficam mais evidentes as incongruências relacionadas ao transporte pirata. As duas matérias depositadas no caderno que trata da política da cidade abordam o cenário de corrupção no setor. Em uma das matérias, o presidente do Partido Republicano da Ordem Social (PROS), Eurípedes Junior, é acusado de desviar verbas públicas na compra de helicóptero de uso pessoal. O jornal aponta o político como favorecedor da permanência do serviço irregular no Distrito Federal. Além disso, cita que o partido do qual é presidente foi construído por meio de assinaturas obtidas pelos loteiros do transporte pirata. Já na coluna da jornalista Tereza Cruviel, o termo analisado nessa pesquisa é associado a organizações criminosas contratadas pelo ex-prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes.

Com o maior número de publicações (54) encontradas na pesquisa, o caderno de cidades aponta o termo *transporte pirata* em matérias e notas que refletem o cotidiano da população. Elas foram dispostas na ilustração 10 de acordo com a área de concentração dos temas: paralisações e greves (22); notas (17); corrupção (2) e gestão administrativa (2).

Ilustração 10 – Temas das matérias do caderno de cidades do CB que tratam do transporte pirata.



Fonte: elaboração própria.

As matérias sobre as paralisações apresentam, em sua maioria, um parágrafo sobre o sistema de transporte pirata indicando-o como última alternativa (as matérias utilizam as palavras “acabou sendo”, restou e recorreu etc.). As notícias também alertam o cidadão sobre os perigos de utilizar o sistema ao empregarem palavras como “risco”, “arriscam”, “rendem-se”. As matérias consideram o transporte pirata como alternativa que auxilia a condição do trabalhador que não pode faltar ao trabalho ou que não consegue justificar a greve de transporte ao empregador.

O apoio da população às paralisações é sinalizado por meio das falas do público, as quais apontam adesão, mas ressaltam o prejuízo sentido pela população em relação à ação sindical. O jornal não admite veículos “sucateados” como prestadores do serviço de transporte público e a construção da narrativa aponta condescendência da administração pública com a situação.

O Correio Braziliense aponta indiretamente a importância do serviço de transporte pirata prestado em dias de paralisações ao veicular as falas dos cidadãos que utilizaram o serviço como única alternativa. As demais matérias apontam a incidência das paralisações e o número de pessoas afetadas, utilizando chamadas que remetem à punição exercida pela gestão pública ao não atender às exigências dos rodoviários.

As notas representam os conteúdos objetivos apresentados em um parágrafo ou um único período e permitem outra dinâmica de observação: especificidades e sessão. Em especificidades, sete das 17 notas são sobre o transporte irregular e subdividem-se em: quatro relacionadas aos processos de fiscalização; duas a denúncias de usuários; e uma sobre violência ocorrida no sistema. Duas matérias são sobre paralisações e protestos, não muito relacionadas ao modelo de transporte estudado.

As oito matérias restantes, juntamente com duas de denúncia mencionadas acima, são encontradas na seção “Grita geral”, presente na página “Tome nota”, destinada a publicações gratuitas da população. A seção apresenta indicações de serviços e eventos ocorridos e comentários da população sobre o cenário da cidades. Das dez matérias desta seção, cinco notas são repetidas. O que mais chama a atenção entre as cinco notas é que as publicações são feitas ao longo de sete meses e apresentam um modelo base para se enquadrarem como matérias notas. A história de Maria Aparecida (ilustração 11 à 15), diarista que prefere chegar atrasada no serviço a pegar o transporte pirata, coloca em dúvida a credibilidade e apuração do veículo. Além de apresentar edição, a mesma história é adaptada, em datas diferentes, para reforçar a ideia de

inutilização do serviço informal, indicados pela preferência de uma cidadã comum em faltar uma atividade essencial para sobrevivência a fazer uso do modelo irregular. Ao modificar as falas da personagem durante as edições, o veículo parece ter interesse em mantê-la recorrente às publicações da seção, aparentemente, por falta de conteúdo ao espaço ou irresponsabilidade quanto à profissão.

Ilustração 11 – Publicação repetida I

DFTRANS
POUCOS HORÁRIOS NO LAGO NORTE

A diarista Maria Aparecida, como diversos outros trabalhadores, pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto, sempre com horários diferentes e variados. Agora, ela reclama que algumas linhas foram retiradas e que estão saindo apenas dois coletivos por dia: um às 6h30 e outro às 7h. Com isso, ela reclama que sempre chega atrasada ao trabalho, uma vez que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá.

O DFTrans informa que existem atualmente duas linhas que fazem o trecho Rodoviária do Plano Piloto / Lago Norte: a linha 0.136 - Rodoviária do Plano Piloto/Clube do Congresso, com as seguintes viagens de segunda a sexta-feira, no início da manhã: 5h20, 5h45, 6h20, 6h45, 7h40, 8h30, 8h40 e 9h; e a linha 136.1 - Rodoviária Plano Piloto/Lago Norte (L2 Norte), com saídas de segunda a sexta-feira: às 6h10, 6h50, 7h25, 7h35, 8h5, 8h45 e 8h55. De acordo com o órgão, a Gerência de Fiscalização será acionada para verificação e, se for o caso de descumprimento da tabela horária por parte da operadora, serão tomadas as medidas cabíveis.



CONSELHO DE EDUCAÇÃO DO DF
PASSOU, MAS NÃO ENTROU

João Carlos de Oliveira, de 20 anos, morador do Guarã, estudou o equivalente ao ensino médio escolar no exterior e veio para Brasília no ano passado. Fez o vestibular da Universidade de Brasília (UnB) para o curso de Relações Internacionais e passou, porém, segundo ele, não vai poder fazer a matrícula. O Conselho de Educação do Distrito Federal (CEDF) informou que ele precisa de uma declaração de equivalência. Mas o documento sai em, no mínimo, quatro meses. Portanto, João perde a vaga.

De acordo com o Conselho de Educação do Distrito Federal (CEDF), a reclamação de João não procede. O órgão explicou como funciona o procedimento: quando há a solicitação de equivalência de estudos de ensino médio cursados no exterior, caso esteja com toda a documentação correta, em acordo com a legislação vigente, é autuado o processo e encaminhado para a aprovação pelo Colegiado, que emite parecer, sendo que as sessões são semanais. Após a emissão do parecer, encaminha-se para homologação em Diário Oficial do DF. "Todo esse procedimento não leva um mês. Ainda que, assim que é aprovado na Câmara de Educação Básica do CEDF, em torno de uma semana da autuação em processo, podemos emitir uma declaração provisória até a homologação do parecer para matrícula do aluno na universidade", informou, por meio da assessoria, o conselho.

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 10 fev. 2014. Caderno Cidades, p. 23.

Ilustração 12 – publicação repetida II

SLU
SUJEIRA NA ASA NORTE

Leitor do Correio, Cildo Peixoto diz que está impossível caminhar pela Quadra 313 da Asa Norte por causa da quantidade de lixo. Ele conta que no local existem galhos, papéis, árvores derrubadas e até troncos prestes a despencarem. "Em frente ao bloco L, paralela à W-2 Norte, encontram-se árvores que estão ameaçando, inclusive, pessoas com dificuldade de locomoção. O gramado já não existe mais", relata. "É inconcebível que um governo que gasta milhões e milhões em publicidade deixe Brasília chegar a um ponto de sujeira dessa natureza", reclamou.

« Segundo o Serviço de Limpeza Urbana (SLU), a sujeira é resultado de poda feita por um jardineiro contratado pela quadra — e aí é responsabilidade de a prefeitura disponibilizar um contêiner e destinar as podas corretamente. "É muito comum pessoas fazerem podas e deixarem para o governo retirar. O que não é o correto, a não ser que a Novacap seja avisada para recolher os restos de folhas e galhos. Já os papéis são atribuição do SLU limpar. Nessa quadra, contamos diariamente com uma equipe de varrição, e três vezes por semana, outra para catação. As equipes são compostas por uma dupla de garis, que fazem a limpeza pela manhã", informou.



DFTRANS
SEM ÔNIBUS PARA O LAGO NORTE

A diarista Maria Aparecida pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto a fim de chegar ao trabalho. Agora, ela reclama que algumas linhas foram retiradas desde que trocaram a frota e que saem apenas dois ônibus por dia: um às 6h30 e outro às 7h. Com isso, ela sempre chega atrasada ao emprego, já que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá. "Eu me sinto desrespeitada, pois fico horas na fila esperando o ônibus e ele não passa no horário determinado, nos prejudicando e frustrando a todos que aguardam", reclama.

« O Transporte Urbano do DF (DFTrans) informou, por meio de assessoria de imprensa, que existem atualmente duas linhas que fazem o trecho Rodoviária do Plano Piloto/Lago Norte: a linha 0.136 - Rodoviária do Plano Piloto/Clube do Congresso, com as seguintes viagens (de segunda a sexta-feira) no início da manhã: 5h20, 5h45, 6h20, 6h45, 7h40, 8h30, 8h40 e 9h; e a linha 136.1 - Rod. Plano Piloto/Lago Norte (L2 Norte), com saídas (de segunda a sexta-feira) às 6h10, 6h50, 7h25, 7h35, 8h5, 8h45 e 8h55. De acordo com o órgão, a Gerência de Fiscalização será acionada para verificação e, se for o caso de descumprimento da tabela horária por parte da operadora, serão tomadas as medidas cabíveis.

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 25 mar. 2014. Caderno Cidades, p. 28.

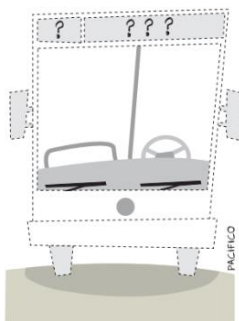
Ilustração 13 – publicação repetida III

DFTRANS

FALTA DE ÔNIBUS

A diarista Maria Aparecida, moradora de Águas Lindas de Goiás, conta que pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto. Após a renovação da frota de coletivos no Distrito Federal, ela reclama que algumas linhas foram retiradas e que estão saindo apenas dois ônibus por dia. "Um sai às 6h30, e o outro, às 7h. Depois disso, não passa mais", queixa-se. Com isso, ela diz que sempre chega atrasada ao trabalho, já que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá.

O Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) informou, por meio de assessoria de imprensa, que existem atualmente duas linhas que fazem o trecho Rodoviária do Plano Piloto / Lago Norte: a linha 0.136 - Rodoviária do Plano Piloto/Clube do Congresso, com as seguintes viagens (de segunda a sexta) no início da manhã: 5h20, 5h45, 6h20, 6h45, 7h40, 8h30, 8h40 e 9h; e a linha 136.1 - Rodoviária Plano Piloto/Lago Norte (L2 Norte), com saídas (de segunda a sexta) às 6h10, 6h50, 7h25, 7h35, 8h5, 8h45 e 8h55. De acordo com o órgão, a Gerência de Fiscalização será acionada para verificação e, se for o caso de descumprimento da tabela por parte da operadora, serão tomadas as medidas cabíveis.



CEDF

PERDEU A VAGA

O estudante João Carlos de Oliveira, 20 anos, morador do Guará, cursou o 2º ano do ensino médio no exterior e veio para Brasília no ano passado. Fez o vestibular da Universidade de Brasília (UnB) para o curso de relações internacionais e passou, porém, não vai poder efetivar a matrícula. Segundo ele, o Conselho de Educação do Distrito Federal (CEDF) informou que o estudante precisa de uma declaração de equivalência, mas que o documento sai apenas em quatro meses, no mínimo. Portanto, João perdeu a vaga. "Minha maior reclamação é a falta de informação por parte dos órgãos públicos. Se eu soubesse que perderia minha vaga, nem teria feito o vestibular", diz.

De acordo com o CEDF a reclamação de João não procede. O conselho explicou como funciona o procedimento: quando há solicitação de equivalência de estudos de ensino médio cursados no exterior, caso esteja com toda a documentação correta, em acordo com a legislação vigente, é autuado processo e encaminhado para a aprovação em sequência, pelo Colegiado, que emite parecer, sendo que as sessões são semanais. Após emissão do parecer, encaminha-se para homologação em Diário Oficial do DF. "Todo esse procedimento não leva um mês. Ainda que, assim que é aprovado na Câmara de Educação Básica do CEDF, em torno de uma semana da atuação em processo, podemos emitir uma declaração provisória até a homologação do parecer, para matrícula do aluno na universidade", informou.

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 13 abr. 2014. Caderno Cidades, p. 30.

Ilustração 14 – Publicação repetida IV

DFTRANS

FALTAM LINHAS

A diarista Maria Aparecida conta que pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto. Agora, ela reclama que algumas linhas foram retiradas e que estão saindo apenas dois ônibus por dia: um às 6h30 e outro às 7h. Com isso, ela sempre chega atrasada ao trabalho, já que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá. "Eu acho isso um absurdo. Se avisassem, poderíamos nos organizar, mas nem isso fazem", reclama.

» Por meio de nota, o DFTrans informou que existem atualmente duas linhas que fazem o trecho Rodoviária do Plano Piloto/Lago Norte: a 0.136 - Rodoviária do Plano Piloto/Clube do Congresso (de segunda a sexta-feira, no início da manhã, 5h20, 5h45, 6h20, 6h45, 7h40, 8h30, 8h40 e 9h); e a 136.1 - Rodoviária do Plano Piloto/Lago Norte (L2 Norte), com saídas (de segunda a sexta) às 6h10, 6h50, 7h25, 7h35, 8h5, 8h45 e 8h55. De acordo com o órgão, a Gerência de Fiscalização será acionada para verificação e, se for o caso de descumprimento da tabela horária por parte da operadora, serão tomadas as medidas cabíveis.



CONSELHO DE EDUCAÇÃO DO DF

PASSOU, MAS NÃO ENTROU

O estudante João Carlos de Oliveira, 20 anos, morador do Guará, cursou o ensino médio escolar no exterior e veio para Brasília no ano passado. Fez o vestibular da Universidade de Brasília (UnB) para o curso de Relações Internacionais e passou, porém, não conseguiu fazer a matrícula. O Conselho de Educação do Distrito Federal (CEDF) informou que ele precisa de uma declaração de equivalência, mas ela sai apenas em, no mínimo, quatro meses. Portanto, João perdeu a vaga.

» De acordo com o Conselho de Educação do Distrito Federal (CEDF), a reclamação de João não procede. O conselho explicou como funciona o procedimento: quando há solicitação de equivalência de estudos de ensino médio cursados no exterior, caso esteja com toda a documentação correta, é autuado processo e encaminhado para a aprovação pelo Colegiado, que emite parecer - sendo que as sessões são semanais. Após emissão do parecer, encaminha-se para homologação em Diário Oficial do DF. "Todo esse procedimento não leva um mês. Ainda que, assim que é aprovado na Câmara de Educação Básica do CEDF, em torno de uma semana da atuação em processo, podemos emitir uma declaração provisória até a homologação do parecer, para matrícula do aluno na universidade", informou o documento.

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 8 jul. 2014. Caderno Cidades, p. 23)

Ilustração 15 – Publicação repetida V

ADMINISTRAÇÃO DE BRASÍLIA

BARULHO MISTERIOSO

Um barulho durante as madrugadas dos fins de semana está tirando o sono dos moradores da SQS 205. Um deles é o médico João Vicente Queiroz, que trabalha no sábado pela manhã e geralmente perde o sono na noite anterior. Segundo ele, precisa deixar a tevê ligada para conseguir dormir. "Na sexta-feira passada (4/7), não aguentei, sai de carro 1h30 da madrugada para saber de onde vinha o som. Mal-sucedido, liguei na Polícia Militar e me disseram que não podiam fazer nada, pois também não sabiam de onde vinha o som. Por fim, consegui dormir às 3 da madrugada, para acordar às 7h e ir trabalhar. Tenho conversado com vizinhos do meu bloco que também estão muito incomodados, mas ninguém faz nada. É sempre a mesma coisa e está uma situação insuportável", reclama.

» Procurada via e-mail e telefone pelo Correio, a Administração de Brasília não respondeu aos questionamentos do leitor sobre o barulho dos fins de semana na quadra.



DFTRANS

FALTAM LINHAS

A diarista Maria Aparecida conta que pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto. Agora, no entanto, ela reclama que algumas linhas foram retiradas sem aviso prévio e que estão saindo apenas dois ônibus por dia: um às 6h30 e outro às 7h. Com isso, ela sempre chega atrasada ao trabalho, já que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá. "É um absurdo como tratam aqueles que precisam do transporte público. Mas mesmo com tantas dificuldades, eu prefiro não me arriscar no transporte clandestino. Espero que um dia o governo olhe para nós", declara.

» Ao Correio, o DFTrans informou que existem, atualmente, duas linhas que fazem o trecho Rodoviária do Plano Piloto / Lago Norte: a linha 0.136 - Rodoviária do Plano Piloto/Clube do Congresso, com as seguintes viagens (de segunda a sexta-feira), no início da manhã: 5h20, 5h45, 6h20, 6h45, 7h40, 8h30, 8h40 e 9h; e a linha 136.1 (Rodoviária/Plano Piloto/Lago Norte, via L2 Norte), com saídas (de segunda a sexta-feira) às 6h10, 6h50, 7h25, 7h35, 8h5, 8h45 e 8h55. De acordo com o órgão, a Gerência de Fiscalização será acionada para verificação e, se for o caso de descumprimento da tabela horária por parte da operadora, serão tomadas as medidas cabíveis.

Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 10 jul. 2014. Caderno Cidades, p. 23.

Além da seção de notas, duas matérias abordam casos de corrupção ligados ao transporte público e o transporte informal é apontado apenas para reforçar o uso indevido do modelo, mas sem relação com a ação corrupta. Outras duas são sobre má gestão no setor de mobilidade urbana.

Por fim, é no caderno de cidades que estão as reportagens sobre o transporte pirata. São dez matérias, das quais quatro falam sobre a organização do sistema informal de transporte particular, todas relacionadas ao crime organizado (máfias). Uma delas aborda o transporte irregular interestadual que ocorre no trajeto entre Brasília e Goiânia (GO).

Dois reportagens acompanham o papel da fiscalização e apontam deficiências no cumprimento de penalizações contra os motoristas do setor. As notícias demonstram indignação pelo serviço não ser enquadrado como ação criminal e vigiam-no sem qualquer proposta de regularização, já que as apostas ao fim do sistema não foram alcançadas ao longo dos anos abordados. As matérias restantes citam a regularização do Uber, considerado inicialmente como transporte pirata e legalizado em 2015. Uma matéria fala sobre a violência ocorrida no setor.

Do total de matérias analisadas, três abordam a violência atrelada diretamente ao transporte pirata: dois casos de estupros e uma morte. Os estupros ocorrem em Santa Maria e Planaltina de Goiás. No primeiro caso, apresentado por meio de uma nota, o agressor é apontado como suspeito, mesmo ele sendo autuado em flagrante. Além de não colocar em debate a índole do motorista que se aproveitou da situação em que a jovem ficou sozinha no veículo para abusar dela, o crime é isolado no transporte pirata. O problema dessa narrativa é como ela pode abafar registros de abusos contra mulheres, recorrentes no meio urbano, em transportes públicos e privados. A violência nas cidades não deve ser restringida ao modelo informal de transporte.

No segundo caso, além de repetir a associação da violência sofrida no modelo de transporte, facilmente refutada se ampliada ao contexto urbano, a matéria culpabiliza a vítima por utilizar o serviço informal. A abertura do texto sugere que a impaciência da vítima a levou a ser violentada. A reportagem aponta um modelo de serviço violento em detrimento de uma sociedade construída sob forte aspecto de machismo e de violência contra as mulheres e as demais minorias. De longe, existe a tentativa de flexibilizar o ato e, por isso, cabe ressaltar que indiretamente a reportagem aponta as dificuldades que o modelo informal produz quando não regulamentado. Das matérias analisadas, esta exemplifica um dos principais problemas relacionados aos modelos informais: a falta de identificação dos associados ao modelo. Em circunstâncias regularizadas, a

situação poderia ser administrada de forma diferente e com maior eficácia no combate a crimes contra às mulheres, contudo esta perspectiva não é aproveitada pelo veículo.

Por fim, o terceiro caso de violência atrelado ao transporte alternativo é citado como uma tragédia pelo jornal. Ironildo Pereira Santos, cobrador de van irregular, imobiliza um jovem que tentava assaltar o veículo. Ironildo levou o jovem à polícia e, ao chegar, foi morto pelo agente de segurança pública por confundi-lo com o bandido. O cenário, que poderia ser discutido socialmente, apenas serviu para incitar o medo nos cidadãos. A matéria segue uma sequência de crimes que nada tem a ver com o modelo de transporte irregular. A situação poderia ter acontecido em outros tipos de transporte.

As ações violentas são concentradas nas regiões do entorno, segundo as matérias analisadas. Nas publicações, a violência surge a partir de uma relação conveniente de apresentação de um culpado para o problema social e urbano. O interesse do periódico é criminalizar uma alternativa de serviço com o argumento de redução da violência.

No caderno de opinião, é possível encontrar o termo *transporte pirata* em dois locais da editoria: na coluna do jornalista Ari Cunha, extremamente contra o serviço informal; e nas falas da população, indicadas no espaço Sr. Redator, destinado à opinião pública sobre qualquer assunto.

As dificuldades da população relacionadas à mobilidade são pontuadas nas matérias quando afetam a capacidade dos cidadãos de chegar ao trabalho e são humanizadas apenas nas falas dos patrões que, sensibilizados, questionam a inexistência de transporte voltado a região administrativas do Park Way e do Núcleo Bandeirante, por exemplo. Na seção de opinião, há agradecimento ao serviço prestado e alertas à gestão sobre o abandono do setor.

As falas encaminhadas propõem a ideia de participação do cidadão na construção da notícia, mas vale ressaltar que, ao passar por uma edição, as notícias estão condicionadas à visão dos responsáveis por sua organização. Segundo Soares e Santos, ainda que presente a participação das audiências na formulação noticiosa, ela ainda é pré-definida pelos moldes verticais das corporações, que possuem editoriais e mesmo com o número de envios da população, selecionam os que constituirão a programação (SOARES; SANTOS, 2017).

O jornalista Ari Cunha se despoja ao utilizar termos figurativos mais diretos para expressar o quanto odeia o modelo de serviço. Em uma das publicações (2017), o colunista chama o serviço de Hidra e faz referência ao sistema como uma doença que devemos tratar. A

associação do serviço informal à classe dos usuários é continuamente apresentada de forma depreciativa. Ari Cunha chama o sistema de atrasado e diz, que mesmo ausente durante anos, ele sempre atendeu a população mais carente. Indivíduos submetidos a índices inferiores que “na falta de algo melhor, até aprovam o serviço” (CUNHA, 2016, p. 13). Em outra notícia, ele se refere à prática como uma selvageria:

Enquanto o Detran se equipa com poderosas motocicletas e armas de intimidação, propiciadas pela dinheirama da indústria de multas, as velhas e conhecidas vans de transporte pirata retornam, impunemente, para as ruas da cidade com a selvageria de sempre (CUNHA, 2015, p. 11).

O autor da coluna expressa em espaço exclusivo não só a opinião dele, mas o modo como o jornal visualiza o sistema informal. Contudo, o jornalista aprofunda o contexto do serviço, apresenta os comparativos e entende que o problema está na gestão pública, não no serviço em si. O transporte pirata é visto como sintoma de uma má gestão, que não propõe soluções adequadas para a mobilidade urbana.

Outra questão corrente nas publicações é a relação econômica do setor. Em sua maioria, as publicações apontam extorsão por parte do serviço prestado, já que o processo de tarifação de um sistema de transporte público é destinado à manutenção dos veículos da frota, ao pagamento de trabalhadores e ao pagamento de combustíveis. O cenário muda quando o transporte é oferecido informalmente. Este grupo está exposto a multas de três a cinco mil reais, cobradas pela administração pública constantemente. As condições são frágeis para todos os lados e nenhum deles sai ganhando em dias de paralisação.

Ilustração 17 – Veículo apreendidos



Fonte: Correio Braziliense, Brasília, 16 mar. 2013. Caderno Cidades, p. 24.

Apenas duas matérias apresentam especialista que aborda o transporte pirata. O professor e coordenador do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes da Universidade de Brasília - CEFTRU, Pastor Willy Gonzales Taco, aponta ao Correio Braziliense, em 2016, a oportunidade perdida de debater o transporte pirata quando houve a regularização do aplicativo Uber. O professor também convida imprensa, iniciativa privada, poder público e academia a se empenharem em construir uma proposta conjunta para a melhoria do transporte público, como ocorreu na campanha de paz no trânsito, referência internacional.

Ao longo da análise foi considerado as características elencadas pelo veículo de comunicação para definir o serviço de transporte pirata. Com maior presença na editoria de cidades, o posicionamento tem uma tendência mais negativa, oscilando quando a interferência da atividade irregular proporciona o mínimo de funcionamento da cidades e favorável apenas quando busca distinguir o modelo privado do serviço autônomo, oferecido por aplicativos. A ilustração 16 faz uma síntese da organização das matérias por editorias. Busca-se, nas considerações finais, uma compilação da importância em debater a mobilidade urbana e o impacto da comunicação à circulação do modelo pirata.

Ilustração 16 - Tabela: Síntese de análise por editorias.

| Número de publicações | Seção do jornal | Perspectiva tratada pelo periódico |
|------------------------------|------------------------|---|
| 55 | Cidades | Transporte pirata é visto como incentivador da violência urbana. Em grande parte das publicações surge com um complemento aos debates sobre o transporte público, não sendo o centro da discussão e pouco se explora termo. |
| 12 | Opinião | Apresentado com um problema antigo da cidade, avaliado junto à gestão pública. Em alguns caso o modelo é elogiado por permitir que trabalhadores cheguem aos postos de serviço. |
| 2 | Política | Aborda sobre corrupção no setor de transporte público. Não aborda |

| | | |
|---|--------------|---|
| | | especificamente do transporte pirata. |
| 1 | Sem Editoria | Aborda o transporte coletivo para crianças e cuidados necessários |

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos no decorrer do estudo, a mobilidade urbana é um tema complexo. Ela vai além do transporte, envolvendo visões diferentes de mundo, planejamento e execução de políticas públicas e o modo como cada sociedade enxerga as diferenças entre ricos e pobres, já que o planejamento urbano desenvolvido por ela pode refletir a mobilidade com base em relações mais excludentes ou calcada em valores sociais.

A qualidade de um serviço pressupõe a satisfação dos clientes, o bem-estar dos trabalhadores, o lucro para o empresário e uma relação sustentável com o ambiente. No caso do transporte público de Brasília, é necessária uma atenção específica quanto à construção da cidade e o grande deslocamento feito nas últimas décadas para a capital. O cenário atípico da cidade feita para o funcionalismo público e que atraiu um grande número de pessoas, com interesses em prosperidade e estabilidade financeira, favorece a superlotação do centro político do país e sem condições para comportar esse número reflete, pela percepção dos usuários, que o planejamento urbano foi formalizado em bases excludentes, levando a uma gestão ineficaz.

Conforme ensina a Teoria do Agendamento, a imprensa tem o papel de pautar a sociedade, ao apresentar temas que entrarão na agenda pública e ao silenciar determinados assuntos. Diante desse quadro, foi desenvolvido o seguinte problema de pesquisa: como o jornal Correio Braziliense abordou o transporte pirata no Distrito Federal de janeiro de 2013 a julho de 2018.

A análise de conteúdo das publicações feitas pelo Correio Braziliense sobre o transporte informal demonstra uma negação não apenas do modelo irregular, mas dos usuários que burlam a agenda da imobilidade. Há uma forte promoção do serviço particular fornecido por meio de aplicativos.

O posicionamento do CB sobre o sistema de transporte informal é explicitamente negativo. As abordagens associam o transporte pirata aos fatos trágicos da cidade. O periódico faz diversas ressalvas quanto à periculosidade desse transporte, ligando-o a acidentes, sequestros, crimes e assédios. Não há orientação sobre como os usuários devem agir se defrontados com os problemas atribuídos a essa modalidade de transporte, somente críticas e denúncias. De fato, as condições sociais do público que utiliza o transporte pirata são omitidas. Dessa forma, não se evoca a solidariedade ou empatia do leitor.

Ao longo do trabalho foi possível identificar que o perfil dos usuários do transporte público é majoritariamente de pessoas de baixa renda financeira. O transporte pirata, por sua vez, também é voltado para essa população, só que em condições mais vulneráveis: moradores de regiões periféricas, locais onde não há linhas programadas pela rede pública. O transporte pirata possibilita aos trabalhadores e estudantes chegarem aos seus destinos, principalmente em dias de greve do sistema público de transporte.

A característica de cada serviço muito se assemelha ao poder aquisitivo de seu usuário. A questão principal deste trabalho é que a negação do transporte pirata, a qual o Correio Braziliense fomentou, acentua a exclusão social e reforça a continuidade do *status quo* de quem tem direito a ter acesso à cidade.

A negação do transporte pirata passa pela omissão do poder público diante de uma alimentação contínua da violência, pois “onde todos são culpados ninguém o é, as confissões de culpa coletiva são a melhor desculpa para nada fazer” (ARENDR, 2009, p.83), respaldada por um sistema burocrático e tirano, o qual não dá atenção às insatisfações correntes da vida urbana. A negação do transporte pirata passa pela negação do usuário, que é consciente do descaso público, mas dependente deste serviço. A negação do transporte pirata é a afirmação de uma Brasília desenhada para a circulação de poucos, dos privilegiados e poderosos, e que acena com desdém para os periféricos.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Luisa Maranhão de. **A apropriação da internet, como meio de comunicação, pelos movimentos sociais de mobilidade urbana no Brasil**. 2014. 139 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Comunicação, Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

ARENDT, Hannah. **Sobre a violência**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA, 2016, p. 23-42.

BALBIM, Renato; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA, 2016, 326p.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2009.

BERNADES, Adriana; ALVES, Renato. Uber continua nas ruas, mas como pirata. **Correio Braziliense**, Brasília, 07 ago. 2015.

BORGES, Rodrigo de Neiva. Definição de Transporte Coletivo Urbano. 2006. 5f. Nota técnica da Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/1720>>. Acesso em: julho. 2018.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil. **Transportes**, Rio de Janeiro, v. 20, p. 31-40, 2012.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, Rafael. H. M. Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil: uma análise da POF 2003 e 2009. Brasília: Ipea, 2012. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/993>>. Acesso em: Abril, 2018.

CHERNOV, Gennadiy; VALENZUELA, Sebastián; MCCOMBS, Maxwell. An experimental comparison of two perspectives on the concept of need for orientation in agenda-setting theory. **Journalism & Mass Communication Quarterly**, v. 88, n. 1, p. 142-155, 2011.

CUNHA, Ari. Mobilidade Urbana. **Correio Braziliense**, Brasília, 28 jan. 2016.

CUNHA, Ari. Transporte. **Correio Braziliense**, Brasília, 07 ago. 2015.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Parcerias na administração pública**. 2º ed. São Paulo: Atlas, 1997 in: MACHADO, C. A. M.. Delegação de Transporte Público Sem Licitação - aplicação dos princípios da razoabilidade e da legalidade. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, v. 112, p. 40, ago. 2006.

FARIAS, F. M. V. **Avaliação da Percepção de Qualidade da Prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros do Distrito Federal: Táxi e Uber**. 2016. 129 f. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

FIGUEIREDO, Rubens. **O que é opinião**. São Paulo: Brasiliense, 1996.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: nascimento da cadeia**. Petrópolis: Vozes, 2014.

GOMIDE, Alexandre. A agenda governamental e o processo de políticas públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Texto para Discussão. IPEA: Brasília, 2008. Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1334.pdf> Acesso em: Julho, 2018.

GUIDUCCI, Roberto. **Cidade dos Cidadãos**. São Paulo: Brasiliense, 1980.

HARADA, Kyoshi. **Transporte coletivo e perueiros**. Revista ArtJur, n. 11, São Paulo, janeiro de 2000. In: MACHADO, C. A. M.. Delegação de Transporte Público Sem Licitação - aplicação dos princípios da razoabilidade e da legalidade. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, v. 112, p. 37, ago. 2006.

.

LEITE, D. F. B.; Rocha, J. H.; BAPTISTA, C. S. Busão: um sistema de informações móvel para auxílio à mobilidade urbana através do uso de transporte coletivo. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SISTEMAS DE INFORMAÇÃO, 9., 2013, João Pessoa. **Anais...**João Pessoa: LBD -UFMG, 2013, p. 170-181. Disponível em: <<http://www.lbd.dcc.ufmg.br/bdbcomp/servlet/Trabalho?id=19241>> Acesso em: maio, 2018.

MACHADO, C. A. M.. Delegação de Transporte Público Sem Licitação - aplicação dos princípios da razoabilidade e da legalidade. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, v. 112, p. 25 - 42, ago. 2006.

MAIA, Flávia; CARDIM, Nathália; SOARES, Thiago; BERNARDES, Adriana. A imobilidade que trava o dia a dia do brasileiro. **Correio Braziliense**, Brasília, 5 jul. 2016.

MARTELOTTA, Mário Eduardo. Manual de linguística / Mário Eduardo Martelotta (org. 2. ed. – São Paulo : Contexto, 2011.

MARTINEZ, M. Cecília. **A Comunicação Interativa como Instrumento de Qualidade do Transporte Coletivo Urbano**. 1996. 72 f. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Engenharia Civil, Universidade de Brasília, Brasília, 1996.

MCCOMBS, M. **A Teoria da Agenda: a mídia e a opinião pública**. Petrópolis: Vozes, 2009

PAES, Machado; LEVENSTEIN, Charles. Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo, Bahia, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública** (FIOCRUZ), Rio de Janeiro, v. 18, p. 1215-1227, 2002.

PIRES, Fátima Lauria. **O direito à mobilidade na cidade: mulheres, crianças, idosos e deficientes**. 2009. 88 f. Dissertação (Mestrado) – Política Social, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

RODRIGUES, Marcos Antonio. **Análise do transporte coletivo urbano com base em indicadores de qualidade**. 2008. 94 f. Dissertação (Mestrado em Engenharias) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008. Disponível em:
<http://repositorio.ufu.br/handle/123456789/14117?locale=pt_BR> Acesso em: Julho, 2018

SANTOS, M. A. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000, p.38-43.

SILVA, Nelson Fernando I. **Consciência negra em cartaz**. Brasília: Universidade de Brasília, 2001, 136p.

SILVA, Sivaldo Pereira; BIONDI, A. **Caminhos para a universalização da Internet banda larga: experiências internacionais e desafios brasileiros**. São Paulo: Intervezes, 2012. v. 1. 404 p.

SOARES, Rita; SANTOS, Alice. **Telejornalismo no contexto da cibercultura: Whatapp como suporte para produção de conteúdo**. Puçá: Revista de Comunicação e Cultura na Amazônia, Vol. 3, No 1 (2017). Conteúdo Disponível em: <<http://periodicos.estacio.br/index.php/puca/article/view/3567>>. Acesso em Abril, 2018.

Ventura, Zuenir. **Cidade partida**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

APÊNDICE A - Tabela de análise temática

Abaixo estão dispostas as 71 publicações em que o termo transporte pirata surge. A primeira coluna corresponde a pertinência do termo, a segunda apresenta informações da publicação e o processo de avaliação por meio de unidades de registo e na terceira e última coluna constam as publicações utilizadas para análise conforme a presença do termo em questão.

Legenda de classificação de pertinência:

(c) = Quando o termo transporte pirata aparece apenas como complemento ao contexto da matéria

(i) = Quando o termo transporte pirata surge isolado em único parágrafo ou quando ele não tem relação com o texto restante.

(i+) Reportagens e notas que apresentem mais informações sobre o termo.

| | | |
|-----|---|--|
| (i) | 22 de novembro de 2016, opinião. ... coisa de um passado triste. | Título: Vans (1/1) ...A principal de é o aparecimento das vans de transporte pirata que a população <i>acreditava ser coisa de um passado triste</i> . |
| (i) | 28 de janeiro de 2016, opinião Selvageria | Transporte (5/5) Enquanto o Detran se equipa com poderosas motocicletas e armas de intimidação, propiciadas pela dinheirama da indústria de multas, as velhas e conhecidas vans de transporte pirata <i>retornam, impunemente</i> , para as ruas da cidade, com <i>a selvageria de sempre</i> . |
| (c) | 3 de dezembro de 2016, | Título: Chapecoense |

| | | |
|-----|---|---|
| | opinião (Sr. Redator) Sem relação com o conteúdo. Escrita incorreta. | (1/1) Fica, entretanto, uma advertência aos responsáveis pela contratação de voos fretados: transporte pirata é muito ariscado . |
| (c) | 4 de dezembro de 2016, opinião Qualidade inferior (terceiro mundista), atrasada ocupam lacunas do poder público. perigoso à sociedade, presente nas áreas carentes. Aprova por falta de algo melhor. | Título: Mobilidade urbana (1/3) Enquanto a solução definitiva, que outros países já conhecem há quase um século, não vem, as vans piratas e toda uma modalidade <i>terceiro mundista</i> de transporte voltam a ocupar, de modo extensivo e permanente, as lacunas deixadas pelo poder público. (2/3) Além de carros, os transportes clandestinos colocam diariamente em risco a vida de passageiros e demais motoristas. (3/3) ... sempre atuou, principalmente nas áreas mais carentes. Quem precisa, submete-se, e, <i>na falta de algo melhor à mão, até aprova o serviço</i> |
| (i) | 9 de junho de 2015, opinião (Sr. Redator) inseguro | Título: sem título (1/1) Para manter o emprego, o trabalhador <i>se arrisca</i> no transporte pirata, que, além de não oferecer segurança e conforto, cobra um absurdo. Camila Cardoso - Asa Sul |
| (i) | 15 de dezembro de 2014, opinião (Sr. redator) Destemidos, organizados | Título: sem título (1/1) <i>O transporte pirata age sem cerimônia</i> em alguns pontos do DF. Na passarela da floricultura, na entrada |

| | | |
|------|--|--|
| | | do Núcleo Bandeirante, <i>tem até ponto certo para estacionar e pegar passageiros</i> que vão para o Park Way. Daniel Flores Dias - Núcleo Bandeirante |
| (i) | 27 de abril 2015, opinião (Sr. redator) Sem opções, última alternativa, apelo | Título: sem título (1/1) ... Para chegar ao local de trabalho, a situação é dramática. Eles têm duas opções: pagar R\$ 7 de moto táxi ou <i>apelar para o transporte pirata</i> ... Valdomiro Ferreira - Park Way |
| (i) | 30 de junho de 2013, política Vândalos, forças ocultas | Título: Junto e Misturado (1/1) Só não viu quem não quis que nestes protestos havia mais que indignação política. As forças de segurança já sabem que no Rio, por exemplo, atuaram mercenários do tráfico, em revanche contra as UPPs que minaram seus negócios. Os donos de vans, do transporte pirata suprimido pelo prefeito Eduardo Paes, <i>mandaram seus vândalos quebrar os ônibus</i> . Outras <i>forças ocultas</i> estão sendo identificadas. |
| (i+) | 9 de junho de 2015, cidades (Transporte) Sequestradores com preços altos. | Título: Piratas cobram R\$ 10 na volta para casa Com a greve de motoristas e cobradores, o brasileiro ficou <i>refém</i> dos coletivos irregulares. <i>Mesmo com preços inflacionados</i> , vans e ônibus velhos <i>saíam abarrotados</i> (sutiã) (1/5) ...A <i>precariedade</i> dos veículos <i>não intimidou os</i> |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>Única alternativa.</p> <p>Maior que o número do modelo convencional.</p> <p>(idem)</p> <p>Sem sistematização tecnológica.</p> | <p><i>piratas</i>. Eles <i>superinflationaram a cobrança</i>. Em vez de R\$ 3, em média, cobrados pelo sistema convencional, eles exigiam entre R\$ 5 e R\$ daqueles que procuravam uma alternativa para se locomover, foi a <i>única solução</i> para o brasileiro voltar para casa.</p> <p>(2/5)</p> <p>Além do tráfego de veículos piratas, <i>bem maior que o de ônibus regulares em dias sem greve...</i></p> <p>(3/5)</p> <p>À noite, <i>preferiu encarar</i> um ônibus pirata a enfrentar as filas quilométricas e os trens superlotados.</p> <p>(4/5)</p> <p>“...O pirata <i>não passa meu cartão</i>. Então, estou pagando R\$ 10 reais por dia para trabalhar, e não sei como será no resto da semana...</p> |
| (c) | <p>26 de abril de 2017, cidades.</p> <p>Aproveitador, disputando espaço com o Uber.</p> <p>Salvador, última alternativa aos esperançosos, custo alto</p> | <p>Título: Dia de protesto</p> <p>(1/9)</p> <p>Motoristas de transporte pirata se aproveitaram da situação e, fora quem tem carro, o sistema de transporte por aplicativos se tornou opção quase exclusiva.</p> <p>(3/9)</p> <p>Ao contrário das estações de metrô, as paradas de ônibus ficaram lotadas. Muita gente <i>tinha a esperança</i> de conseguir transporte. <i>A alternativa acabou sendo os veículos piratas...</i></p> <p>...o jeito foi pagar mais caro e seguir em um veículo clandestino.</p> |

| | | |
|------|---|--|
| (c) | <p>25 de março de 2018, cidades.</p> <p>1990: auge do transporte pirata.</p> <p>Pedro Jorge: Ex-diretor Geral do DFTrans.</p> <p>Denunciou o sistema irregular e foi preso por fraudar para o mesmo modelo.</p> | <p>Título: Investigação derruba direção do DFTrans</p> <p>(⁵/₈)</p> <p>No fim dos anos 1990, quando o <i>transporte pirata tomava as ruas do DF</i>, Pedro Jorge, que trabalhava no Departamento Metropolitano de Transporte Urbano (DMTU), que no futuro se tornaria o DFTrans, era conhecido como um dos fiscais linha dura e chegou a ser ameaçado de morte pelos que comandavam o esquema de transporte irregular, Pedro Jorge foi preso em casa, em 2017, na operação Check List. Ele foi acusado de cobrar propina na liberação de ônibus para transporte rural sem vistoria.</p> |
| (i) | <p>12 de março de 2016, opinião. (Sr. Redator)</p> <p>Contribuição pública, confronto ao serviço público.</p> | <p>Título: Transporte coletivo.</p> <p>O transporte pirata vem se consolidando como opção aos usuários da cidade. No Entorno, os clandestinos <i>prestaram importante serviço à população: forçaram a queda do preço da tarifa.</i></p> |
| (i+) | <p>16 de maio de 2017, opinião.</p> <p>Cidade doente, necessitando ser higienizada dos males. Super bactérias. Seria uma alusão ao sistema de transporte particular por</p> | <p>Título: A hidra dos transportes</p> <p>(3/7)</p> <p>Em Brasília, o reaparecimento do transporte pirata de passageiros, <i>uma antiga infecção</i> que muitos acreditavam debelada, volta a pôr em risco a saúde da capital. Da mesma forma que os organismos infecciosos que <i>ganharam resistência</i> à ação dos antibióticos usuais, <i>o ressurgimento dos transportes clandestinos</i> mostra que essa praga <i>se reinventou</i>, ganhou novos</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>meio de aplicativos (Uber). Estado condescendente.</p> <p>Compara as facções. Valores economicamente altos, perdidos ao controle público.</p> <p>Ação aparelhada ao estado. Cooperativas solicitam a regularização constantemente na câmara legislativa.</p> <p>Ultimato.</p> | <p>adeptos e formas de atuar, se fortalecendo, sobremaneira, nos muitos espaços <i>deixados pelo Estado</i>.</p> <p>(4/7) Hoje, a ação desses grupos, por causa da grande soma de dinheiro envolvida, passou a ser estruturada nos mesmos moldes de uma <i>quadrilha organizada</i>, com a divisão de tarefas e hierarquia de comando. Diariamente, uma frota composta por quase 10 veículos clandestinos transporta irregularmente cerca de 700 mil passageiros, movimentando mais de 3 milhões, livres de impostos.</p> <p>(7/7) Bem estruturadas, essas organizações <i>contam com o apoio de policiais militares, escritórios de advogados e um sem-número de agentes do Estados</i> corrompidos que agem sob suas ordens. O problema ganhou tamanha dimensão que os agentes do governo que não deixaram corromper denunciam as constantes ameaças e desacatos. <i>O cidadão de bem não tem a quem recorrer</i>. Na Câmara legislativa, é conhecida a pressão que esses grupos exercem sobre os distritais e, em muitos casos e <i>por diversas razões inconfessáveis são devidamente amparados e defendidos como empresários legítimos</i>. <i>Ou o governo age, agora, com firmeza ou essa situação vai descambar para o descontrole, com risco para todos os brasilienses e para a saúde da cidade</i>.</p> |
| (c) | 26 de março de 2017, política. | Título: Passeios de helicóptero com dinheiro do eleitor |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>Conluio entre políticos e o transporte pirata. Favorecimento a circulação de transporte pirata ao entorno. Desvio de verbas públicas.</p> | <p>(4/8) Um ex-funcionário de Euripedes, que prefere não se identificar, contou à reportagem que <i>o político era permissionário de vans no Distrito Federal e foi para Planaltina de Goiás após a circulação desse tipo de transporte ser proibida no DF</i>. Os motoristas de transporte pirata teriam sido usados para recolher assinaturas para criação da sigla em 2010, que só foi reconhecida pelo TSE em 2013.</p> |
| | <p>9 de outubro de 2014, Opinião (Sr. redator)</p> <p>Devido à greve dos rodoviários, o modelo pirata atende o serviço com respaldo da fiscalização. Exige dos órgãos competentes a execução de penalidades.</p> | <p>Título: Transporte</p> <p>(1/1) Nos últimos dias, com o advento da greve de uma grande empresa de transportes de passageiros de Brasília, o que mais foi observado por todos nós foi a <i>atuação de ônibus clandestinos, com a complacência da autoridades</i>. Inadmissível, pois o transporte pirata contraria a legislação vigente no país. Durante o ano todo, a atividade é combatida, mas quando da existência de uma greve, nota-se claramente a permissividade de parte das autoridades fiscalizadoras. <i>Isso é impunidade</i>. A greve está prejudicando milhares de pessoas, e compete às autoridades adotarem as providências, mesmo sendo uma questão trabalhista de uma empresa privada. A empresa tem uma concessão do governo para o transporte, isto é, ela deve fazer os transportes, isto é, ela deve fazer o transporte de passageiros e não pode falhar. Problema trabalhistas, de fato, devem ser resolvidos pela empresa, mas isso é um problema dela. Às autoridades constituídas compete a cobrança do</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| | | serviço prestado. Andrade Junior - Guar 2 |
| (i) | <p>21 de setembro 2014, opinião (Sr. Redator)</p> <p>Problemas na distribuio de frota. Trabalhadores afetados. Pirata como forte alternativa, devido ao cenário.</p> | <p>Título: Transporte</p> <p>(1/1)</p> <p>A interveno do Governo do DF no sistema de transporte público não beneficiou toda a capital federal. No Park Way, a situao  bem dramática, principalmente para os trabalhadores diaristas (domésticas, jardineiros, caseiros e outros). Além de serem vilipendiados com uma tarifa exorbitante cobrada pela linha que circula apenas no bairro, falta a eles paradas de ônibus ao longo das quadras 14, 15, 16, apenas para ilustrar. No conjunto 15 da Quadra 17, a situao  pior ainda, pois o trecho está excluído das linhas. <i>Tudo conspira para que o transporte pirata seja fortalecido no bairro, por absoluta ausência do governo.</i></p> |
| (c) | <p>9 de junho de 2015, cidades.</p> <p>Reféns, sequestrados, acuados.</p> <p>Recorreu ao modelo.</p> | <p>Título: Mais um dia sem ônibus</p> <p>Sem avanço nas negociao, rodoviários seguem hoje com a greve. Ontem, categoria descumpriu determinao da Justiça e não tirou nenhum coletivo da garagem, deixando 1,2 milhão de brasiliense reféns dos piratas. (subtítulo)</p> <p>(1/6)</p> <p>...Sem nibus, a populao <i>teve que recorrer ao transporte pirata</i>, que circulou livremente pelas ruas do DF. A previsão  mais um dia de transtornos para o brasiliense.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| | <p>Extorsão.</p> <p>Maior variedade de veículos oferecendo o transporte irregular. Não cobre todas as regiões da DF.</p> <p>Valores altos.</p> <p>Perigoso, humilhante.</p> | <p>(6/6)</p> <p>Prejuízo</p> <p>...”o funcionário é explorado pelo transporte pirata, chega atrasado e ainda se preocupa em como vai voltar para casa. [...]”</p> <p>Apêndice: Usuários sofrem</p> <p>(1/6)</p> <p>... As paradas de ônibus entre a passarela que liga o Riacho Fundo II e o Recanto das Emas estavam praticamente vazias, às 5h15. <i>Ônibus e vans piratas e até carros particulares oferecendo transporte remunerado, porém, apareciam aos montes. Em alguns locais, porém, nem eles aparecem.</i></p> <p>(5/6) Antes das 6h, era possível ver piratas circulando pelas ruas de Sobradinho, Planaltina e Paranoá, cobrando <i>até 10 reais</i>.</p> <p>(6/6)</p> <p>Às 9h, o terminal de São Sebastião permanecia vazio. Na frente, apenas vans e ônibus clandestinos. “<i>Acho perigoso usar esse tipo de transporte</i>, mas não posso faltar ao trabalho. Entendo que os rodoviários tenham o direito a protestar, mas o governo tem que fazer alguma coisa para a a gente não ter que passar por essa <i>humilhação</i>”, comenta a vendedora Francislane Santos.</p> |
| (i) | 14 de julho de 2018, opinião (Sr. Redator) | Título: Transporte |

| | | |
|-----|---|--|
| | <p>Trabalhadores dependentes do transporte público. Normalmente apelo de patrões para que os funcionários consigam exercer suas funções.</p> | <p>(1/1) Nem em período pré-eleitoral o poder público local volta seu olhar para o Park Way, onde faltam paradas de ônibus. Essa carência é bem coerente com a realidade do bairro: falta transporte público suficiente para atender às necessidades das centenas de trabalhadores domésticos, jardineiros, pedreiros, porteiros e outros profissionais. Durante a semana, quando muito, circulam três a quatro ônibus por dia em todo o bairro. Nos fins de semana, no máximo, no máximo, dois veículos. A maioria dos empregados depende da boa vontade dos patrões para pegá-los na passarela, onde há uma significativa concentração de transporte pirata. Se depender do transporte público, grande parte dos trabalhadores não chegará ao local de trabalho. Além de vergonhoso, é desumano o tratamento que o governo do DF dispensa ao que ganham o pão de cada dia em atividades pelos muitos condomínios. Do Park Way. Verônica Cavalcanti - Park Way</p> |
| (c) | <p>8 de dezembro de 2014, cidades.</p> <p>Apresenta os perfis dos cidadãos que utilizam o modelo de transporte. A insatisfação fica marcada pelos valores das passagens, contudo é reafirmando a contribuição</p> | <p>Título: Mais uma manhã de paralisação no DF</p> <p>(6-7/12)</p> <p>Enquanto não há acordo entre governo, empresários e trabalhadores, quem sofre é a população, que depende dos transportes piratas para sair e chegar em casa. Com a falta de ônibus, os veículos irregulares até param nas baias dos coletivos. O jardineiro Sivaldo e piscineiro Silvano Porto, 36 anos, tentou sair de casa no Paranoá, no sábado, mas não conseguiu transporte. Ontem, ele <i>optou pelos piratas para resolver problemas pessoais</i>. “Isso está muito ruim. Gastei o dia todo para resolver</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>em suprir a falta do Estado.</p> | <p>uma questão que poderia levar três horas”, reclamou.</p> <p>Maria de Jesus, 25 anos, também está insatisfeita com a falta de ônibus e sente-se insegura em ter de andar com os três filhos e o marido no transporte pirata. “É um absurdo. Além de pagar impostos e passagem, temos que pagar mais caro no pirata.” Maria trabalha com serviços gerais e só consegue chegar ao trabalho porque a empresa fornece transporte aos funcionários.</p> <p>(11/12)</p> <p>[...] Quando arruda foi para o Palácio do Buriti, fez com que as <i>perigosas vans lotadas</i>, na maioria das vezes sem autorização fossem consideradas irregulares.</p> |
| (c) | <p>9 de dezembro de 2014, cidades.</p> <p>Reféns.</p> <p>Enfrentar o que não está presente. Tristeza por não</p> | <p>Título: Articulados também vão parar</p> <p>(1/3)</p> <p>A paralisação de cerca de 8 mil motoristas e cobradores prejudica a população desde a última sexta-feira e deixou milhares de passageiros reféns de vans, coletivos e veículos piratas. Os motoristas irregulares invadem as baías destinadas aos ônibus convencionais e cobram de R\$ 5 a R\$ 10 por passagem.</p> <p>Apêndice: Sem piratas</p> <p>(1/2)</p> <p>[...] A alternativa é enfrentar o transporte pirata, mas hoje nem os irregulares estão passando”, lamentou.</p> <p>(1/3)</p> |

| | | |
|--|----------------------|--|
| | alcançar o objetivo. | Daiana Alves, 23 anos, mora no Riacho Fundo 1 e trabalha como vendedora no Park Shopping. Mesmo sabendo dos riscos, após duas horas de espera, ela pegou um transporte pirata. |
|--|----------------------|--|

| | | |
|-------|---|---|
| (n/c) | 11 de novembro de 2013, cidades. | Nada foi encontrado nesta página sobre o assunto. |
| (i) | 10 de abril de 2015, cidades. Fiscalização contra o sistema informal. Mais de 90% das pessoas fiscalizadas não faziam o serviço. Presença de um foragido no sistema. Falta identificação dos provedores. Não fica clara a forma de identificação dos prováveis infratores. | Título: Ação contra piratas (1/1) [...] realizaram ontem uma operação para coibir o transporte pirata [...] 32 pessoas foram abordadas e um homem preso por ter mandado de prisão em aberto, acusado de homicídio. [...] A ANTT verificou ainda que, nas imediações do terminal, além do transporte clandestino, ocorrem outros crimes. Nas investigações, foi comprovada a utilização de veículos roubados no transporte irregular. Desde março, a agência fiscalizou 1.170, aplicou 70 autos de infração e apreendeu 40 veículos particulares. |
| (c) | 4 de março de 2013, cidades. Despreparo trágico. A matéria expõe o modelo de transporte, contudo o acontecimento é mais ligado a trágica morte do | Título: PM mata cobrador de van por engano (1/7) Confundido com um assaltante, o cobrado de transporte pirata Ironildo Pereira Santos foi morto a tiros por policiais militares no início da madrugada de ontem, no jardim ABC, na Cidade Ocidental. Por volta da 0h30 de ontem, um adolescente de 17 anos |

| | | |
|-----|---|---|
| | rapaz ao tentar promover segurança para o serviço promovido. | embarcou no veículo clandestino e anunciou o assalto. <i>O cobrado reagiu, tomou a arma do criminoso e o manteve imobilizado até chegarem a um posto da PM na região. Durante a abordagem, Ironildo acabou confundido e morto pelos militares.</i> |
| (c) | 12 de junho de 2015, cidades apropriou-se | Título: Dinheiro Bloqueado (1/1) ...O transporte pirata tomou conta das ruas e da rodoviária do Plano Piloto. |
| (c) | 18 de julho de 2014, cidades Condescendência, o serviço gera insatisfação no usuário devido à demora. As greves são oportunidades para a atividade extra. Disponíveis para uma grande quantidade de pessoas. | Título: Promessa de pagamento (3/9) [...] Ônibus e vans piratas embarcavam na Rodoviária do Plano Piloto sem serem incomodados pela fiscalização. <i>... “Estou pegando uma linha alternativa e demorou uma hora a mais para chegar em casa”</i> (4/9) A reportagem conversou com um motorista que fazia o transporte pirata com um ônibus. Sem se identificar, ele relatou que começou a trabalhar às 5h e, às 20h, continuava dirigindo . “Estou fazendo Ceilândia e Paranoá. Sou motorista e trabalho com empresa de transporte. Quando vi essa greve, decidi fazer um dinheiro extra ”, admitiu (8/9) No Paranoá, vans, ônibus e carros piratas passavam a todo momento nas paradas repletas de passageiros. |

| | | |
|------------|--|--|
| <p>(c)</p> | <p>5 de julho de 2016, cidades</p> <p>Última alternativa.</p> <p>O texto do professor apresenta crítica construtiva sobre o cenário de mobilidade do DF e acrescentar a importância do papel da universidade junto à imprensa e poder público na construção de políticas de resultados eficientes.</p> | <p>Título: A imobilidade que trava o dia a dia do brasileiro</p> <p>(7/9)</p> <p>A maioria dos usuários reclama de fragmentação do sistema e muitos recorrem ao transporte pirata com frequência por falta de opção.</p> <p>(8/9)</p> <p>“A solução, muitas vezes, é embarcar nos piratas”, criticou a empregada doméstica Marli Gonzaga, 32 anos.</p> <p>Apêndice: Palavras de Especialista - Inovação e articulação</p> <p>A mobilidade é um tema tão próprio para nós todos que moramos em Brasília, a cidade de Juscelino, a capital sonhada e pensada com tanto esforço e paixão. Muitos pontos fracos da mobilidade são resultado de um legado histórico pesado e bem difícil de mudar. O transporte pirata e a falta de cobrança dos espaços públicos são exemplos disso. Tornou-se pesado pelo fato de as instituições não terem continuidade temporal e serem frágeis para levar adiante mudanças radicais. Quando falo de fragilidade, refiro-me especificamente ao escasso quadro de técnicos capacitados para responder a todas as necessidades demandadas e ao fato de que a maior parte das instituições trabalham de forma desarticulada.</p> |
|------------|--|--|

| | | |
|------|--|--|
| | | <p>Um exemplo: o nosso governador foi o primeiro no Brasil a propor a regulação do uso do Uber. Mas quanto tempo se passou desde aquela oportunidade e quais foram os resultados? Precisamos de inovação nas soluções, na gestão das instituições, na condução do futuro, na construção de uma Brasília saudável. Na atual estrutura, o processo será lento. Precisamos de um maestro. Onde ele está? Na minha memória, achei uma resposta em algo que foi feito há mais de 15 anos e hoje é um símbolo em níveis nacional e internacional: a Paz no Trânsito. O Correio Braziliense, a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros, entre tantas instituições, se dispuseram a trabalhar em conjunto, em um espaço de diálogo aberto e de constante inovação, como é a Universidade de Brasília. Retomar essa experiência e inová-la poderá nos garantir que, de fato, é possível construir uma Brasília com uma mobilidade saudável para todos.</p> <p>Pastor Willy Gonzales Taco, doutor em engenharia e transportes e professor do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da UnB</p> |
| (i+) | <p>7 de agosto de 2015, cidades</p> <p>O termo pirata aparece apenas 1 vez. Os termos alternativos surgem e a palavra serviço é atribuída ao modelo privado.</p> | <p>Título: Uber continua nas ruas, mas como pirata</p> <p>(1/15)</p> <p>O Uber vai ser regulamentado em três meses. Até lá, o serviço será tratado como transporte pirata.</p> |

| | | |
|------|---|--|
| | Matéria com maior número de parágrafos. | |
| (c) | <p>1 de julho de 2017, cidades</p> <p>Correr risco, perigoso.</p> <p>Valores semelhantes ao pago normalmente no serviço público com uma variável que chega ao dobro do custo.</p> | <p>Título: Transporte</p> <p>(3/8)</p> <p>Quem aguardava ônibus precisou recorrer a veículos de cooperativas, aguardar caronas ou se arriscar no transporte pirata.</p> <p>(4/8)</p> <p>As paradas no centro de Taguatinga tinham o movimento reduzido. Veículos de cooperativas passavam lotados e o transporte pirata - com passagens entre R\$ 5 e R\$ 10, dependendo do trecho — era disputado.</p> |
| (c) | <p>10 de março de 2015, cidades</p> <p>Foram vencidos, se entregaram, desistiram.</p> | <p>Título: Greve da Pioneira chega ao quinto dia</p> <p>(3/6)</p> <p>Sem ônibus, as paradas de Santa Maria ficaram cheias e muitos passageiros se renderam aos piratas, que cobravam entre R\$ 3 e R\$ 6 por pessoas.</p> |
| (i+) | <p>15 de novembro de 2013, cidades.</p> <p>Presente. Próximo a demanda. A segurança pública deveria reprimir mais pois eles são ágeis. São conhecidos. Desconfiável. Tarifa personificada. Taxi pirata: desleal, grave.</p> | <p>Título: Piratas invadem o aeroporto</p> <p>(1/7)</p> <p>O transporte pirata se mantém frequente em vários locais da capital federal.</p> <p>(2/7)</p> <p>O terminal 1 concentra o <i>maior número de passageiros</i> e, por isso, de piratas, mas eles também já atuam no terminal 2.</p> <p>(3/7)</p> |

| | | |
|-----|------------------------------|--|
| | | <p>...De acordo com um policial do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar (BPTran), que preferiu não se identificar, os piratas atuam no local há anos, talvez mais de uma década. “Eles agem muito rápido, normalmente no último portão, perto de onde sai o ônibus executivo”, contou o policial, atestando o trabalho ineficiente de repressão. Ele disse ainda que os piratas são figuras conhecidas no local. Mesmo quando têm o carro apreendido, voltam a trabalhar com outro veículo.</p> <p>(4/7)</p> <p>“Eles me perguntaram se eu tinha como ir, se queria táxi. Mas, quando é um pirata, você nunca sabe com quem está lidando”, disse.</p> <p>(5/7)</p> <p>Na opinião do taxista José Francisco Figueiredo, 43 anos, os piratas determinam o preço de acordo com a aparência da pessoa abordada.</p> <p>(6/7)</p> <p>Além do transporte descaracterizado, os taxistas regularizados convivem com outra concorrência, ainda mais desleal: os táxis piratas.</p> <p>(7/7)</p> <p>Nos casos de transporte pirata em carro de passeio, a atividade é enquadrada como exercício irregular da profissão. Já quando o táxi é pirata, a situação é mais grave.</p> |
| (c) | 14 de abril de 2014, cidades | <p>Título: Metroviários param. De novo</p> <p>(1/5)</p> |

| | | |
|------|--|--|
| | Uma alternativa | Com os trens do metrô lotados e algumas estações fechadas, os passageiros tiveram que optar pelos ônibus, que já são sobrecarregados, pelo transporte pirata ou por sair de casa em carro próprio. |
| (i+) | 14 de março de 2017, cidades (grita geral) Denúncia: Chegam cedo e a presença prejudica taxistas. | Título: TRANSPORTE PIRATA NA RODOVIÁRIA (1/1) O taxista Carlos Freire, 48 anos, denunciou à equipe do Grita Geral o transporte pirata na Rodoviária do Plano Piloto. Ele informou que os automóveis começam a chegar ao local às entre as 4h30 e as 5h da manhã. Ele se queixa que a presença dos veículos irregulares no local prejudica o serviço dos taxistas tanto no centro da cidade quanto na Rodoviária Interestadual. |
| (c) | 8 de novembro de 2014, cidades Apropriou-se, controlou, dominou | Título: Paralisação chega ao terceiro dia (4/4) O problema prejudicou cerca de 200 mil passageiros, que tiveram de esperar horas por um coletivo. Enquanto isso, o transporte pirata tomou conta das vias dessas cidades e da Rodoviária |
| (i) | 8 de outubro de 2016, cidades Transportou além da capacidade | Título: VAN APREENDIDA (1/1) O veículo fazia transporte pirata e tinha capacidade para levar apenas 16 pessoas. |

| | | |
|------|--|---|
| (i+) | <p>23 de abril de 2013, cidades</p> <p>Denunciou a atuação irregular. Problema na gestão pública</p> <p>Observação: não justifica, apenas confronta por meio de especulações. Há defensores que consegue na maioria dos casos a soltura dos motorista irregulares, mediante cláusulas.</p> | <p>Título: Flagrantes caíram quase 70%</p> <p>(6/10)</p> <p>Também sem se identificar como jornalistas, a equipe do Correio contou detalhes do esquema de transporte pirata no Batalhão da PM instalado na própria Rodoviária do Plano Piloto.</p> <p>(10/10)</p> <p>O DFTrans, por meio da assessoria, garantiu fazer “um trabalho contínuo para evitar o transporte pirata”, mas admitiu dificuldades decorrentes da péssima oferta de ônibus no DF. “Reconhecemos a precariedade do transporte público no DF. Com a renovação da frota, o sistema de transporte melhorará, e a pirataria tenderá a diminuir”, informou, por e-mail.</p> |
| (c) | <p>20 de setembro de 2017</p> <p>Distinção entre serviços iguais. Custo alto.</p> | <p>Título: DF pode ficar sem ônibus</p> <p>(1/10)</p> <p>Em busca de alternativas, a população fica exposta aos riscos do transporte pirata <i>ou precisará procurar caronas e aplicativos de transporte individual.</i></p> <p>Passageiro</p> <p>(8/10)</p> <p>A única certeza é que não usará transporte pirata. “Os valores são absurdos e eles correm muito. Não me aventuro.”</p> <p>Gasto</p> <p>(10/10)</p> |

| | | |
|------|--|--|
| | | <p>“Os custos chegam a R\$ 20 com transporte pirata e metrô”, detalha.</p> <p>Subtítulo: Alternativa</p> <p>(1/1)</p> <p>Transporte pirata — Não é recomendado o uso. Os veículos podem estar em más condições e os condutores, muitas vezes, não são treinados para esse tipo de serviço.</p> |
| (i+) | <p>24 de abril de 2013, cidades</p> <p>Tem perspectiva econômica.</p> <p>Sem autorização para punir.</p> <p>opressores</p> | <p>Título: Máfia dos piratas tem até escritório</p> <p>(4/13)</p> <p>...Aos servidores da autarquia, eles admitiram ter vindo para Brasília com o intuito de observar o mercado de transporte pirata.</p> <p>(8/13)</p> <p>...Os PMs também não podem, na ausência de fiscais do DFTrans, apreender veículos usados em transporte pirata.</p> <p>Subtítulo:</p> <p>Viagens do Medo</p> <p>(9/13)</p> <p>Os controladores do transporte pirata no Distrito Federal não oneram somente as empresas de ônibus, com o desvio de passageiros.</p> |
| (i+) | 6 de fevereiro de 2013, cidades | Título: Apreensões e tentativa de fuga |

| | | |
|------|---|---|
| | Operação de combate pela prática de transportar pessoas. | <p>(1/1)</p> <p>Em uma operação da Polícia Militar, na manhã de ontem, 22 veículos foram apreendidos por fazerem o transporte pirata de passageiros. Um motorista tentou escapar da blitz montada na 107 Norte. Na fuga, em alta velocidade e com três passageiros no carro, Paulo Sérgio Soares, 44 anos, entrou em uma rua sem saída. Ao ter o carro bloqueado por um policial de moto, o motorista engatou a ré e avançou contra o militar. O veículo foi apreendido e levado para o depósito do Detran. Soares foi multado em R\$ 5 mil e recebeu cinco notificações por desobediência da ordem de parar, direção perigosa, transporte pirata, falta de uso do cinto de segurança e direção com os faróis desligados. Na operação de combate a transporte pirata foram apreendidos um ônibus em mau estado de conservação, que também tentou fugir da blitz, e uma van escolar com a permissão vencida. Um ônibus da Universidade de Brasília (UnB) também foi apreendido, por transportar pessoas não autorizadas.</p> |
| (i) | <p>11 de fevereiro de 2014, cidades</p> <p>Desconfiável</p> | <p>Título: Frota nova, queixas antigas</p> <p>(10/11)</p> <p>“Se vou de metrô, tiro dinheiro do meu próprio bolso, e não pego transporte pirata porque não confio. Vou ficar aqui e esperar, porque senão sei que vão ser descontados R\$ 50 referentes ao dia não trabalhado”, disse.</p> |
| (i+) | 19 de dezembro de 2017, | Título: ESTUPRO EM CARRO PIRATA |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>idades</p> <p>Associação do crime a função. Ausentes: enganador, abusador, machista, agressor.</p> | <p>(1/1)</p> <p>A Polícia Militar prendeu, domingo, um homem suspeito de estuprar uma mulher de 25 anos no setor Polo JK, em Santa Maria. Enquanto patrulhavam a região, os militares identificaram um carro isolado em um estacionamento e, ao se aproximarem, encontraram um homem com as calças abaixadas e uma mulher seminua no banco do passageiro. Segundo a PM, a jovem chorava e contou aos policiais que estava sendo estuprada. O caso foi registrado na 20a Delegacia de Polícia (Santa Maria) e o homem, preso em flagrante. A vítima trabalha no Gama e, domingo, saiu mais tarde do trabalho. Por isso, o patrão a levou até a rodoviária da cidade. Moradora da Cidade Ocidental (GO), a jovem pegou um ônibus e desceu em um ponto para pegar outra condução que a levasse ao bairro. Segundo o militar, o abusador trabalhava com transporte pirata, passou e disse que a levaria até o local. Outro passageiro que estava no carro desceu logo mais à frente e ela ficou sozinha. Durante a viagem, o motorista mudou o trajeto e começou o pesadelo da vítima.</p> |
|--|---|--|

| | | |
|------|-----------------------------|---|
| (i+) | 23 de maio de 2015, cidades | <p>Título: O perigo dos piratas entre Brasília e Goiânia</p> <p>(4/11)</p> <p>Em todo o ano passado, foram 50 veículos</p> |
|------|-----------------------------|---|

| | | |
|-----|--|--|
| | Combate ao perigo do modelo. | apreendidos por fazerem transporte interestadual irregular. Até maio de 2015, o número chegou a 15, pequeno diante da quantidade de piratas observados pela reportagem. “Estamos intensificando as operações e integrando outros órgãos para nos ajudar a combater o transporte pirata. |
| (c) | 1 de março de 2013, cidades Forçada, contra a vontade, submetido, ágil, alternativa | Título: Transtorno deixam passageiros revoltados (3/7) Meu patrão não quer mais aceitar desculpa de ônibus, e meus filhos não podem perder aulas este ano. Muita gente acaba priorizando o transporte pirata por causa da situação”, reclamou. |
| (c) | 22 de novembro de 2014, cidades. Apelou ao modelo. | Título: Paralisação vai até segunda-feira (4/5) Sem os 1.065 ônibus circulando — 440 da Marechal e 625 da Pioneira —, a população teve de recorrer às linhas de outras empresas ou ao transporte pirata. |
| (c) | 10 de julho de 2014, cidades (grita geral) Escolheu chegar atrasada diariamente. | Título: Faltam linhas (1/1) A diarista Maria Aparecida conta que pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto. Agora, no entanto, ela reclama que algumas linhas foram retiradas sem aviso prévio e que estão saindo apenas dois ônibus por dia: um às 6h30 e outro às 7h. Com isso, ela sempre chega atrasada ao trabalho, já que prefere não usar o transporte pirata, |

| | | |
|-----|--|--|
| | | <p>tão frequente por lá. “É um absurdo como tratam aqueles que precisam do transporte público. Mas mesmo com tantas dificuldades, eu prefiro não me arriscar no transporte clandestino. Espero que um dia o governo olhe para nós”, declara.</p> |
| (c) | <p>10 de fevereiro de 2014, cidades (grita geral)</p> <p>Escolheu chegar atrasada diariamente.</p> | <p>Título: Pouco Horário no Lago Norte</p> <p>(1/1)</p> <p>A diarista Maria Aparecida, como diversos outros trabalhadores, pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto, sempre com horários diferentes e variados. Agora, ela reclama que algumas linhas foram retiradas e que estão saindo apenas dois coletivos por dia: um às 6h30 e outro às 7h. Com isso, ela reclama que sempre chega atrasada ao trabalho, uma vez que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá.</p> |
| (c) | <p>8 de julho de 2014, cidades (grita geral)</p> <p>Escolheu chegar atrasada.</p> | <p>Título: Faltam Linhas</p> <p>(1/1)</p> <p>A diarista Maria Aparecida conta que pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto. Agora, ela reclama que algumas linhas foram retiradas e que estão saindo apenas dois ônibus por dia: um às 6h30 e outro às 7h. Com isso, ela sempre chega atrasada ao trabalho, já que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá. “Eu acho isso um absurdo. Se avisassem, poderíamos nos organizar, mas nem isso fazem”, reclama.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| (c) | 11 de novembro de 2014, cidades. Aproitaram, ofereceram, sem outras opções. | Título: Rodoviários mantêm paralisação (4/7) Na manhã de ontem, motoristas de coletivos com identificação escolar e de vans clandestinas aproveitaram para oferecer transporte pirata nos pontos de ônibus de São Sebastião e do Jardim Botânico. |
| (c) | 16 de abril de 2015, cidades Uso pejorativo para indicar apropriação. | Título: Rodoviários contra o projeto da terceirização (1/5) ...Apesar de ter sido rápida, a pausa foi suficiente para que as paradas ficassem lotadas e para o transporte pirata tomar as ruas. |
| (c) | 16 de janeiro de 2014, cidades Reféns, sequestradas, raptadas. | Título: Perto do trem longe do transporte (4/10) Enquanto aguardam o resultado do estudo de viabilidade, previsto para ficar pronto em 10 meses, Elizângela, Jovena e Lucia ficam reféns do transporte pirata e de ônibus lotados e velhos. |
| (c) | 12 de abril de 2015, cidades (grita geral) Alternativa | Título: ÔNIBUS LOTADOS (1/1) ... Além disso, recorreu muitas vezes ao transporte pirata para ter chance de chegar a tempo ao trabalho. |
| (c) | 14 de fevereiro de 2014, | Título: LONGA ESPERA POR ÔNIBUS |

| | | |
|------|---|--|
| | <p>idades (grita geral)</p> <p>Última opção.</p> | <p>(1/1)</p> <p>...Franciele disse que, depois de aguardar por mais de uma hora no terminal, pegou um transporte pirata às 20h45. Saindo de lá, viu quando o ônibus chegou à plataforma.</p> |
| (i+) | <p>11 de maio de 2013, cidades.</p> <p>Associa o acontecido com o modelo de transporte e não com o caráter do agressor.</p> | <p>Título Motorista pirata estupra jovem</p> <p>(1/7)</p> <p><i>A tentativa de chegar na casa do namorado mais rápido</i> fez com que uma jovem de 18 anos se arriscasse em um transporte pirata e acabasse estuprada pelo motorista.</p> |
| (c) | <p>11 de junho de 2015, cidades.</p> <p>Reféns, presos</p> | <p>Título: Greve só puniu o passageiro</p> <p>(1/7)</p> <p>Depois de três dias parados, prejudicando 1,2 milhão de usuários, os rodoviários encerraram a greve na noite de ontem. Passageiros que, desde segunda-feira, ficaram reféns do transporte pirata vão ter o serviço normalizado a partir de hoje.</p> |
| (i+) | <p>2 de agosto de 2014, cidades.</p> <p>insatisfeito.</p> | <p>Título: Transporte Pirata</p> <p>(1/1)</p> <p>O leitor Gerson Gomes, 49 anos, é morador de Santa Maria e reclama do transporte pirata no ponto de ônibus próximo a uma floricultura, pela parte da manhã.</p> |

| | | |
|-----|-------------------------------------|--|
| (i) | 16 de março de 2013, cidades (nota) | <p>Título: 22 veículos</p> <p>(1/1)</p> <p>Total de carros em situação irregular apreendidos na Avenida Hélio Prates, em Taguatinga. Entre eles, havia 10 ônibus e quatro vans. Só neste ano, foram registradas 135 autuações contra o transporte pirata em Brasília.</p> |
| (c) | 9 de maio de 2013, cidades | <p>Título: Roleta-Russa nos ônibus e Brasília</p> <p>(1/5)</p> <p>Ele ainda afirmou que as “ingerências” de parte da diretoria estavam fomentando a atividade do transporte pirata.</p> |
| (c) | 8 de outubro de 2014, cidades | <p>Título: 100 mil usuários prejudicados</p> <p>(2/6)</p> <p>O Setor O, em Ceilândia, foi a região mais atingida pela greve. Isso porque, ao contrário de Taguatinga, em que outras empresas operam coletivos, a única que circula até o Plano Piloto é a São José. Aos usuários, só restou o transporte pirata.</p> |
| (c) | 27 de novembro 2013, cidades. | <p>Título: Passageiros punidos</p> <p>(3/6)</p> <p>Para Sobradinho, o preço cobrado era de até R\$ 10. “Nem almocei para pagar transporte pirata”, garantiu o representante comercial Agnaldo Marcelino dos</p> |

| | | |
|------|--|---|
| | | Santos, 45 anos, morador de Sobradinho II. |
| (c) | 6 de dezembro de 2014, cidades. Valor considerado alto. | Título: Greve de ônibus atinge 700 mil (5/6) ...Motoristas de transporte pirata cobravam R\$ 5 . |
| (c) | 5 de março de 2013, cidades. Irresponsáveis. Trabalhar ou morrer. | Título: Diminui o desconforto (1/8) ... Enquanto não há previsão para que o serviço seja normalizado, o transporte pirata encontra passageiros que preferem se arriscar a esperar nas paradas de ônibus. (7/8) Sem transporte eficiente, muitos passageiros enfrentam o risco de pegar um transporte pirata. |
| (i+) | 12 de novembro de 2015 Os taxistas consideram todo os tipos de transportes irregulares. O jornal impõe gramaticalmente a ação do governo com o uso do futuro do presente do indicativo. O Uber é colocado como serviço. | Título: TAXISTAS PROTESTAM (1/1) ...Questionado sobre as reivindicações da categoria, o presidente da Associação dos Táxis, José Araújo, informou que a luta é contra todo tipo de transporte pirata. O governador Rodrigo Rollemberg deverá anunciar nos próximos dias a regulamentação de aplicativos de prestação de serviço de transporte individual de passageiros , como o Uber. |

| | | |
|-------------|--|---|
| <p>(i+)</p> | <p>9 de abril de 2015, cidades.</p> <p>O modelo passa a ter representante e ocupa papel de serviço economicamente rentável.</p> <p>Distinção dos modelos. O Uber é para a classe alta.</p> <p>Taxista considera o Uber como pirata, invasor, estrangeiro.</p> <p>Para a secretária responsável o Uber se enquadra no perfil irregular. A acentuação do jornal quanto a isso supõe que para o restante não o é. Sem esta distinção o jornal estaria de acordo com a punição aplicada.</p> | <p>Título: Mobilização contra aplicativo</p> <p>Sutiã: Taxistas fazem carreata contra o Uber, serviço prestado por motoristas de terno e em carros pretos. Apesar de o governo local tratá-los como clandestinos, representante da empresa classifica o atendimento como de “economia compartilhada”</p> <p>(1/8)</p> <p>Cerca de 150 taxistas realizaram na manhã de ontem um protesto contra o transporte pirata e o funcionamento do aplicativo Uber, que oferece o serviço em carros de luxo.</p> <p>(5/8)</p> <p>“Não vamos calar. Queremos seguir na luta. Não aceitamos que a nossa cidade seja invadida por transporte pirata.”</p> <p>(6/8)</p> <p>Para a pasta, o Uber é um serviço de transporte individual não regulamentado e, dessa forma, será tratado como transporte pirata, sujeito a autuações e multas.</p> |
| <p>(i+)</p> | <p>25 de abril de 2013, cidades</p> <p>A classificação do serviço está de acordo com a aparência do veículo. Questão de classe social</p> | <p>Título: Enfim um golpe à pirataria</p> <p>Sutiã: Após denúncia do Correio, blitz montada na Asa Norte recolhe 13 veículos usados pelo esquema ilegal no Distrito Federal. Chamam a atenção o estado de conservação dos carros, alguns deles com pneus carecas e latarias amassadas, e o flagrante em vans escolares</p> |

| | | |
|------|---|--|
| | Indica o local onde o modelo aparece. Outros adjetivos são associados ao serviço. | (15/15) Os pontos preferidos dos grupos que fazem transporte pirata no Distrito Federal são: Rodoviária do Plano Piloto, Rodoviária de Taguatinga, Candangolândia, Núcleo Bandeirante, Lago Norte e Universidade de Brasília. |
| (i+) | 26 de janeiro de 2013, cidades Atividade continuada Prefere o serviço irregular em detrimento do serviço público, pois o valor é o mesmo, a agilidade é maior no modelo informal. A vergonha do usuário em utilizar o serviço é apontada pelo segredo confessado. O esquema é organizado, organização. | Título: Máfia dos piratas na rodoviária (1/1) Mesmo com a operação realizada pelo Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), na última quinta-feira, contra o transporte pirata na Rodoviária do Plano Piloto, a prática irregular no local continua, conforme o Correio flagrou na manhã de ontem. (2/13) <i>O valor da passagem é o mesmo cobrado nos veículos licenciados pelo governo. O diferencial é a garantia de agilidade no trajeto. Um usuário do transporte pirata, que prefere não se identificar, confessa que, mesmo com a oferta de ônibus, prefere pegar o transporte pirata devido à rapidez para chegar ao destino.</i> (3/13) O esquema montado pelos motoristas que oferecem o transporte pirata ocorre de forma organizada . (7/13) De acordo com o diretor operacional do DFTrans, Ricardo Leite, o órgão registrou aumento de 125% |

| | | |
|-----|---|--|
| | <p>Número crescente de motorista irregulares e maior fiscalização.</p> <p>Não é crime.</p> <p>A justiça não reconhece o modelo de veículo particular como irregular, pois isso há liberação quanto as multas.</p> <p>Organização.</p> | <p>nas apreensões de transporte pirata no DF, entre 2011 e 2012— passou de 407 para 917. “Sabemos que o número total de flagrantes cresceu, graças às operações realizadas pelo DFTrans, com apoio da Polícia Militar e do Detran”, afirmou.</p> <p>(8/13)</p> <p>“A Justiça não classifica o transporte pirata como crime, mas um tipo de contravenção que não prevê pena de prisão para os autores”, explicou o diretor do DFTrans.</p> <p>(9/13)</p> <p>Ricardo Leite revelou que, em alguns casos, os motoristas flagrados fazendo transporte pirata em carros de passeio recorrem à Justiça para reaver o veículo. “Eles nem chegam a pagar multa porque o judiciário entende que carros de passeio não têm capacidade para realizar o transporte pirata de passageiros. Seria preciso um veículo maior para considerar uma infração”, afirmou.</p> <p>(10/13)</p> <p>...Ele estava na plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto e auxiliava os motoristas do transporte pirata a reunir os passageiros que iriam embarcar nos carros de passeio.</p> |
| (c) | 15 de março de 2014 | <p>Título: SEM ÔNIBUS PARA O LAGO NORTE</p> <p>(1/1)</p> <p>A diarista Maria Aparecida pegava ônibus para o Lago</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| | Escolheu chegar atrasada. | Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto a fim de chegar ao trabalho. Agora, ela reclama que algumas linhas foram retiradas desde que trocaram a frota e que saem apenas dois ônibus por dia: um às 6h30 e outro às 7h. Com isso, ela sempre chega atrasada ao emprego, já que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá. “Eu me sinto desrespeitada, pois fico horas na fila esperando o ônibus e ele não passa no horário determinado, nos prejudicando e frustrando a todos que aguardam”, reclama. |
| (c) | 16 de abril de 2014 Continua em atividade. Não foi preso, criminalizado. | Título: ÔNIBUS SUCATEADOS (1/1) ... Aldo denuncia que o transporte pirata age livremente na cidade. |
| (c) | 17 de dezembro de 2015, cidades. Apelou ao modelo. Última alternativa | Título: PARALISAÇÃO ATRAPALHA (1/1) ...Muitas pessoas se aglomeraram nas paradas e, por falta de opção, recorreram ao transporte pirata (foto), que cobrou valores bem superiores aos praticados nos ônibus convencionais. |
| (c) | 13 de abril de 2014, cidades (grita geral) | Título: FALTA ÔNIBUS (1/1) A diarista Maria Aparecida, moradora de Águas |

| | | |
|-----|--|--|
| | Escolheu chegar atrasada | Lindas de Goiás, conta que pegava ônibus para o Lago Norte todos os dias na Rodoviária do Plano Piloto. Após a renovação da frota de coletivos no Distrito Federal, ela reclama que algumas linhas foram retiradas e que estão saindo apenas dois ônibus por dia. “Um sai às 6h30, e o outro, às 7h. Depois disso, não passa mais”, queixa-se. Com isso, ela diz que sempre chega atrasada ao trabalho, já que prefere não usar o transporte pirata, tão frequente por lá. |
| (c) | 12 de dezembro de 2013, cidades depredação, destruição, devastação | Título: Buraco à beira da BR-060 desde 2010 (3/4) Um micro-ônibus foi depredado por motoristas de transporte pirata em uma parada de ônibus em frente ao Hospital Regional de Sobradinho. |
| (c) | 9 de janeiro de 2016 Diferença entre pirata e o motorista habilitado a transportar crianças. Condutor irregular não tem nas demais, em muito dos casos. | Título: Volta às aulas (1/2) “O motorista autorizado pelo Detran é diferenciado, com curso de formação específica com escolares, habilitado a trabalhar com crianças e adolescentes. O condutor de transporte pirata muitas vezes sequer tem carteira nas categorias recomendadas ” |