

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE COMUNICAÇÕES E ARTES
CENTRO DE ESTUDOS LATINO-AMERICANOS SOBRE CULTURA E COMUNICAÇÃO

20 Centavos

Como o documentário apresentou as
manifestações de 2013

Camila Villa

Novembro de 2015

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Mídias, Informação e Cultura sob orientação do Prof. Me. Vinicius Sousa.

20 Centavos: como o documentário apresentou as manifestações de 2013¹

Camila Villa²

RESUMO

Analisa o documentário *20 Centavos*, dirigido por Tiago Tambelli, que relata as manifestações de junho de 2013 iniciadas devido ao aumento das tarifas do transporte público na cidade de São Paulo. Por meio de uma abordagem direta, investiga a movimentação a partir das manifestações que começaram pelo valor do transporte público e que acabaram em uma luta que “não era só pelos vinte centavos”, e sim pela melhoria no transporte, pelo aumento de salários, contra a violência, contra a corrupção e pela derrubada da Proposta de Emenda à Constituição nº 37 (PEC 37). As manifestações tiveram sucesso graças ao processo de midiaticização que ocorreu com a violência gerada pela polícia militar e com a ação dos Black Blocs. Em sua elaboração utiliza como embasamento, para um estudo mais estruturado do que é um documentário, o artigo O Ponto de vista do documentário, de Manuela Penafria, e o livro Introdução ao Documentário, de Bill Nichols. Para entender melhor o processo de midiaticização, utiliza o livro Antropológica do Espelho – Uma teoria da comunicação linear e em rede, do jornalista e sociólogo Muniz Sodré.

Palavras-chave: Midiaticização; Mídia Hegemônica; Manifestação Popular; Aumento da Tarifa; Transporte Público.

ABSTRACT

Analyzes the documentary *20 Centavos*, directed by James Tambelli, which recounts the events of June 2013 initiated due to increased rates of public transport in the city of São Paulo. Through a direct approach, investigates the movement from the demonstrations that began by the value of public transport and ended up in a fight that was "not only by twenty cents", but by improvement in transport, the increase in wages, against violence, corruption and the overthrow of the Proposed Amendment to the Constitution No. 37 (PEC 37). The demonstrations were successful thanks to media coverage of process that occurred with the violence generated by the military police and with the action of Black Blocs. In its preparation used, as a basis for a more structured study of what a documentary, the article O Ponto de vista do documentário, by Manuela Penafria, and the book Introdução ao Documentário, by Bill Nichols. To better understand the mediatization process, uses the book Antropológica do Espelho – Uma teoria da comunicação linear e em rede, by the journalist and sociologist Muniz Sodré.

¹ Trabalho de conclusão de curso apresentado como condição para obtenção do título de Especialista em Mídias, Comunicação e Cultura.

² Jornalista, formada pela Universidade Metodista de São Paulo (UMESP) com extensão em Redes Sociais, Colaboração e Mobilidade pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), cursando Especialização (latu sensu) em Mídias, Informação e Cultura no Centro de Estudos Latino-Americanos em Cultura e Comunicação (CELACC) da Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo (ECA- USP). E-mail: caaaa.villa@gmail.com.

Keywords: Mediatization; Mainstream Media; Mass Demonstrations; Tariff Increase; Public Transport.

RESUMEN

Analiza el documental *20 Centavos*, dirigido por Tiago Tambelli, que relata los acontecimientos de mayo de 2013 iniciados debido al aumento de las tasas del transporte público en la ciudad de São Paulo. A través de un abordaje directo, investiga el movimiento de las manifestaciones que comenzaron por el valor del transporte público y terminaron en una pelea que fue "no sólo por veinte centavos", sino por la mejora del transporte, el aumento de los sueldos, en contra de la violencia, la corrupción y por el derrocamiento de la Enmienda a la Constitución No. 37 (PEC 37). Las manifestaciones fueron exitosas gracias a la cobertura mediática del proceso que se produjo con la violencia generada por la policía militar y con la acción de los Black Blocks. En su preparación se utiliza, como base para un estudio más estructurado de lo que sea un documental, el artículo *O Ponto de vista do documentário*, de Manuela Penafria, y el libro *Introdução ao Documentário*, de Bill Nichols. Para entender mejor el proceso de mediatización, usa el libro *Antropológica do Espelho – Uma teoria da comunicação linear e em rede*, del periodista y sociólogo Muniz Sodré.

Palabras clave: Mediatización; Medios de Comunicación Hegemónicos; Manifestaciones Masivas; Aumento de Tarifas; Transporte Público.

1. Introdução

20 Centavos é um documentário que retrata o período decorrente das manifestações de junho de 2013 em São Paulo. Para a produção do documentário, Tiago Tambelli, o diretor, inspirou-se nas obras de Santiago Álvarez, que documentou diversos conflitos sociais pelo mundo, mas em especial no documentário "Now", que aponta uma sequência de imagens mostrando a discriminação nos Estados Unidos seguidas de uma canção.

Tiago Tambelli pensou em criar um documentário fugindo da estética tradicional desse gênero, em que a partir de uma ideia se faz a pesquisa e o diretor assume uma posição hierarquizada dentro do processo de criação. Para isso, ele reuniu um grupo de 30 pessoas que aceitaram gravar de forma urgente. A concepção da elaboração do documentário ocorreu de forma rápida e o método de trabalho seguiu o mesmo ritmo: tão-logo foi formado, imediatamente o grupo saiu às ruas para dar início ao processo de gravação. A ideia era justamente que todo o processo fosse rápido para que o filme fizesse parte daquele momento das manifestações e não fosse uma criação posterior.

Por isso, Tiago Tambelli define que "o filme não é analítico, ele pertenceu àquela cena".

O documentário *20 Centavos* foi realizado com a intenção de em algum momento servir como mais uma referência para projetos semelhantes, assim como ocorreu com o documentário "Now" para Tiago. A estética do documentário segue uma linha diferente das que costumam ser apresentadas, dando ênfase ao ponto de vista de cada cinegrafista que gravou a manifestação.

Manuela Penafria (2001), em sua tese "O ponto de vista do documentário", escreve que, para a criação de um audiovisual documentário, não é obrigatório o uso de atores e nem se constroem personagens. O documentário pode transmitir uma determinada imagem dos seus personagens. Ao assistir ao *20 centavos* é possível observar que os personagens são, no caso, as pessoas que estão na rua manifestando-se e que expressam a sua opinião.

A estrutura narrativa implica saber contar uma história; organizar a estrutura dramática em cenas e sequências, que se sucedem de modo lógico. A suportar tudo isso deve estar uma ideia a transmitir. Essa ideia a transmitir constrói a visão do realizador sobre determinado assunto. (PENAFRIA, 2001, p. 2)

Ainda seguindo as ideias de Penafria, o ponto de vista de um documentário é entendido como a representação de uma visão do documentarista ou do interveniente, ou seja, dos personagens. Esses pontos de vista determinam com quem o espectador se identifica e o modo como ele lê o filme e interpreta as ações. Já o documentarista define o nível de envolvimento do espectador a partir do uso da câmera, passando para o espectador a sua ideia.

No caso de *20 Centavos*, Tiago Tambelli quis mostrar para os espectadores como aconteciam as manifestações, o que as pessoas faziam, qual era a reação da polícia. A partir desses pontos, ao acompanhar o documentário, o espectador consegue criar o seu próprio ponto de vista sobre os atos.

Para entender o processo de criação de 20 Centavos é preciso entender o contexto em que a cidade se encontrava durante as manifestações de junho de 2013. A seguir citam-se alguns fatos que desencadearam a tomada das ruas de São Paulo.

2. O Movimento Passe Livre

O Movimento Passe Livre (MPL) foi oficialmente batizado em janeiro de 2005, na Plenária Nacional em Porto Alegre, durante o Fórum Social Mundial, mas seis anos antes a Campanha pelo Passe Livre já existia em Florianópolis.

Segundo o MPL, eles são um grupo apartidário (o que não significa que sejam antipartidários, já que dentro do MPL há membros de diversos partidos) e independente. De acordo com o MPL, eles não possuem nenhum tipo de hierarquia, fazendo com que todos os participantes tenham o mesmo poder de decisão dentro do grupo. O movimento acredita que a iniciativa popular pode conseguir mudanças significativas para a sociedade, por isso aceitam que a população participe de reuniões para ajudar nas melhorias. O MPL traz, entre seus princípios, o de que somente a população pode construir um transporte, uma cidade e um mundo diferentes.

Acreditamos em uma nova forma de se fazer política e não nos organizamos para eleições. Pressionamos o governo por políticas públicas, mas defendemos na nossa prática cotidiana que existe política além do voto³.

Embora o foco da organização seja o transporte, este é um dos principais motivos de lutarem pelas catracas livres, pois o MPL não se concentra apenas nesse tema. Eles afirmam que também lutam contra a desigualdade entre brancos e negros, ricos e pobres, homens e mulheres, usando a "catraca" como uma simbologia para tudo que é preciso mudar para se viver em um mundo justo e igualitário, ou seja, "uma vida sem catracas".

³SÃO PAULO. **Apresentação do Movimento Passe Livre**. Disponível em: <saopaulo.mpl.org.br/apresentacao/> Acesso em: 18 ago. 2015.

O MPL atuou em grandes movimentos sociais, como a Revolta do Buzu ⁴(Salvador, 2003), as Revoltas da Catraca (Florianópolis, 2004 e 2005) e as Jornadas de Junho (São Paulo, 2013), todas contra os aumentos da passagem de ônibus.

Como se pode observar, as Jornadas de Junho, que foram desencadeadas pela luta do MPL-SP contra o aumento da tarifa, não foram nenhuma novidade. Em 2003, em Salvador, ocorreu a Revolta do Buzu², uma série de manifestações que perduraram por todo o mês de agosto. As manifestações vinham de estudantes, que pulavam os muros das escolas para bloquear as ruas. Assim, as entidades estudantis apartidárias colocaram-se como liderança e começaram a negociar com o poder público uma forma de revogar o aumento das passagens. Algum tempo depois, em meados de 2004, mais estudantes se juntaram às manifestações da Revolta da Catraca⁶, em Florianópolis, bloqueando a ponte que dá acesso à ilha. Com isso os estudantes conseguiram a revogação do aumento. A Revolta da Catraca colaborou para a formação do MPL em 2005 graças ao sucesso da revogação do aumento da passagem, conquistado por meio do levante popular.

Nos primeiros anos, a bandeira do MPL era o passe livre estudantil, mas o aumento das passagens não prejudicava apenas os estudantes. Assim, o MPL iniciou a luta pelo passe livre de forma coletiva, beneficiando não só uma parcela da população. A ideia do passe livre para todos começou a ser mais debatida internamente quando a prefeitura de São Paulo passou a revisitar o projeto Tarifa Zero, na década de 1990. O transporte tornou-se uma questão colateral a diversas outras pautas urbanas em São Paulo. Dessa forma, o MPL deixou de limitar-se apenas ao transporte para ir em busca de maiores benefícios para os bairros e as comunidades, nos âmbitos da cultura, da saúde e da educação.

⁴ Documentário Carlos Ponzato. Disponível em <[youtube.com/watch?v=dQASaJ3WgTA](https://www.youtube.com/watch?v=dQASaJ3WgTA)> Acesso em 12 set. 2015.

⁵ Para uma análise mais detalhada, ver Manolo, *Teses sobre a Revolta do Buzu*, disponível em: <passapalavra.info/2011/09/46384> Acesso em 13 out. 2015

⁶ Mais informações disponível em: <tarifazero.org/2009/07/22/revolta-da-catraca/> Acesso em 19 out. 2015

3. OS Blacks blocs

As manifestações de 2013 começaram quando a prefeitura anunciou o aumento de 20 Centavos no preço da condução, mas este não foi o único motivo que gerou as Jornadas de Junho. As manifestações pela revogação do aumento da tarifa foram um início para a demonstração de descontentamento da população com relação a outros temas que também incomodavam: a baixa qualidade dos setores de saúde e educação e a corrupção na política. Às vésperas da Copa do Mundo, o povo gritava por "um país padrão Fifa".

As revoltas de junho também tiveram episódios de violência e casos de vandalismo protagonizados pelos Black Blocs⁷. grupos de pessoas que destroem fachadas de lojas, fazem pichações e depredam ônibus. Alguns jornais noticiaram de forma generalizada que os manifestantes eram "vândalos", inclusive o apresentador do telejornal Brasil Urgente, José Luiz Datena, que, na quinta feira, 13 de junho, esbravejava e gesticulava com indignação afirmando que aquilo era uma baderna: "Baderna⁸, me inclua fora desse [...] protesto tem de ser pacífico, não pode ter depredação, não pode impedir via pública!" O apresentador queria afirmar que a manifestação só seria legítima se não atrapalhasse a população, caso contrário, não seria manifestação, e sim violência. Como se não bastassem as afirmações de que a manifestação era violenta, Datena continuou com indagações e criou uma enquete no programa, com a pergunta "Você é a favor desse tipo de protesto?". Surpreendentemente a maioria das respostas foi favorável. Indignado, ele prosseguiu: "Até agora a maioria... eu não sei se os caras entenderam bem... mas a maioria está achando que esse protesto de quebrar tudo é legal". O "povão" se manteve firme na resposta, o apresentador não compreendeu: "Já deu para sentir que o povo tá tão pê da vida [...] que apóia qualquer tipo de protesto [...]".

⁷ BRASIL MAIS 40. **Afinal, quem são os Black Blocs?** Disponível em: <brasilmais40.wordpress.com/2013/07/18/afinal-quem-sao-os-black-blocs-2/> Acesso em 19 set. 2015.

⁸ BANDEIRANTES. **Brasil Urgente**. Disponível em: <youtube.com/watch?v=eoPzlvxzTtM> Acesso em: 18 ago. 2015.

No mesmo dia e seguindo quase a mesma linha de pensamento, Arnaldo Jabor⁹ também expressou sua opinião sobre as manifestações: "o que provoca um ódio tão violento contra a cidade? Só vimos isso quando a organização criminosa de São Paulo queimou dezenas de ônibus, não pode ser por causa de vinte centavos... A grande maioria de manifestantes são filhos de classe média, ali não havia pobres que precisavam daqueles vinténs não, os mais pobres ali eram os policiais apedrejados, ameaçados com coquetéis molotov, que ganham muito mal... no fundo, tudo é uma imensa ignorância política, é burrice misturada a um rancor sem rumo [...] a causa deve ser a ausência de causa, ninguém sabe mais porque lutar [...] esses caras vivem no passado de uma ilusão, eles são a caricatura violenta de uma caricatura do socialismo dos anos cinquenta, que a velha esquerda ainda defende aqui. Realmente, esses revoltosos de classe média não valem nem vinte centavos".

A questão é que realmente a população estava revoltada com muita coisa, e os vinte centavos não foram exatamente o que gerou todo esse movimento. Não, não eram só os vinte centavos. A população precisava expor seu descontentamento com o governo, com a saúde, a educação, o transporte e o aumento de vinte centavos foram a "gota d'água" que faltava para a população reagir da forma como reagiu. No dia 7 de junho, mais de 5 mil manifestantes liderados pelo MPL foram fortemente reprimidos na Marginal Pinheiros, em uma manifestação até então pacífica, no entanto, não houve nenhuma repercussão. No dia 8 de junho, cerca de 12 mil pessoas percorreram a Augusta e a Consolação até pararem na Praça da República, durante a Marcha da Maconha. A única menção feita pela grande mídia foi uma nota interna no jornal Folha de S. Paulo.

Foram três dias seguidos em que ocorreram grandes manifestações, e a única coisa que conquistou as manchetes foi a destruição dos vidros de algumas estações do metrô, depredações de fachadas de lojas e lixos queimados. Parecia que, quanto mais a polícia agia com violência, mais gente se juntava para as manifestações seguintes. Agora, além da população lutar contra o aumento da passagem, lutava também contra a violência da PM.

⁹ JORNAL NACIONAL. **Arnaldo Jabor**. Disponível em: <[youtube.com/watch?v=luLzhtSYWC4](https://www.youtube.com/watch?v=luLzhtSYWC4)> Acesso em 18 ago. 2015.

Os Black Blocs passaram a ter uma participação maior, mas perderam a sua "caracterização" inicial, as roupas pretas. Os moicanos e os estandartes pretos foram se perdendo, enquanto via-se surgir pessoas com a cabeça raspada, músculos definidos e, muitas vezes, roupas e acessórios caros. As pichações não continham mais as mensagens anarquistas, e sim mensagens contra o governo, xingamentos e palavrões.

No dia 13 de junho a violência foi maior, além da população presente durante o ato, a violência também caiu sobre ativistas e jornalistas, que, mesmo identificados, sofreram. Isso levou grandes veículos de mídia a mudarem de posição. O que começou como objeto de condenação, sendo chamado de "violência" e "baderna", mudou da noite para o dia. A mídia passou a ver as manifestações como um ato cívico, levantando bandeiras contra a corrupção, contra o Governo Federal e a PEC 37, a "PEC da impunidade".

Quando o ato é pacífico a imprensa dá pouco espaço, quando o ato tem violência a imprensa dá muito espaço, se a imprensa faz o que ela quer é a maior incitadora da violência... então, nós somos a favor da regulamentação do uso da imprensa. A imprensa deve estar na mão do povo também, a TV Globo, a Record têm obrigatoriamente que dar espaço para as entidades populares organizadas.¹⁰

A Proposta de Emenda Constitucional 37/2011, abreviada como PEC 37 pela mídia hegemônica, foi um projeto legislativo que proibiria as investigações pelo Ministério Público. Após as jornadas de junho, com a ajuda da movimentação popular e da mídia, a PEC 37 foi derrubada, mesmo sem o conhecimento da população sobre o assunto.

4. A midiaticização das jornadas de junho

A luta do MPL em 2013 trouxe para diversas cidades do país a revogação do aumento da passagem. A luta foi conquistada, provavelmente, graças à midiaticização que se deu após os ataques dos Black Blocs e a violência gerada durante as manifestações em São Paulo.

¹⁰ Extraído do documentário Sob Vinte Centavos aos 28"48min. Disponível em: <[youtube.com/watch?v=6F_GgdaETEE](https://www.youtube.com/watch?v=6F_GgdaETEE)> Acesso em 28 set. 2015.

Em 14 de janeiro deste ano, o prefeito Fernando Haddad anunciou o aumento de cinquenta centavos sobre o preço da passagem de ônibus em São Paulo e o passe livre para estudantes de escolas públicas e particulares desde que sejam de famílias de baixa renda. O aumento de 2015 foi trinta centavos acima do que seria em 2013, que, junto com outros fatores, causou as jornadas de junho. O aumento deste ano causou uma pequena manifestação na Avenida Paulista no começo de janeiro, mas não chegou a aparecer nos jornais.

Os "ataques" à cidade causados pelos Black Blocs chamaram a atenção da mídia para o que estava acontecendo. Isso se deu graças ao processo de midiatização, ou seja, o processo em que as tecnologias imbricam o funcionamento da sociedade. A midiatização são cruzamentos entre as tecnologias midiáticas (internet) e os atores sociais. Quando o jornalista Arnaldo Jabor opinou sobre o que estava acontecendo com as manifestações, por exemplo, ele comentou que a população deveria lutar contra a PEC 37, dias depois, havia manifestantes com placas contra a proposta de emenda constitucional 37.

A midiatização é um processo que modifica a sociedade a partir da influência do conjunto dos atores midiáticos, considerado o poder de alcance de cada um no jogo em que se entrecruzam seus pontos de vista, criando uma "sociedade midiatizada". Nela, o funcionamento das instituições culturais, políticas e sociais começa a se estruturar diretamente com a participação consistente das mídias. Em outras palavras, é o processo que transforma o modo de pensar da população através das mídias.

A estrutura social, política e econômica da sociedade midiatizada vêm da visibilidade, da publicização dos atores sociais, ou seja, a midiatização cria um processo para alcançar as tecnologias midiáticas, fazendo com que os meios de comunicação tradicionais e os atores sociais se envolvam mutuamente. Assim, esse processo pode reconfigurar as relações sociais e repercutir no mesmo campo protagonizado pela midiatização.

Muniz Sodré¹¹ chama esse fator de "bios midiático". A bios midiático é uma forma de vivência virtual, em que o meio sintoniza a mídia e o sujeito.

Implica a mediação, por conseguinte, uma qualificação particular da vida, um novo modo de presença do sujeito no mundo ou, pensando-se na classificação aristotélica das formas de vida, um bios específico. (SODRÉ, 2002, p. 24)

Aristóteles afirma que existem três gêneros de existência (bios): vida contemplativa (bios theoretikos), vida política (bios politikos) e vida prazerosa (bios apolaustikos). Assim, segundo Sodré, a mediação passa a ser pensada como uma tecnologia de sociabilidade ou um novo bios, um quarto âmbito existencial onde predomina o capitalismo com uma qualificação cultural própria, a tecnocultura.

5. 20 Centavos: o documentário

A ideia da realização do documentário 20 Centavos ocorreu de forma súbita e o método de trabalho, em consonância, seguiu de modo acelerado. Para as gravações, o diretor Tiago Tambelli escolheu um grupo de 30 pessoas para ir às ruas. Ele desejava que o documentário ficasse pronto a tempo de fazer parte daquele momento das manifestações.

Cada cinegrafista saiu às ruas com uma câmera na mão no intuito de capturar imagens do momento em que as manifestações ocorriam, sem muita estética planejada. A proposta era cada um passar o seu ponto de vista através das gravações e, feito isso, reunir todo o material para, ao fim, dar origem ao documentário 20 Centavos. Manuela Penafria define que o ponto de vista de um documentário é formado a partir das filmagens, e graças ao envolvimento do público, podendo ser mudado de acordo com o plano de sequência.

É através do uso da câmera de filmar e da montagem que o documentarista define qual o ponto de vista a transmitir e,

¹¹ CURRÍCULO LATTES. **Muniz André**: Jornalista e Sociólogo. Disponível em: <lattes.cnpq.br/5048383145015647> . Acesso em 29 out.2015.

consequentemente, qual o nível de envolvimento do espectador. (PENAFRIA, 2001, p. 2)

Ao assistir ao 20 Centavos é possível observar como as manifestações ocorreram, uma vez que o documentário mostra um ponto de vista formado a partir da experiência de quem vivia aquele momento. As gravações mostram em detalhes: como foi a ação dos manifestantes; como o MPL agiu entrando em acordo com a Polícia Militar (PM), passando a rota da manifestação e pedindo para não haver violência, porque o ato era para ser pacífico; os ataques da PM contra os manifestantes, jornalistas e ativistas; as atitudes dos Black Blocs, que, colocando fogo em lixeiras e quebrando os vidros das estações de metrô, buscavam uma forma de chamar a atenção da mídia para o que estava acontecendo.

Em uma entrevista feita com Tiago Tambelli, o diretor conta que optou por trabalhar mais a estética do documentário durante o processo de edição, com isso decidiu abrir o documentário com uma imagem dos índios¹² que ocuparam o plenário em abril de 2013 para protestar contra a demarcação das reservas. Essa imagem, segundo Tambelli, foi utilizada como valor simbólico e metafórico para apresentar o índio como parte importante do processo histórico brasileiro, já que mesmo se estando na contemporaneidade não se pode esquecer a origem de um conflito indigenista que persiste no tempo.

O documentário apresenta diversas estéticas da manifestação, as ruas, o MPL, os Black Blocs, os partidos políticos, a esquerda e a direita. Ao término, mostra os meninos de periferia cantando a música "Respeito é para quem tem", do rapper Sabotage.

20 Centavos retrata o que aconteceu durante as manifestações, de forma diferente do que se pode acompanhar pela mídia hegemônica. Mostra a luta do MLP contra o aumento da condução; a população revoltada com a saúde, a educação, a corrupção e com a Copa, gritando slogans e usando cartazes com frases como "Mãos para o alto 3,20 é um assalto" e "queremos

¹² **TRAILLER de 20 Centavos.** Disponível em: < [youtube.com/watch?v=Ep72II9ENI0](https://www.youtube.com/watch?v=Ep72II9ENI0)>. Acesso em: 20 out. 2015.

escolas e hospitais padrão Fifa"; e a violência e o despreparo da polícia diante de um ato desse porte.

O filme de Tiago Tambelli é o que Bill Nichols define como um documentário de representações sociais, ou seja, filmes de não-ficção que representam os aspectos do mundo que já ocupamos e compartilhamos. É o ato de tornar visível e audível a matéria de que é feita a realidade social, de acordo com a construção gerada pelo cineasta. Assim, expressam a compreensão sobre o que a realidade foi ou é.

Os documentários de representação social proporcionam novas visões de um mundo comum, possibilitando que se compreenda e explore novas perspectivas dos acontecimentos. Esses filmes podem transmitir verdades, para isso é preciso avaliar seus argumentos em relação ao mundo que se conhece. É o que acontece com o 20 Centavos, que mostra as manifestações de 2013 de acordo com a visão que cada cinegrafista teve ao capturá-la. A ideia a ser transmitida é a construída pelo diretor no ato da edição, cabendo ao telespectador interpretar e comparar com a realidade vivida no ato ou assistida pela transmissão através da mídia tradicional.

A interpretação do documentário é uma questão de compreender como a organização do filme transmite seus significados e valores. Os documentários possuem uma verdade encorajada, já que eles visam a exercer um papel no mundo histórico tendo um propósito de nos dar uma direção, uma forma de pensar.

Literalmente, os documentários dão-nos a capacidade de ver questões oportunas que necessitam de atenção. Vemos visões (fílmicas) que necessitam de atenção. Essas visões colocam diante de nós questões sociais e atualidades, problemas recorrentes e soluções possíveis. O vínculo entre documentário e o mundo histórico é forte e profundo. O documentário acrescenta uma nova dimensão à memória popular e à história social. (NICHOLS, 2005, p. 27)

Os documentários podem ter a função de colocar diante de nós a defesa de um ponto de vista ou uma interpretação das imagens gravadas. Dessa forma, eles afirmam a natureza do assunto para conquistar consentimentos ou formar opiniões. No caso do 20 Centavos, o filme foi criado

com a intenção de não incorporar os aspectos de como a mídia conduziu e influenciou os protestos. A ideia era de que o público-alvo fosse montando sua própria interpretação do acontecimento conforme fosse assistindo.

6. Considerações finais

O documentário 20 Centavos foi gravado durante as manifestações por cerca de 30 pessoas que saíram às ruas com câmeras na mão no intuito de produzir um documentário que mostrasse o que estava acontecendo naquele momento. Manuela Penafria (2001, p. 2) afirma que o ponto de vista do documentário se dá a partir do momento das gravações. Sendo assim, o filme de Tiago Tambelli não foge a esse paradigma, mostrando o ponto de vista que cada cinegrafista capturou. Porém, ao utilizar as câmeras e pontos de vista dos próprios manifestantes, o documentário consegue superar o fazer jornalístico tradicional, cuja falta de pluralidade de visões é comumente criticada e está, de certa forma, embutida na nomenclatura “mídia hegemônica”.

O documentário mostra como se desencadeou e evoluiu a manifestação que começou a partir do aumento de 20 Centavos no valor da condução, fazendo-o de forma diferente da apresentada pelas mídias tradicionais, mostrando como a população agiu diante dos Black Blocs, que, com suas roupas pretas e máscaras, lutando contra o governo, deram espaço para o surgimento de novos estereótipos: cabeças raspadas, músculos definidos e até roupas e acessórios de marca. Também apresenta a violência e o despreparo da Polícia Militar em relação a uma manifestação daquele porte, atacando os manifestantes com gás lacrimogêneo e balas de borracha, ferindo ativistas e jornalistas.

De acordo com a lógica de Bill Nichols, 20 Centavos pode ser definido como um documentário de representações sociais, ou seja, filmes que representam os aspectos sociais do mundo, tornando visível o produto que é feito a partir da realidade social de acordo com a construção gerada pelo diretor.

Os documentários de representação social nos oferecem uma nova visão do mundo, de modo a podermos explorar outras formas de determinado fato. 20 Centavos mostra as Jornadas de Junho de acordo com o ponto de vista de cada cinegrafista, que foi construída junto com a ideia de Tiago Tambelli durante o processo de edição. Sendo assim, cabe ao telespectador interpretar e comparar a sua própria visão sobre o acontecimento.

A interpretação do documentário se dá de acordo com a organização com que o filme transmite seus valores, podendo colocar diante de nós a defesa de certos pontos de vista ou interpretações, diante dos quais o espectador deve formar a sua própria opinião. Este é o caso de 20 Centavos, cuja ideia foi mostrar a visão do diretor e dos cinegrafistas, porém deixando em aberto para que o público interprete de outra forma.

Depois de todo o alvoroço devido às jornadas de junho, São Paulo conquistou o que era de início a luta do MPL: a diminuição do aumento da tarifa do transporte público. A população fez uma manifestação justa, motivada pelo seu descontentamento diante de uma das passagens mais caras do mundo.

Em 2015, dois anos depois, a passagem aumentou trinta centavos em relação aos vinte que aumentaria em 2013, passando a custar 3,50 reais, mas desta vez as manifestações não tomaram as mesmas proporções de junho, que tiveram sucesso graças à midiatização que ocorreu por causa da ação dos Black Blocs e da forma com que a PM atuou, chamando a atenção da mídia.

Esses ataques causaram o que Muniz Sodré chama de bios midiático, ou seja, o quarto bios, ou tecnocultura, que é constituída pelo mercado e os meios de comunicação, ou seja, é uma nova forma de vivência que ocorre no campo virtual, ligando a mídia aos atores sociais. Melhor dizendo, o processo de midiatização potencializa as tecnologias digitais, transformando-as em um elemento cultural que modifica boa parte da opinião pública, criando uma sociedade midiatizada que passa a se estruturar através das mídias tradicionais combinadas às mídias digitais.

Com as agressões da polícia sobre a população e a própria imprensa, o que era taxado de “baderna” e “vandalismo” pela mídia hegemônica passou a ser visto por esta de forma oposta, com veículos de comunicação manifestando-se junto com a população, a favor da liberdade de expressão e contra a violência, levantando bandeiras contra a corrupção e contra a PEC 37 e pela melhora das condições de saúde e educação do país.

Referências

CARDOSO, M. **Revista Alterjor**. Revista AlterJor, 2010, v. 2, no. 2, p. 1-7, 2010.

JORNAL NACIONAL. **Arnaldo Jabor**. Disponível em: <[youtube.com/watch?v=luLzhtSYWC4](https://www.youtube.com/watch?v=luLzhtSYWC4)>. Acesso em 18 ago. 2015.

MOVIMENTO Passe Livre. Disponível em: <<https://www.mpl.org.br>>. Acesso em: 18 ago. 2015.

NICHOLS, B. **Introdução ao documentário**. Campinas: Papirus, 200. 270p.

OUTROS, S. Ž. D. H. **Cidades Rebeldes: Passe Livre e As Manifestações Que Tomaram As Ruas do Brasil**. 1. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013. 112p.

PENAFRIA, M. **O ponto de vista no filme documentário**. Covilhã, Portugal: Universidade da Beira Interior, 2001.

PONZATO, Carlos. **Documentário**. Disponível em: <[youtube.com/watch?v=dQASaJ3WgTA](https://www.youtube.com/watch?v=dQASaJ3WgTA)>. Acesso em 12 set. 2015.

SOB Vinte Centavos: aos 28"48. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6F_GgdaETEE>. Acesso em: 28 set. 2015.

SODRÉ, Muniz. **Antropológica do espelho: uma teoria da comunicação linear e em rede**. Petrópolis: Vozes, 2002.

ANEXO – TEXTO DA PEC 37



Câmara dos Deputados
Deputado Federal **LOURIVAL MENDES**

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº. 37 DE 2011

(Do Senhor Deputado Federal Lourival Mendes e outros)

Acrescenta o § 10 ao Art. 144 da Constituição Federal para definir a competência para a investigação criminal pelas polícias federal e civis dos Estados e do Distrito Federal.

O Congresso Nacional decreta:

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º, do art. 60, da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O art. 144 da Constituição Federal passa a vigorar acrescido do seguinte § 10:

“Art. 144

§ 10. A apuração das infrações penais de que tratam os §§ 1º e 4º deste artigo, incumbem privativamente às polícias federal e civis dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente.

Art. 2º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua promulgação.

JUSTIFICAÇÃO

Preliminarmente, devemos ressaltar que as demais competências ou atribuições definidas em nossa Carga Magna, como, por exemplo, a investigação criminal por comissão parlamentar de inquérito, não estão afetadas, haja vista o princípio que não há revogação tácita de dispositivos constitucionais, cuja interpretação deve ser conforme. Dessa forma, repetimos que, com a regra proposta, ficam preservadas todas as atuais competências ou atribuições de



52F6974301



Câmara dos Deputados
Deputado Federal **LOURIVAL MENDES**

outros segmentos para a investigação criminal, conforme já definidas na Constituição Federal.

No mérito, a investigação criminal, seja por meio de inquérito policial ou termo circunstanciado, tem por finalidade a completa elucidação dos fatos, com a colheita de todos os elementos e indícios necessários à realização da justiça.

Tanto é verdade que, hodiernamente, a investigação criminal conduzida pela polícia judiciária, em especial após a recente súmula vinculante 14 do Supremo Tribunal Federal, que determina o total acesso das partes às peças do inquérito policial, tem se revelado em uma verdadeira garantia ao direito fundamental do investigado no âmbito do devido processo legal.

Outrossim, muitas das provas colhidas nessa fase, são insuscetíveis de repetição em juízo, razão pela qual, este procedimento compete aos profissionais devidamente habilitados e investidos para o feito, além do necessário controle judicial e do Ministério Público, como de fato é levado a efeito para com o inquérito policial. Ressalte-se que o inquérito policial é o único instrumento de investigação criminal que, além de sofrer o ordinário controle pelo juiz e pelo promotor, tem prazo certo, fator importante para a segurança das relações jurídicas.

A falta de regras claras definindo a atuação dos órgãos de segurança pública neste processo tem causado grandes problemas ao processo jurídico no Brasil. Nessa linha, temos observado procedimentos informais de investigação conduzidos em instrumentos, sem forma, sem controle e sem prazo, condições absolutamente contrárias ao estado de direito vigente.

Dentro desse diapasão, vários processos têm sua instrução prejudicada e sendo questionado o feito junto aos Tribunais Superiores. Este procedimento realizado pelo Estado, por intermédio exclusivo da polícia civil e



52F6974301



Câmara dos Deputados
Deputado Federal **LOURIVAL MENDES**

federal propiciará às partes – Ministério Público e a defesa, além da indeclinável robustez probatória servível à propositura e exercício da ação penal, também os elementos necessários à defesa, tudo vertido para a efetiva realização da justiça.

É importante destacar as imprescindíveis lições de Alberto José Tavares Vieira da Silva que preleciona:

“Ao Ministério Público nacional são confiadas atribuições multifárias de destacado relevo, ressaindo, entre tanta, a de fiscal da lei. A investigação de crimes, entretanto, não está incluída no círculo de suas competências legais. Apenas um segmento dessa honrada instituição entende em sentido contrário, sem razão.

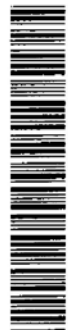
Não engrandece nem fortalece o Ministério Público o exercício da atividade investigatória de crimes, sem respaldo legal, revelador de perigoso arbítrio, a propiciar o sepultamento de direito e garantias inalienáveis dos cidadãos.

O êxito das investigações depende de um cabedal de conhecimentos técnico-científicos de que não dispõe os integrantes do Ministério Público e seu corpo funcional. As instituições policiais são as únicas que contam com pessoal capacitado para investigar crimes e, dessarte cumprir com a missão que lhe outorga o art. 144 da Constituição Federal.

A todos os cidadãos importa que o Ministério Público, dentro dos ditames da lei, não transija com o crime e quaisquer tipos de ilicitudes.

O destino do ministério Público brasileiro, no decurso de sua existência, recebeu a luz de incensuráveis padrões éticos na defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

Às Polícias sempre coube a árdua missão de travar contato direto com os transgressores da lei penal, numa luta heróica, sem quartel, no decurso da qual, no cumprimento de sagrado juramento profissional, muito se sacrificam a própria vida na defesa da ordem pública e dos cidadãos.



52F6974301



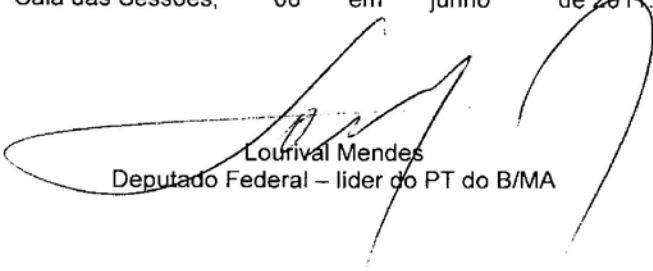
Câmara dos Deputados
Deputado Federal **LOURIVAL MENDES**

*A atuação integrada e independente do Ministério Público e das Polícias garantirá o sucesso da persecução penal, com vistas à realização da justiça e a salvaguarda do bem comum.*¹

Diante do exposto, em face da relevância social da Proposta de Emenda à Constituição que ora apresentamos, solicitamos aos ilustres deputadas e deputados a sua aprovação.

08 JUN 2011

Sala das Sessões, 08 em junho de 2011.


Lourival Mendes
Deputado Federal – líder do PT do B/MA

¹ SILVA, Alberto José Tavares da. Investigação Criminal: Competência. São Luís - Maranhão. 2007.



52F6974301

ANEXO – PROJETO TARIFA ZERO

ARTIGOS

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1 Nos termos da Constituição Federal, art. 30, V, compete ao Município de São Paulo organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão, o serviço público de transporte coletivo.

§1º. O transporte público coletivo urbano em São Paulo tem como objetivo primeiro garantir a mobilidade de seus cidadãos, permitindo o acesso pleno aos recursos disponíveis na cidade.

§2º. É de responsabilidade do poder público municipal a gestão, organização e planejamento do sistema de transporte coletivo urbano.

Art. 2 As concessões de serviços públicos de transporte público coletivo urbano reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, pelo Estatuto das Cidades (Lei Federal 10.257/2001), pelo Código de Trânsito (Lei Federal 9.503/1997), pela Lei de Concessões de Serviços Públicos (Lei 8.987/1995) por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Art. 3 Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I – serviço: o serviço público de transporte público coletivo urbano, prestado diretamente pelo Município de São Paulo ou através de concessão, por suas concessionárias legalmente constituídas, empregando qualquer modal de transporte coletivo necessário à plena satisfação das necessidades de deslocamento dos usuários.

II – poder concedente: o Município de São Paulo, assim como todas as entidades da administração indireta deste município;

III – concessão de serviço: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa

jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

IV – usuário, ou passageiro: toda e qualquer pessoa que adentre o veículo de transporte coletivo com a finalidade de realizar deslocamento de um ponto a outro da cidade.

V – concessionária: toda e qualquer empresa legalmente constituída, que, mediante contrato de concessão celebrado nos termos desta Lei e das demais normas legais regulamentadoras dos contratos administrativos, preste o serviço público de transporte público coletivo urbano por delegação do poder concedente.

Art. 4 As concessões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários.

Art. 5 A concessão de serviço público de transporte público coletivo urbano será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 6 O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão, caracterizando seu objeto, área e prazo.

CAPITULO II

DO SERVIÇO ADEQUADO

Art. 7 Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º. Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, pontualidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, conforto para os usuários, respeito ao número de veículos por linha e aos intervalos entre viagens.

§ 2º. A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º. Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações.

Art. 8 Pelo menos dez por cento da frota dedicada ao serviço será adaptada para a melhor acessibilidade por parte de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, de acordo com a melhor técnica e as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) ou outra entidade que venha a substituí-la em suas funções.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

Art. 9 Sem prejuízo do disposto na Lei no 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

- I – receber serviço adequado;
- II – receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos, mesmo quando não guardem relação direta com o usuário requerente;
- III – obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente.
- IV – levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- V – comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;

VI – contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

CAPÍTULO IV

DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 10. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

I – ao objeto, à área e ao prazo da concessão;

II – ao modo, forma e condições de prestação do serviço;

III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV – ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

V – aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

VI – aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;

VII – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;

VIII – às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;

IX – aos casos de extinção da concessão;

X – aos bens reversíveis;

XI – aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;

XII – às condições para prorrogação do contrato;

XIII – à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente e aos usuários;

XIV – à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e

XV – ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.

Art. 11. O contrato de concessão poderá prever o emprego de mecanismos privados para resolução de disputas decorrentes ou relacionadas ao contrato, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei no 9.307, de 23 de setembro de 1996.

Art. 12. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

Art. 13. A transferência de concessão ou do controle societário da concessionária sem prévia anuência do poder concedente implicará a caducidade da concessão.

§ 1º. Para fins de obtenção da anuência de que trata o caput deste artigo, o pretendente deverá:

I – atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira, transparência administrativa e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço; e

II – comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor.

§ 2º. Nas condições estabelecidas no contrato de concessão, o poder concedente autorizará a assunção do controle da concessionária por seus

financiadores para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços.

§ 3º. Na hipótese prevista no § 2º deste artigo, o poder concedente exigirá dos financiadores que atendam às exigências de regularidade jurídica e fiscal, podendo alterar ou dispensar os demais requisitos previstos no § 1º, inciso I deste artigo.

§ 4º. A assunção do controle autorizada na forma do § 2º deste artigo não alterará as obrigações da concessionária e de seus controladores ante ao poder concedente.

Art. 14. Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Art. 15. Para garantir contratos de mútuo de longo prazo, destinados a investimentos relacionados a contratos de concessão, em qualquer de suas modalidades, as concessionárias poderão ceder ao mutuante, em caráter fiduciário, parcela de seus créditos operacionais futuros, observadas as seguintes condições:

I – o contrato de cessão dos créditos deverá ser registrado em Cartório de Títulos e Documentos para ter eficácia perante terceiros;

II – sem prejuízo do disposto no inciso I do caput deste artigo, a cessão do crédito não terá eficácia em relação ao Poder Público concedente senão quando for este formalmente notificado;

III – os créditos futuros cedidos nos termos deste artigo serão constituídos sob a titularidade do mutuante, independentemente de qualquer formalidade adicional;

IV – o mutuante poderá indicar instituição financeira para efetuar a cobrança e receber os pagamentos dos créditos cedidos ou permitir que a concessionária o faça, na qualidade de representante e depositária;

V – na hipótese de ter sido indicada instituição financeira, conforme previsto no inciso IV do caput deste artigo, fica a concessionária obrigada a apresentar a essa os créditos para cobrança;

VI – os pagamentos dos créditos cedidos deverão ser depositados pela concessionária ou pela instituição encarregada da cobrança em conta corrente bancária vinculada ao contrato de mútuo;

VII – a instituição financeira depositária deverá transferir os valores recebidos ao mutuante à medida que as obrigações do contrato de mútuo tornarem-se exigíveis; e

VIII – o contrato de cessão disporá sobre a devolução à concessionária dos recursos excedentes, sendo vedada a retenção do saldo após o adimplemento integral do contrato.

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, serão considerados contratos de longo prazo aqueles cujas obrigações tenham prazo médio de vencimento superior a 5 (cinco) anos.

CAPÍTULO V

DOS ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Incumbe ao poder concedente:

I – regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II – aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;

III – intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;

IV – extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato;

V – homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;

VI – honrar com os compromissos financeiros assumidos em contrato, de forma a custear o sistema de transporte coletivo;

VII – cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

VIII – zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, através de anúncios em rádio, jornais e televisão veiculados durante uma semana, preferencialmente em horário nobre, das providências tomadas;

IX – declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço, promovendo as desapropriações necessárias;

X – estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;

XI – incentivar a competitividade; e

XII – estimular, através de atividades de capacitação voltadas especificamente para a gestão dos transportes públicos, a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço e a difusão do conhecimento necessário à melhor fiscalização do serviço por parte dos usuários.

Art. 17. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

§ 1º. A fiscalização do serviço será feita diretamente pelo concedente, por intermédio de órgão técnico ou por entidade com ele conveniada, ou por associações de usuários, cooperativas, sindicatos, organizações sem fins lucrativos e associações de bairro que hajam sido cadastradas no órgão municipal responsável pela gestão direta do serviço. E, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.

§ 2º. A periodicidade ordinária da fiscalização será semestral, sendo a primeira realizada no segundo mês do ano fiscal, e a segunda cento e oitenta dias depois.

§ 3º. A fiscalização poderá ser realizada extraordinariamente sempre que solicitada, através de petição fundamentada dirigida ao órgão municipal responsável pela gestão direta do serviço, por algum dos seguintes peticionantes:

I – Ministério Público;

II – Defensoria Pública;

III – União;

IV – Estado de São Paulo;

IV – autarquia, empresa pública, fundação ou sociedade de economia mista;

V – partido político;

VI – sindicato;

VII – cooperativa;

VIII – a associação que, concomitantemente:

a) esteja constituída há pelo menos 1 (um) ano nos termos da lei civil;

b) inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

CAPÍTULO VI

DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA

Art. 18. Incumbe à concessionária:

I – prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

II – manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;

III – prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;

IV – cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

V – permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;

VI – zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente; e

VII – captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.

CAPÍTULO VII

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 19. Os usuários não serão cobrados diretamente pelo uso do serviço, nem no ato do uso, nem antes ou depois dele.

Parágrafo único. O serviço será remunerado às empresas mediante pagamentos feitos mensalmente pelo poder concedente às concessionárias, segundo critérios definidos nesta Lei.

Seção I

Do FUMTRANS

Art. 20. Deverá ser instituído o Fundo Municipal de Transportes – FUMTRANS, com o objetivo de:

I – remunerar os serviços de transportes coletivos por ônibus e trólebus contratados pelo poder concedente;

II – implementar políticas e programas de investimentos, promovendo e viabilizando o acesso ao transporte dos usuários; e

III – articular, compatibilizar, acompanhar e apoiar a atuação das instituições e órgãos que desempenham funções no setor do transporte público.

Art. 21. A estruturação, a organização e a atuação do FUMTRANS devem observar:

I – os seguintes princípios:

a) compatibilidade e integração das políticas habitacionais federal, estadual e municipal de transporte coletivo público, bem como das demais políticas setoriais de desenvolvimento urbano, ambientais e de inclusão social;

b) transporte digno como direito e vetor de inclusão social;

c) democratização, descentralização, controle social e transparência dos procedimentos decisórios;

d) função social do transporte urbano, visando a garantir atuação direcionada a coibir a segregação socioespacial e permitir o acesso à mobilidade urbana e ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade;

II – as seguintes diretrizes:

a) prioridade para planos, programas e projetos de transporte urbano voltados para as necessidades de mobilidade urbana da população de menor renda;

b) sustentabilidade econômica, financeira e social dos programas e projetos implementados;

c) incentivo à pesquisa, incorporação de desenvolvimento tecnológico e de formas de mobilidade urbana ambientalmente sustentáveis;

d) adoção de mecanismos de acompanhamento e avaliação e de indicadores de impacto social das políticas, planos e programas.

Seção II

Do Conselho Municipal de Transportes

Art. 22. O FUMTRANS terá duração indeterminada, natureza contábil, caráter rotativo e gestão autônoma através do Conselho Municipal de Transportes – CMT.

Art. 23. O Conselho Municipal de Transportes tem caráter deliberativo e será composto por 21 membros, a saber:

- a) o Prefeito de São Paulo, que o presidirá;
- b) o Secretário Municipal de Transportes, que o secretariará e substituirá o Prefeito em suas ausências;
- c) o Secretário Municipal de Planejamento;
- d) o Secretário Municipal das Finanças;
- e) um representante do Poder Legislativo Municipal;
- f) o Presidente da Comissão de Transportes da Câmara dos Vereadores;
- g) um representante dos usuários da Zona Central;
- h) um representante dos usuários da Zona Noroeste;
- i) um representante dos usuários da Zona Norte ou Nordeste;

- j) um representante dos usuários da Zona Leste 1;
- k) um representante dos usuários da Zona Leste 2;
- l) um representante dos usuários da Zona Sudeste;
- m) um representante dos usuários da Zona Sul;
- n) um representante dos usuários da Zona Centro-Sul;
- o) um representante dos usuários da Zona Oeste;
- p) um representante do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo;
- q) um representante do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo;
- r) um representante da Central Única dos Trabalhadores;
- s) um representante da CONLUTAS;
- t) um representante da Força Sindical;
- u) um representante da Intersindical;
- v) um representante da Confederação Geral dos Trabalhadores do Brasil;

Parágrafo único. Exceção feita aos membros natos do CMT, o mandato dos demais conselheiros é de dois anos, sendo vedada a recondução ao cargo.

Art. 24. O Conselho deliberará através do voto da maioria simples de seus membros, cabendo ao Presidente o voto de qualidade na hipótese de empate.

Art. 25. Os membros do Conselho não receberão remuneração pela participação no colegiado.

Art. 26. O FUMTRANS será representado pelo Presidente do Conselho.

Art. 27. Compete ao Conselho Municipal de Transportes – CMT:

I – Gerir o FUMTRANS;

II – Aprovar a planilha de custos, proposta pela SPTRANS;

III – Estabelecer diretrizes políticas gerais do sistema de transportes coletivos dispondo obrigatoriamente, dentre outras determinações sobre: o número máximo de passageiros por metro quadrado nas horas de pico, tempo máximo de espera nos pontos de parada em relação ao programado, proibição de uso de veículos montados sobre chassis de caminhão, obrigatoriedade de uso de veículos com câmbio automático, altura dos degraus de acesso ao veículo e níveis máximos de ruído interno e externo aos veículos.

Art. 28. Poderão constituir receitas do FUMTRANS:

I – as dotações consignadas no Orçamento Municipal sob a rubrica “Fundo de Transporte Coletivo” e créditos adicionais que lhes sejam destinados;

II – auxílios, subvenções, contribuições, transferências e participações em acordo e convênios, em especial aqueles celebrados com o Estado de São Paulo por força da Lei Federal 10.709/2003;

III – doações de pessoas físicas e jurídicas, públicas e privadas, nacionais, estrangeiras e internacionais;

IV – rendimentos provenientes das aplicações de seus próprios recursos;

V – o produto das operações de crédito, realizadas pela Prefeitura do Município de São Paulo, observada a legislação pertinente, e destinadas a esse fim específico;

VI – quaisquer outros recursos ou rendas que lhes sejam destinados.

Art. 29. A Prefeitura deverá destinar mensalmente ao FUMTRANS, desde a sua implantação, o percentual da receita correspondente à relação entre o valor estabelecido no orçamento, na rubrica “Fundo Municipal de Transportes Coletivos” e a receita corrente prevista no referido orçamento.

Art. 30. Para fins de apuração dos vencimentos dos servidores municipais, não será computado como receita corrente o montante a ser destinado mensalmente ao FUMTRANS.

Art. 31. Fica o executivo obrigado a encaminhar, até o décimo dia útil do mês subsequente, à Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo, relatório descritivo e analítico referente ao montante mensal recebido pelo FUMTRANS, bem como das aplicações e investimentos realizados.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 32. O Conselho Municipal de Transportes adotará as medidas necessárias para garantir o emprego e promover a adequada alocação dos trabalhadores que atualmente prestam serviços no sistema de transportes coletivos por ônibus e trólebus no Município, bem como as providências necessárias ao aumento de veículos de transportes coletivos, em número adequado ao crescimento da demanda, motivado pelas modificações no serviço instauradas pela presente Lei.

Art. 33. No período de sessenta dias a contar da aprovação desta lei, o poder concedente instaurará processo de constituição do Conselho Municipal de Transportes.

§ 1º. O representante do Poder Legislativo municipal será eleito entre seus pares e indicado ao órgão municipal responsável pela gestão do serviço.

§ 2º. Os representantes dos usuários de cada Zona serão eleitos diretamente pelos cidadãos, em processo eleitoral promovido pelo poder concedente, sob responsabilidade do órgão municipal responsável pela gestão do serviço, e regido pelo Código Eleitoral.

§ 3º. Os representantes dos sindicatos serão constituídos em assembléia das respectivas categorias convocada especificamente para o fim de realizar tal indicação, e indicados através de extrato da ata desta assembléia ao órgão municipal responsável pela gestão do serviço.

§ 4º. Os representantes das centrais sindicais serão indicados pelas centrais que representam ao órgão municipal responsável pela gestão do serviço.

§ 5º. Indicados e eleitos os conselheiros no prazo máximo de noventa dias após a instauração do processo de constituição do CMT, sua nomeação se fará mediante decreto municipal, a ser publicado no prazo máximo de trinta dias após a finalização do processo de constituição do CMT, decreto que também indicará o dia, o local e o horário da primeira reunião.

Art. 34. Na primeira reunião do Conselho Municipal de Transportes os conselheiros deliberarão sobre o regimento interno do conselho, que regerá seu funcionamento logo após aprovado.

§ 1º. A reunião de deliberação sobre o regimento interno poderá ser dividida em sessões caso não seja possível deliberar numa só sessão.

§ 2º. Todos os conselheiros poderão apresentar minutas de regimento interno e submetê-las à votação entre seus pares.

§ 3º. Será considerada aprovada a minuta de regimento interno que contar com pelo menos catorze votos.

§ 4º. O regimento começará a vigor imediatamente após sua aprovação.

Art. 35. Após a aprovação do regimento interno, o Conselho Municipal de Transportes marcará imediatamente reunião para deliberar sobre as normas de funcionamento do FUMTRANS.

§ 1º. A reunião de deliberação sobre as normas de funcionamento do FUMTRANS poderá ser dividida em sessões caso não seja possível deliberar numa só sessão.

§ 2º. Enquanto o Conselho Municipal de Transportes não deliberar sobre as normas de funcionamento do FUMTRANS, nenhum outro assunto ocupará sua pauta.

§ 3º. Aprovadas as normas de funcionamento do FUMTRANS, elas serão transformadas em resolução e enviadas ao Poder Executivo municipal, que as transformará em decreto para publicação imediata.

Art. 36. Sob pena de responsabilidade administrativa, o poder concedente terá prazo de cinco anos, contados a partir da data de aprovação desta Lei, para promover todas as ações necessárias para adaptação do atual sistema de transportes ao modelo instaurado por esta Lei.

§ 1º. No período compreendido entre a implantação do FUMTRANS o término do prazo a que se refere este artigo, os recursos do FUMTRANS não poderão ser utilizados para subsidiar a tarifa do sistema de transportes coletivos por ônibus e trólebus.

Art. 37. Durante o período de transição a que se refere o artigo anterior, e em obediência ao art. 41, § 2º. da Lei Federal 10.257, o poder concedente, sob pena de responsabilidade administrativa, sistematizará todos os dados existentes sobre o serviço e dará início à elaboração participativa do Plano Municipal de Transporte Urbano Integrado.

§ 1º. A participação popular na elaboração do Plano Municipal de Transporte Urbano Integrado é requisito de sua validade, sendo inválido e incapaz de produzir efeitos legais qualquer tentativa de realizá-lo sem ampla consulta à população.

§ 2º. A participação popular na elaboração do Plano Municipal de Transporte Urbano Integrado poderá ser realizada nos mesmos moldes empregues durante a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, desde que garantam a realização de:

I – pelo menos cinco audiências públicas em cada Zona, com poder deliberativo;

II – pelo menos três plenárias municipais, com poder deliberativo, voltadas especificamente para construção do sistema de gestão do serviço

III – pelo menos cinco plenárias municipais, com poder deliberativo e propostas vinculativas para o Município, voltadas à compatibilização das propostas emanadas das plenárias zonais e das plenárias municipais.

§ 3º. As plenárias a que se refere este artigo serão noticiadas diariamente em jornal, rádio e televisão, pelo menos vinte e quatro vezes ao dia no caso dos dois últimos, enquanto durar o processo de elaboração do Plano Municipal de Transporte Urbano Integrado, indicando sua data, horário, local e tema.

§ 4º. Findo o processo de elaboração participativa, o Plano Municipal de Transporte Urbano Integrado será transformado em projeto de lei pela Prefeitura e encaminhado à Câmara de Vereadores para deliberação e votação em regime de urgência, suspendendo o debate de todos os demais projetos até sua votação final.

Art. 38. Esta Lei entra em vigor noventa dias após sua publicação.

Art. 39. Revogam-se todas as disposições legais contrárias a esta Lei.

JUSTIFICATIVAS PROJETO TARIFA ZERO

Visa o presente projeto de lei à implementação da tarifa “zero” para o usuário do transporte coletivo urbano municipal.

A Constituição Federal de 1988 traz uma extensão sem precedentes aos direitos sociais básicos, tratando, assim como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, o princípio da dignidade humana como valor mais alto de todo o sistema normativo.

Tanto em nossa Carta Magna, como na Declaração das Nações Unidas, de 1948, o princípio da igualdade assume superior importância e, nesse sentido, não mais se trata de uma igualdade “perante” a lei, mas de uma igualdade proporcionada “pela” lei, garantida “por meio” dela.

O serviço público de transporte coletivo é, de acordo com o artigo 10, inciso V, da Lei 7.783/89, combinado com o artigo 10, inciso V, da Constituição

Federal, um serviço essencial, ligado às necessidades inadiáveis da comunidade que, se não forem atendidas, colocam em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população. No Estatuto da Cidade, o transporte e os serviços públicos são abordados como direitos necessários à existência das cidades sustentáveis.

Se a Lei considera o transporte um serviço essencial para a cidade e para o bem-estar dos cidadãos, deve-se garantir a todos o acesso a ele da forma mais ampla possível, sem interrupções. O Poder Público está, por conseguinte, autorizado a subsidiá-lo e a gratuidade deste serviço pode se impor como decorrência de sua essencialidade de forma a garantir também economicamente a liberdade de locomoção de todo e cada indivíduo.

Apesar de tudo isso, o Poder Público não tem sido capaz de cumprir a obrigação de garantir o acesso de toda a população ao transporte. Dados da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU) mostram que 37 milhões de brasileiras e brasileiros deixam de utilizar o transporte coletivo por falta de recursos financeiros.

Tendo cerceado seu direito ao transporte, a população vê prejudicados diversos outros Direitos Sociais assegurados pela Constituição Federal e pela Declaração Universal dos Direitos Humanos. Os direitos à educação, à saúde, à cultura, ao lazer encontram-se restringidos, por estarem mediados por uma tarifa. O acesso aos equipamentos e serviços públicos, concentrados de modo geral no centro de uma metrópole em que a maioria da população vive na periferia, está condicionado ao uso de um transporte coletivo pelo qual nem todos podem pagar.

A cidadania integral e a concretização do princípio da igualdade passam, assim, pela implantação da Tarifa Zero. A cobrança da tarifa para o uso do transporte coletivo, nega diversos direitos a uma parcela da população, ao mesmo tempo que permite o crescimento da segregação espacial na metrópole, uma vez que o acesso a seus espaços, equipamentos e serviços só se concretiza quando se pode pagar por isso. Cabe ao Estado garantir não só os direitos fundamentais a todos os cidadãos, sem qualquer discriminação,

como também a forma pela qual estes se efetivam, o que se torna impossível sem a possibilidade de locomoção pelo espaço urbano.

Nada seria mais justo do que uma nova forma de remuneração dos prestadores do serviço de transporte público, em que, por meio da receita tributária, toda a coletividade arcasse com este curso, como acontece com outros serviços essenciais ligados ao bem comum. O transporte coletivo é um verdadeiro insumo à produção de bens e serviços, que a todos beneficia direta ou indiretamente.

O transporte é hoje inegavelmente um dos maiores problemas sociais do Município de São Paulo, com congestionamentos cada vez maiores, e um deslocamento ineficiente e excludente, dada a precariedade e inadequação dos ônibus, a quantidade reduzida de frota, a limitação das linhas, a duração das viagens e o alto preço da tarifa.

A frota de automóveis de São Paulo cresce exponencialmente de forma preocupante, e já chega a 5.124.568 carros ocupados em média por menos de 2 passageiros, contra apenas 14.990 ônibus. O atual modelo de locomoção, centrado no automóvel, gera impactos negativos coletivos e individuais que vão além da segregação espacial e da exclusão social e incluem altos custos ambientais, sociais e econômicos.

Segundo dados da ANTP, o uso do ônibus implica em um custo social de R\$ 0,20 por viagem enquanto o automóvel tem custo social igual a R\$ 0,50 por viagem. Incentivar o uso do ônibus reduziria drasticamente os custos sociais totais da cidade de São Paulo. O tratamento das vítimas de acidentes de trânsito é o fator que mais gera custos ao sistema público de saúde do país. Somente no ano de 2004, o SUS gastou R\$ 769 milhões com pessoas que sofreram acidente de trânsito. E, ao contrário dos países desenvolvidos, no Brasil, a quantidade de fatalidades em acidentes de trânsito cresceu 30% entre 2000 e 2007, de acordo com o Ministério da Saúde.

Os custos ambientais do atual modelo de transporte também não são pequenos. Segundo estudos da Faculdade de Medicina da USP, cerca de 3000 mortes por ano na Região Metropolitana de São Paulo estão relacionadas à

poluição do ar, que gera um custo anual de cerca de R\$ 1,5 bilhão para a cidade, incluindo o tratamento das cerca de 200 doenças associadas. A circulação de automóveis é responsável por 70% das emissões que contaminam a atmosfera das grandes cidades brasileiras.

O tempo de deslocamento, que segundo pesquisa de 2011 encomendada pela ANTP é de 2 horas para 66% dos paulistanos, também pode ser reduzido com a verdadeira priorização do sistema de transporte público e o incentivo a seu uso que acompanham a Tarifa Zero. A lógica dessa inversão tem sua necessidade exemplificada por dados da União Internacional de Transportes Públicos: enquanto 2000 pessoas podem cruzar uma via em carros, ônibus permitiriam o transporte de 9000 passageiros pelo mesmo espaço.

A pauta do transporte coletivo municipal na cidade de São Paulo carece com urgência de reforma legislativa. O aumento da tarifa dos ônibus municipais ocorrido em 04/01/2011 e a série de protestos que ele desencadeou foram apenas mais uma manifestação da crise estrutural de um sistema de transporte que é hoje incapaz de garantir a mobilidade urbana dos cidadãos paulistanos. Tendo em vista os motivos expostos, considera-se de fundamental importância o presente projeto de lei, fruto da iniciativa popular, que representa o efetivo exercício do Direito de Cidadania e da Democracia Participativa, consagrados pela Constituição.

Considera-se que o projeto, ao propor uma reformulação da gestão e do custeio do sistema de transporte público da cidade, trata de assuntos de interesse específico da circunscrição municipal, devendo ser proposto, debatido, apreciado e fiscalizado pela população e seus representantes no âmbito do Município. A presente iniciativa popular respeita todas as competências federais, estaduais e municipais estabelecidas e reservadas exclusivamente pela Constituição Federal, pela Constituição do Estado de São Paulo e as competências privativas do Prefeito e da Câmara Municipal previstas na Lei Orgânica do Município de São Paulo, estando ainda consoante com a competência reservada expressamente ao Município pela Constituição Federal em seu artigo 30.