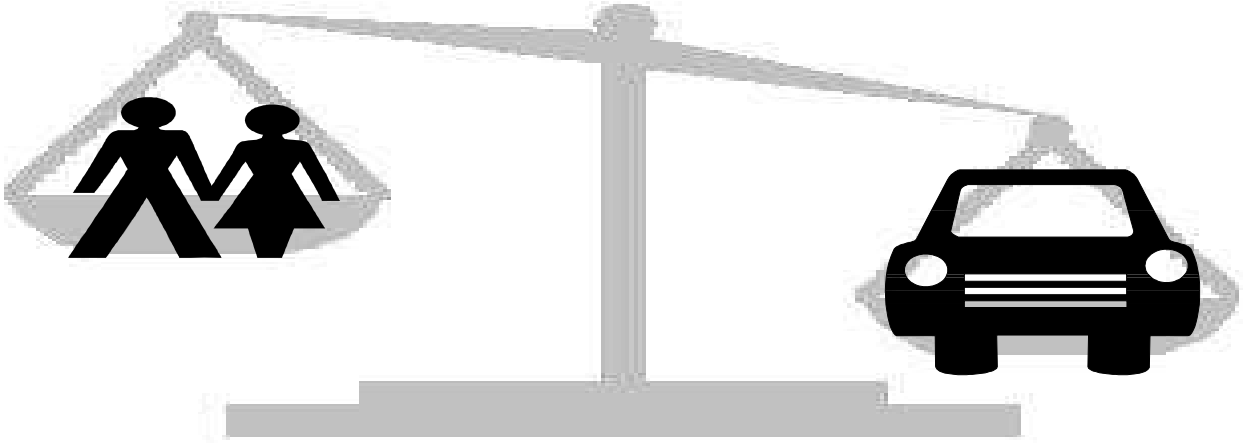


NOTAS SOBRE A OCUPAÇÃO AUTOMOBILÍSTICA E A CRISE DO TRANSPORTE SOCIAL URBANO DA CIDADE DE FLORIANÓPOLIS

relatório de pesquisa

André Geraldo Soares

Florianópolis, junho de 2002

IDÉIAS CONFLITANTES:

"A engenharia de trânsito deveria voltar seus olhos para Florianópolis. Afinal, se constrói um elevado que apenas modifica o local da fila, ampliando-a, como é o caso próximo à Ponte Pedro Ivo Campos"

Cacau Menezes

"Estamos submetidos à ditadura do automóvel. Não existe pior colonialismo do que aquele que nos conquista o coração e nos apaga a razão".

Eduardo Galeano

SUMÁRIO

1 - Resumo 4
2 - Apresentando o problema e a pesquisa 4
3 - Por que foi feita a pesquisa? 5
4 - Como foi feita a pesquisa? 5
5 - Contagem dos carros e de seus ocupantes 5
6 - Pesquisa de opinião 6
7 - Outros dados sobre o transporte 6
8 - Resultados da pesquisa 7
9 - Conclusões da pesquisa 14
10- Bibliografia 15
11 – Sobre o autor 15

1 - RESUMO

Este relatório apresenta uma pesquisa sobre a relação entre a quantidade de pessoas que trafegam costumeiramente dentro de cada carro nas vias públicas de Florianópolis e a crise do transporte social urbano. Foram contados 6.087 carros e seus respectivos ocupantes e foi consultada a opinião de 85 pessoas sobre as causas e as soluções para a problemática do trânsito. Entre os objetivos está a contribuição para a discussão pública do problema.

2 - APRESENTANDO O PROBLEMA E A PESQUISA

Há doze anos sendo usuário do transporte coletivo da cidade de Florianópolis, tenho sentido as dificuldades de deslocar-me daqui para ali – como, de resto, em todas as médias e grandes cidades do país que conheço. Simplesmente não há condições de tráfego de bicicletas, o que praticamente obriga-nos todos ao táxi, ao carro particular, ao ônibus ou à caminhada. A condição econômico-financeira toma conta de dividir entre os que podem usar os dois primeiros modos e os que só podem usar os demais. Aliás, os automóveis particulares são a expressão muito bem acabada das desigualdades sociais geradas pelo capitalismo, sobre o qual não pude falar mais aqui.

A quantidade de carros em relação à estrutura viária do município tem provocado, em diversos pontos do município, principalmente em torno dos horários de maior fluxo de movimentação populacional, extensos e demorados engarrafamentos – ou congestionamentos –, trânsito lento em diversos horários e locais além de outros transtornos, como a necessidade constante de obras de retificação ou ampliação do equipamento viário. Tal quadro emperra tanto a vida de quem tem carro particular quanto de quem está no ônibus, dificultando também o deslocamento a pé e dos teimosos bicicleteiros.

Há anos venho notando um fato que a muitas pessoas passa desapercebido, ou sem que se faça as devidas ligações: cada carro trafega com um número reduzido de pessoas em seu interior. Isso faz com que, numa via, uma grande área seja ocupada por carros; ou de outro modo, faz com que muitas vias tenham que ser postas à disposição dos usuários individuais.

Filas a perder de vista afetam do bairro ao clima global (Rio Tavares, maio/02)

Pode-se afirmar, com toda segurança, que os meios de transporte coletivos são os mais eficientes e baratos socialmente, além de serem os mais seguros e menos impactantes sobre o ambiente natural. Apesar disso, o poder público insiste em continuar promovendo a indústria do individualismo e da degradação. É que, para a racionalidade econômica, extração de matéria prima, acidentes rodoviários e guardas de trânsito fazem aumentar o PIB de uma nação.

Então resolvi juntar dados mais precisos, ao invés de fazer uso de suposições aproximadas e de ficar me incomodando parado – principalmente quando ilhado dentro de ônibus lotados em meio a um mar de automóveis quase vazios. Projetei contar quantas pessoas trafegam dentro de cada carro nos dias de semana nas ruas da capital. Para completar a pesquisa, interessei-me por saber o que pensam os moradores da cidade sobre os problemas de engarrafamento da cidade, embora consultas não sistemáticas já me indicavam os tipos de respostas básicas.

Há muito tempo desejando fazer essa pesquisa, tomei incentivo final ao saber da realização da 2ª SEPEX – Semana de Ensino, Pesquisa e Extensão da Universidade Federal de Santa Catarina –, que realizou-se de 11 a 14/06/02. No

evento, a pesquisa foi exposta em forma de painel, e findado o mesmo, realizei a composição do presente relatório após uma revisão mais cuidadosa dos dados da pesquisa.

A pesquisa começou a ser feita no dia 11 de abril, com recolhimentos bastante espaçados de dados. A pouca prática em pesquisas sociais sistematizadas fez-me prosseguir devagar e refletindo constantemente. Ela contou apenas com o auxílio do amigo Mário Godoy para a confecção do banco de dados no Access Windows e do irmão Marco na compactação do arquivo. Por isto, e por não contar com orientação ou com recursos financeiros, tive de limitar o recolhimento de dados a poucos locais de coleta e a um número pequeno de dados, o mesmo ocorrendo com a pesquisa bibliográfica e eletrônica. Embora outras ocupações individuais e sociais não tenham me permitido fazer uma pesquisa mais aprofundada, cheguei à conclusão de que não é mais possível que continue faltando uma pesquisa sobre esse tema. Por tais motivos, e também para não ficar cansativo, apresento um relatório sem delongas retóricas.

A intenção deste documento é simples: compor-se como mais um graveto na fogueira quase apagada que é a discussão sobre o tema da irracional e pouco criativa forma de transporte e deslocamento urbano – o mesmo valendo para o sistema intermunicipal. Por certo esta pesquisa não pode ser dada como conclusiva, e espero que tanto seus méritos quanto suas deficiências estimulem a confecção de novas e mais aprofundadas.

3 - POR QUE FOI FEITA A PESQUISA?

- Para conhecer a quantidade de pessoas que trafegam, em média, em cada carro na cidade de Florianópolis
- Para chamar a atenção sobre a relação entre a ocupação automobilística de Florianópolis e os seus problemas de trânsito
- Para conhecer a opinião de moradores da cidade sobre as causas e soluções dos problemas de trânsito da cidade de Florianópolis
- Para estimular o debate sobre a problemática do deslocamento e do transporte social da urbanidade
- Para recolher elementos para apontar a ineficiência individual, social e ecológica do transporte pessoal em carros particulares

4 - COMO FOI FEITA A PESQUISA?

- Inicialmente foram contados carros e o número de seus ocupantes em vias públicas da cidade
- Posteriormente fez-se uma sondagem de opinião para pública com moradores da cidade
- Paralelamente também foi realizada uma breve pesquisa bibliográfica e na internet para obter dados secundários e para a fundamentação das conclusões da pesquisa

5 - CONTAGEM DOS CARROS E DE SEUS OCUPANTES

- Foram contados 6.087 carros em vias públicas da cidade: duas no centro, três no bairro Pantanal, três no bairro Saco dos Limões, uma no Trevo da Seta (Rio Tavares com Costeira do Pirajubaé) e as demais no Trevo do Campeche e no Alto Ribeirão da Ilha

- Não foram contados caminhões, caminhonetes, camionetes, furgões, furgonetas, táxis e carros com logotipo de empresas
- Apesar disso, estima-se que muitas caminhonetes são de uso particular, não sendo utilizadas para transporte de cargas; e que muitos carros são de empresas, apesar de não constar identificação

6 - PESQUISA DE OPINIÃO

- Foram entrevistadas 85 pessoas em quatro lugares da cidade
- Os dados cadastrais solicitados foram:
  - Sexo
  - Idade
  - Profissão
  - Grau de Instrução
  - Possui carro?
- As questões apresentadas foram:
  - Na sua opinião, Florianópolis tem problemas de trânsito, incluindo engarrafamento?
  - Qual é a causa de tais problemas?
  - Qual seria a solução para tais problemas?

7 - OUTROS DADOS SOBRE O TRANSPORTE

Para melhor ilustrar a grave problemática dos transportes e da locomoção, do nível local ao global, reuni alguns dados adicionais, constantes de diversas publicações consultadas, relacionadas ao final do relatório.

- 35% da energia consumida pela sociedade e 60% da poluição atmosférica tem os transportes como origem
- Os veículos de Florianópolis emitem cerca de 7.000 toneladas de dióxido de carbono por ano
- No Brasil, cada 1.000 carros matam uma pessoa, chegando a mais de 30.000 óbitos por ano. No mundo esse número é de cerca de 500.000 pessoas por ano

Apenas o motorista: o caso mais comum na cidade (Praça VX de Novembro, maio/02)

- Certas análises afirma que existe uma "relação incestuosa entre o setor automotivo e a burocracia" governamental
- Cada carro, em dez anos de vida, gasta 750 kg de pneus, emite 59,7 t de gás carbônico e consome energia equivalente a 5.358 litros de petróleo
- Numa rua de 4 metros de largura podem passar, por hora, 13.000 pessoas de bicicleta, até 10.000 pessoas de ônibus e até 2.300 pessoas de carro
- Em Florianópolis havia 119.039 carros em 2001, com crescimento de 36% em 7 anos, ou cerca de 4,2% ao ano. No mesmo ano havia 10.419 camionetas e o total de veículos era de 154.688
- No ano 2000, 64.011.236 de pessoas foram transportadas de ônibus na cidade de Florianópolis, numa ocupação média de 50,98 passageiros por ônibus
- Existe uma única ciclovia na cidade, com 8,7 km de extensão, justamente onde ela é menos necessária e é utilizada mais por lazer: a Avenida Beira Mar Norte

- O carro ocupa de 70 a 90% das ruas das grandes cidades
- As maiores obras viárias da cidade (Via Expressa Sul, duplicação da SC 401, Elevado Dias Velho e Elevado Vilson Kleinubing) consumiram aproximadamente R$ 120.000.000,00.

8 - RESULTADOS DA PESQUISA

- A pesquisa descobriu que 61,75% dos carros contados circulavam apenas com o motorista e que, em média havia 1,52 pessoas dentro de cada carro. O número de carros contados de acordo com o número de ocupantes e a percentagem de cada uma destas categorias está na *Tabela 1*, abaixo

Tabela 1 - CONTAGEM DOS CARROS PARTICULARES EM FLORIANÓPOLIS

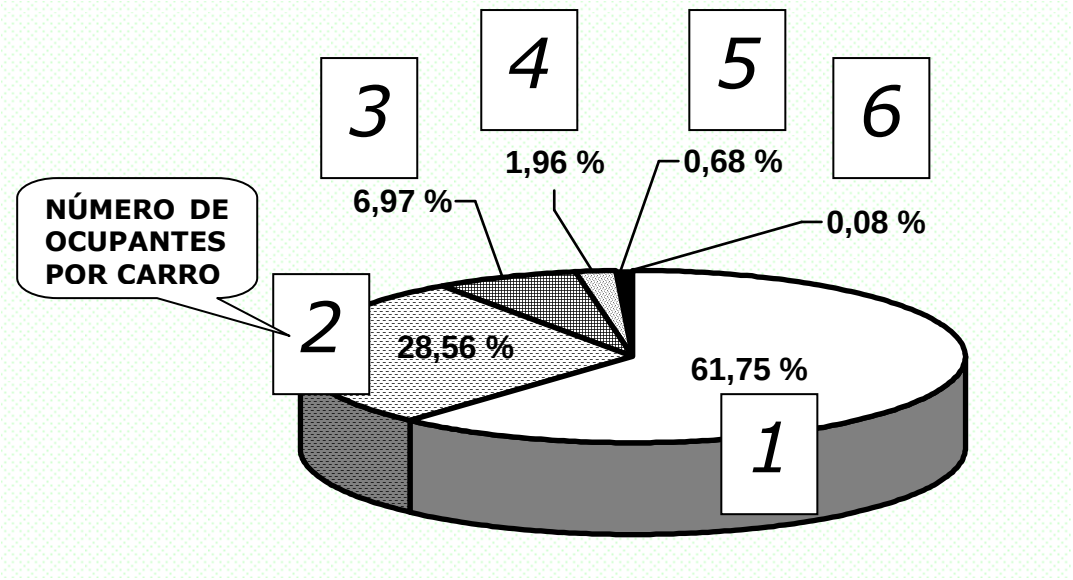
Número de contagens de carros	Total de tempo de contagem	Média de tempo de contagem
13 contagens	**362 minutos**	**27 minutos**

Ocupantes por carro	Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3	Categoria 4	Categoria 5	Categoria 6	TOTAL	
Total de carros por categoria	3759	1738	424	119	42	5	***6087***	Carros
Total de passageiros por categoria	3795	3476	1272	476	210	30	9259	Pessoas
Percentual de carros por categoria	***61,75***	28,56	6,97	1,96	0,68	0,08	100	%

Taxa de ocupantes por carro	***1,52***

- A percentagem de carros por número de ocupantes pode ser melhor visualizada no *Gráfico*, abaixo

Gráfico 1 – PERCENTUAL DE OCUPANTES POR CARR0



- A pesquisa ouviu 85 pessoas, em distintos locais da cidade. Estas informações e os dados cadastrais dos entrevistados estão na *Tabela 2*, abaixo

Tabela 2 - DADOS CADASTRAIS DOS ENTREVISTADOS

LOCAL DA PESQUISA	DIA E TURNO	Nº DE ENTREVISTADOS	FAIXA ETÁRIA		OCUPAÇÃO PRINCIPAL		INSTRUÇÃO		POSSUI CARRO?	
Terminal Urbano Cidade de Florianópolis	28/05/02 Tarde	27	Até 15 anos	3	Estudantes	20	Primário incompleto	2	SIM	33
Posto de Gasolina Rita Maria	28/05/02 Tarde	2	16 a 20 anos	17	Do lar	4	Primário completo	7	NÃO	52
Assembléia Legislativa de Santa Catarina	29/05/02 Manhã	20	21 a 25 anos	13	Aposentados	3	Ginásio incompleto	12	**SEXO**	
Terminal Urbano Cidade de Florianópolis	29/05/02 Manhã	33	26 a 30 anos	10	Desempregado	1	Ginásio completo	7	MASC	46
Ponto de Táxi Praça XV de Novembro	29/05/02 Manhã	3	31 a 40 anos	14	Sem profissão	1	Secundário incompleto	16	FEM	39
			41 a 50 anos	15	Profissões diversas	34	Secundário completo	15		
			51 a 60 anos	8			Superior completo	19		
			61 a 70 anos	4			Superior incompleto	7		
			71 anos ou mais	1						

Total de entrevistados **85**

- As respostas às perguntas principais foram agrupadas em categorias de similaridade, para ser mais fácil tabular os resultados
- Muitas respostas possibilitaram o enquadramento em duas categorias, uma chamada de Principal, pela predominância de termos usados na resposta, e outra denominada secundária, quando termos de uma categoria diferente apareceu de com pouca ênfase. Ficaria muito difícil atribuir mais de duas categorias para cada resposta

Obras de grandes cifras são inauguradas já saturadas (Elevado Dias Velho, maio/02)

- 57 % dos entrevistados ofereceram respostas para as causas dos problemas de engarrafamento que puderam ser enquadradas em uma categoria principal e em

outra secundária, o que ocorreu com 72 % das respostas para as soluções dos problemas de engarrafamento

- Pode-se ver o conteúdo principal das respostas divididos por categoria de similaridade na *Tabela* 3, na sequência

Tabela 3 – TIPOS DE RESPOSTA POR CATEGORIA DE SIMILARIDADE

CAUSA		***SOLUÇÃO***	
ADMINIS-TRATIVA/ PLANEJA-MENTO	Órgãos governamentais Obras em época errada Falta de guarda de trânsito Mau planejamento	**ADMINIS-TRATIVA/ PLANEJA-MENTO**	Mais órgãos de planejamento Fazer obras em melhor época Administrar melhor Reestruturar a cidade
FÍSICA/ GEOGRÁ-FICA	Ruas da cidade não comportam Topografia Ruas estreitas Geografia da ilha	**TÉCNICA**	Mais estradas Mais ponte, túneis e viadutos Mais estacionamento Menos semáforos ou mais espaçados Rodízio de carros Melhor sinalização Engenharia de trânsito Corredores para ônibus
TÉCNICA	Estacionamento irregulares Muitos semáforos Semáforos mal posicionados Poucas ruas ou ruas estreitas Sinalização ruim Muitas obras		
PERÍCIA	Imprudência Mau motorista Todos saem na mesma hora	**PERÍCIA**	Dirigir mais rápido ou melhor Sair mais cedo de casa Evitar horário de pico
ACIDEN-TAIS/ OCASI-ONAIS	Jogo de futebol Acidentes de trânsito Chuva Horário de pico Obras na pista	**SOCIAL/ POLÍTICA**	Transporte alternativo Transporte marítimo Bicicletas ou ciclovias Mais ônibus Peruas de transporte Resgatar a cidania
SOCIAL/ POLÍTICA	Muitos carros Urbanização descontrolada Aumento da população Migração Turismo Ônibus ruins	**CULTURAL /EDUCA-CIONAL**	Conscientização Deixar carro em casa Campanha pra usar menos carro Usar mais ônibus
CULTURAL /EDUCA-CIONAL	Uso do carro para qualquer coisa Poucas pessoas por carro Pessoas não pensam Falta de consciência		

- Foi perguntado a cada entrevistado se, para ele (ou ela) a cidade tem problemas de trânsito, e se o engarrafamento é um desses problemas. O resultado pode ser visto no *Gráfico 2*, abaixo

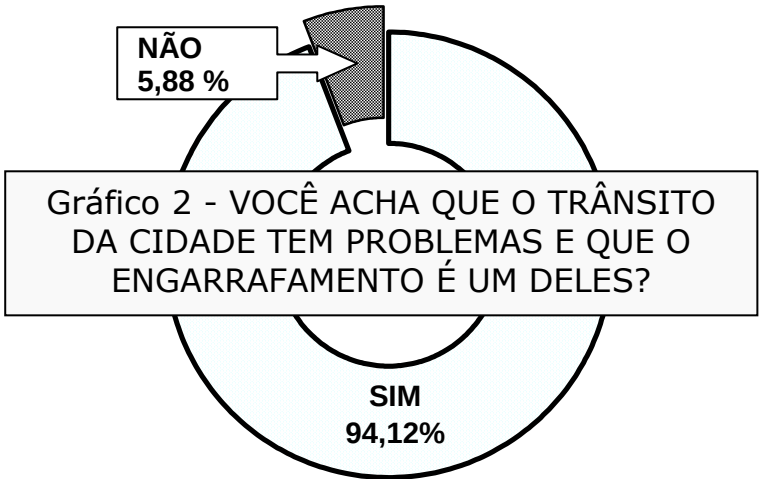
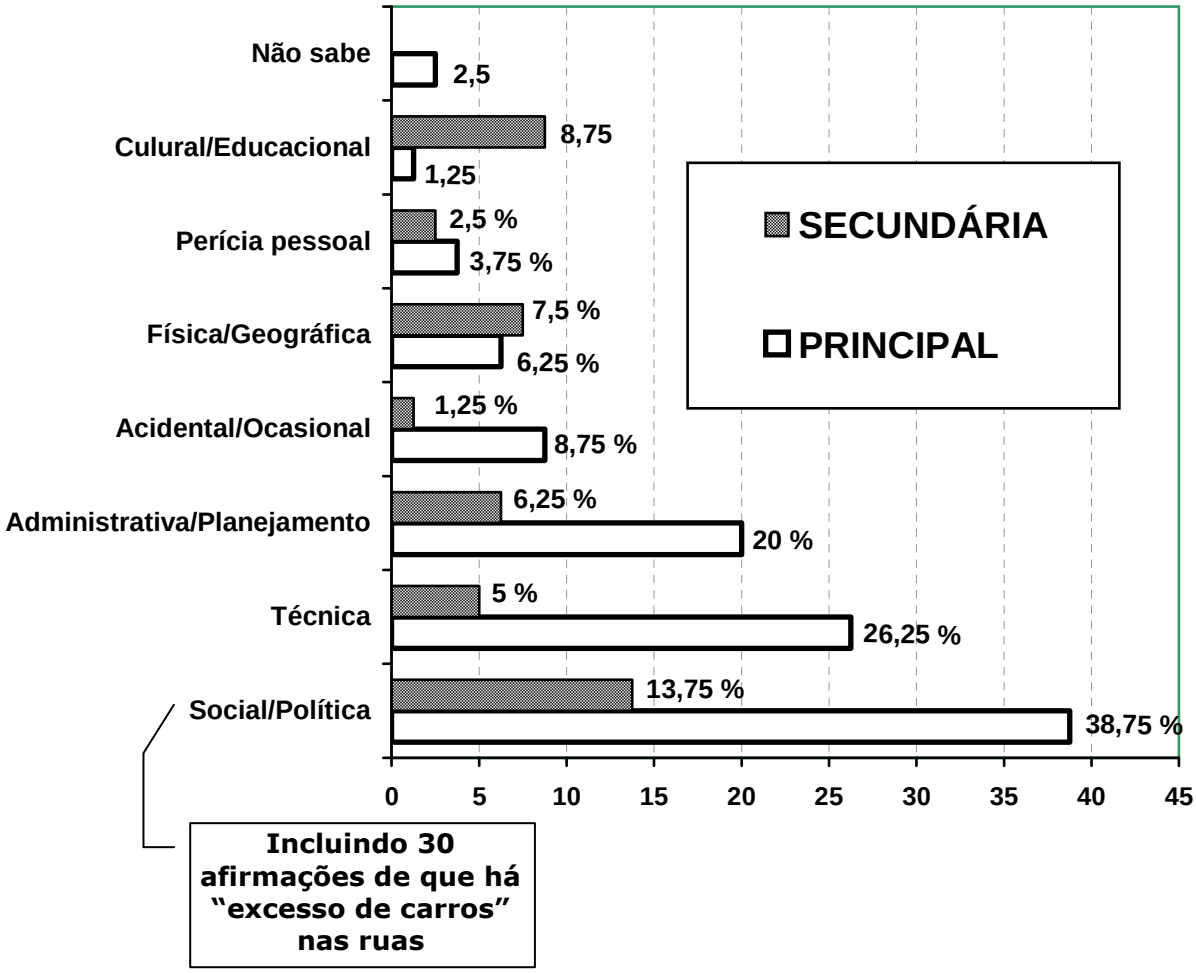


Gráfico 2 - VOCÊ ACHA QUE O TRÂNSITO DA CIDADE TEM PROBLEMAS E QUE O ENGARRAFAMENTO É UM DELES?

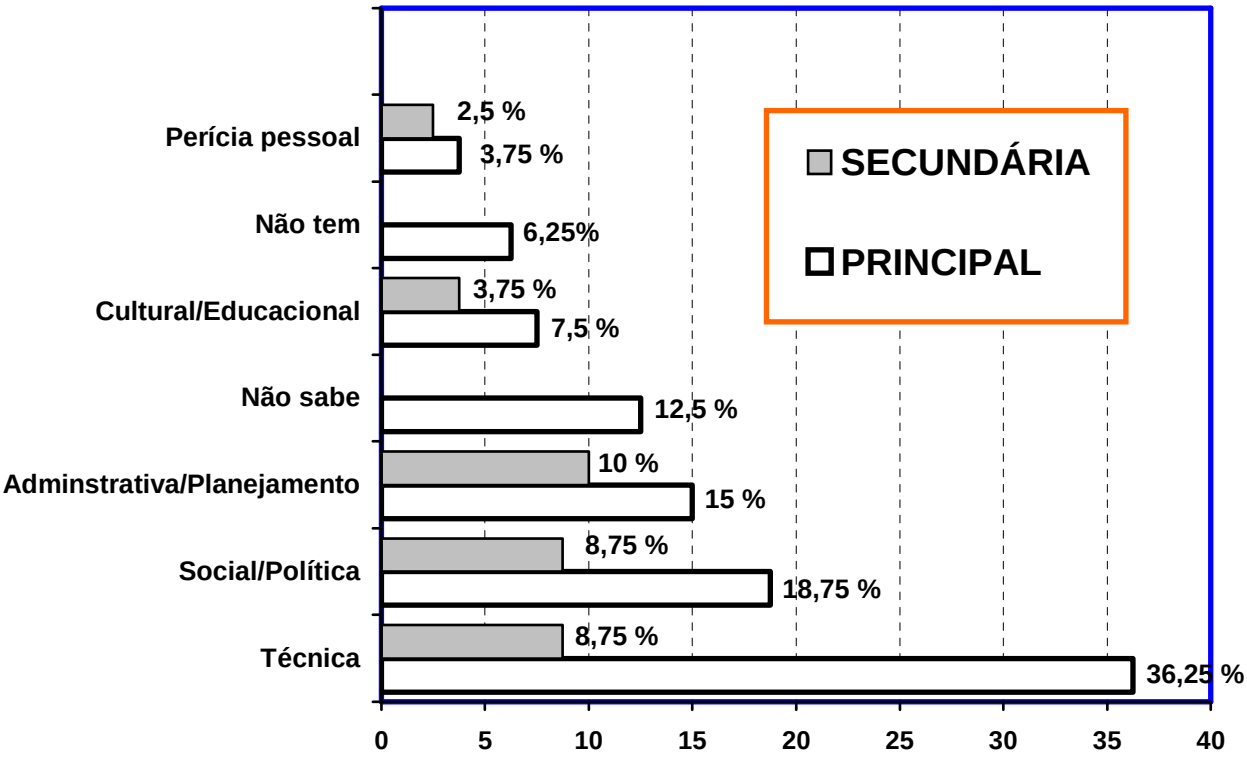
- A pesquisa descobriu que 65 % dos entrevistados apontaram principalmente causas do tipo Administrativas/Planejamento, Técnica, Perícia Pessoal e Física/Geográfica para os problemas de trânsito da cidade, como pode ser acompanhado diretamente no *Gráfico 3*, abaixo

Gráfico 3 – OPINIÃO SOBRE AS CAUSAS DOS PROBLEMAS DE TRÂNSITO DA CIDADE – POR CATEGORIA



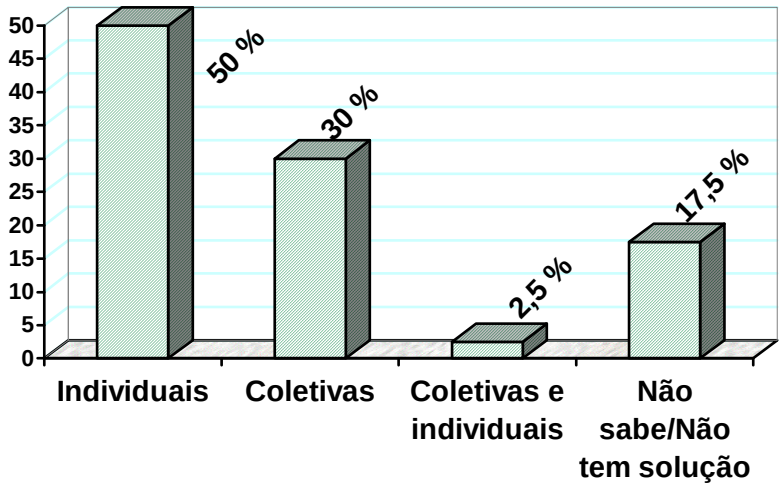
- Apurou-se que 26,25 % dos entrevistados apontaram principalmente soluções de ordem Política/Social e Cultural/Educacional para os problemas de trânsito da cidade de Florianópolis. Ver este os resultados no *Gráfico 4*

Gráfico 4 - OPINIÃO SOBRE AS SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS DE TRÂNSITO DA CIDADE – POR CATEGORIA



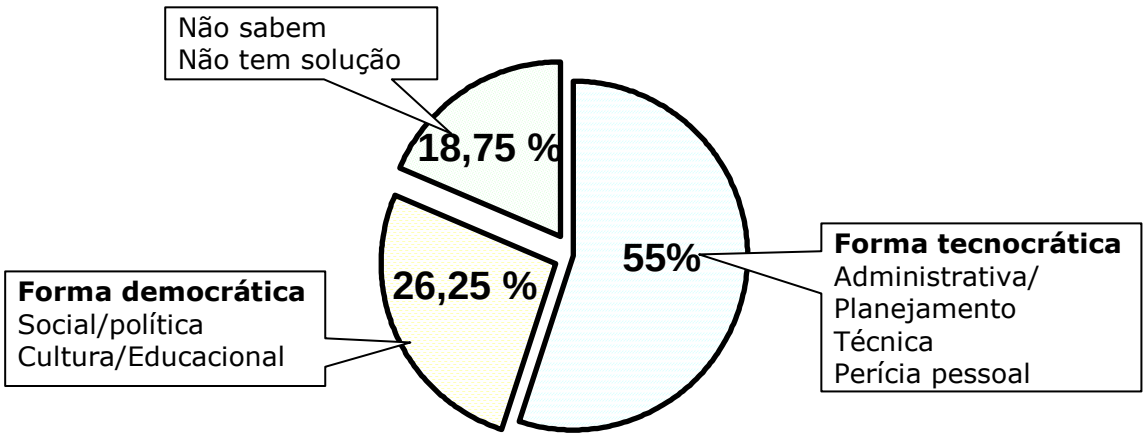
- As respostas às soluções dos problemas de trânsito foram agrupadas ainda em Modelos sociais. Chamo de Modelo *Individual* as respostas que tendiam a oferecer soluções para melhorar o modelo de transporte particular; e de *Modelo Coletivo* as sugestões de introdução ou melhoramento de equipamentos de uso coletivo ou que visem diminuir o poder dos carros particulares. Veja os resultados no *Gráfico 5*

Gráfico 5 – AGRUPAMENTO DAS RESPOSTAS EM MODELOS SOCIAIS DE SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS DE TRÂNSITO



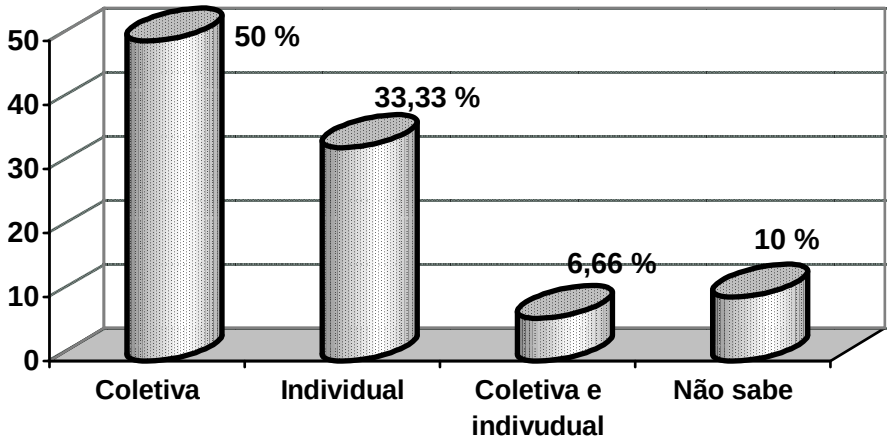
- Também foi possível observar que as categorias nas quais se separaram as respostas possuem algumas similaridades. Às categorias Técnica, Perícia Pessoal e Administrativa/Planejamento denominei *Forma Tecnocrática*, por confiarem demasiadamente nos técnicos e administradores governamentais; às categorias Social/política e Cultural/Educacional, denominei *Forma Democrática*, por demonstrarem tendência a propor soluções que envolvam parcelas maiores da população. Veja o *Gráfico 6* a seguir

Gráfico 6 – FORMAS DE SOLUÇÃO PRINCIPAL POR AFINIDADE DE CATEGORIAS



- Houve 30 pessoas que afirmaram haver "muitos carros", "excesso de carros" ou "aumento de carros". Isso pode denotar que estas pessoas tenham uma compreensão de cunho social mais aprofundada e crítica, tendendo a oferecer soluções com este cunho. Apesar disso, 1/3 ainda responderam de acordo com o Modelo Individual. Veja o *Gráfico 7* a seguir

Gráfico 7 – MODELOS SOCIAIS DE SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS DE TRÂNSITO PARA OS 30 ENTREVISTADOS QUE AFIRMARAM HAVER MUITOS CARROS NAS RUAS DA CIDADE



- Outros dados podem ser observados seja do ponto de vista da peculiaridade, singularidade ou importância. Reuni algumas destas respostas na *Tabela 4*, abaixo

Tabela 4 – ALGUMAS RESPOSTAS RELEVANTES	
2	Entrevistados mencionaram que há muito poucas pessoas dentro de cada carro no trânsito
2	Entrevistados disseram que as pessoas utilizam o carro para "qualquer coisa"
2	Entrevistados usaram o termo bicicleta/ciclovia como solução dos problemas de trânsito
9	Entrevistados sugeriram deixar carro em casa e/ou diminuir a quantidade de carros
15	Entrevistados sugeriram mais e/ou melhores ônibus e/ou formas de transporte alternativo

A publicidade exerce um grande papel para a incitação do modo automobilístico de se viver

- Algumas respostas são relevantes de se acompanhar tendo em vista dos dados cadastrais, tal como demonstrado na *Tabela 5* a seguir

Tabela 5 - TIPOS DE RESPOSTA POR ALGUNS DADOS CADASTRAIS			
25,8 %	**... DOS ENTREVISTADOS QUE ACHAM QUE A CIDADE TEM PROBLEMAS DE TRÂNSITO E QUE ....**	Possuem carro	**... APONTARAM SOLUÇÕES PREDOMINANTEMENTE COLETIVAS**
22,22 %		Possuem o curso primário completo ou incompleto	
14,28 %		Possuem o curso ginasial completo ou incompleto	
31,03 %		Possuem o curso secundário completo ou incompleto	
29,03 %		Possuem o curso superior completo ou incompleto	
40 %		São homens	
17,14 %		São mulheres	
0 %		Tem idade até 15 anos	
28,57 %		Tem idade entre 16 e 20 anos	
23,07 %		Tem idade entre 21 e 25 anos	
33,33 %		Tem idade entre 26 e 30 anos	
42,85 %		Tem idade entre 31 e 40 anos	
28,57 %		Tem idade entre 41 e 50 anos	
37,5 %		Tem idade entre 51 e 60 anos	
25 %		Tem idade entre 61 e 70 anos	
0 %		Tem idade acima de 71 anos	

9 - CONCLUSÕES DA PESQUISA

- A pesquisa confirmou o que já se constatava anteriormente através de observações não sistemáticas e não controladas na vivência social
- Há um excessivo número de veículos nas ruas da cidade, sobretudo em relação à estrutura viária
- Os veículos trafegam de forma sub-útil, ou seja, poderiam ser deslocadas muito mais pessoas por carro, desobstruindo o trânsito
- Os automóveis causam um excessivo impacto ambiental no planeta Terra
- Os automóveis particulares são o meio de transporte e deslocamento menos eficiente socialmente
- O traçado das vias, urbanas ou não, dificulta ou mesmo impede o deslocamento de pedestres e ciclistas
- A população consultada mostrou-se até mesmo irritada com os congestionamentos da cidade
- Apesar disso, há pouco entendimento sobre as complexas causas dos problemas estudados

Carros:beneficiários privilegiados dos serviços municipais (Praça Getúlio Vargas, maio/02)

- Também há uma baixa incidência de respostas sugerindo soluções que priorizem medidas do tipo sociais, coletivas, democráticas, culturais e educacionais
- Apesar de 30 pessoas citarem o excesso de carros como pelo menos uma das causas, apenas a metade delas apontou principalmente soluções do tipo coletivas
- Apesar de poder estar implícita nas poucas respostas que reivindicavam uma re-estruturação da cidade, o transporte em si não é questionado, como lembrou a professora Cécile Raud, da Pós Graduação em Sociologia Política da UFSC, durante uma exposição oral que fiz da pesquisa. Um modelo de cidade em que o transporte não tenha que ser tão complexo, longo e frequente, de fato, não parece fazer parte do desejo e da reflexão dos indivíduos sociais
- A mentalidade automobilista (ou a automovelcrática) continua sendo predominante na sociedade. As soluções sugeridas confiam principalmente na tecnologia e demandam em enormes recursos financeiros. Há pouca reivindicação democrática, na medida em que as soluções apontadas delegam a responsabilidade predominantemente aos técnicos e administradores governamentais, além de visarem, na maioria, a resolução dos problemas dos proprietários de carros
- No entanto, essas opiniões reforçam e instigam mais os objetivos democráticos defendidos pelos movimentos sociais e populares
- Constatou-se também que há pouco material bibliográfico e poucas pesquisas realizadas sobre o assunto. Os órgãos governamentais municipais também não possuem medidas de acompanhamento sobre as variáveis aqui trabalhadas. A exceção é do Projeto *Cidade, Energia e Meio Ambiente*, da Arquiteta Vera Lúcia G. da Silva, do IPUF, que contando algumas dezenas de carros na Rod. Pequeno Príncipe, no Campeche, chegou à média de 2,53 pessoas por carro. Essas faltas ficam mais evidentes quando confrontadas com a importância do tema do transporte e do deslocamento social para a economia, para a sociabilidade, para a saúde e para o ambiente natural.

10- BIBLIOGRAFIA

- *AUTOBIOGRAFIA: o impacto ecológico de um carro ao longo de sua vida*. Revista Superinteressante, janeiro/94, pp. 72-73.
- CECCA - Centro de Estudos Cultura e Cidadania. *Qualidade de vida e cidadania: a construção de indicadores socioambientais da qualidade de vida em Florianópolis*. Florianópolis, Cidade Futura, 2001.
- COSTA, Sérgio et alii. *Modernização negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil.* Brasília, Ibama, 2001.
- DETRAN/SC. Município 08105 – *Florianópolis (Frota de veículos).* Retirado de http://www.detran.sc.gov.br/estatisticas/FLORIANOPOLIS.htm em 1 de Junho de 2002, às 23:35:38.
- FLORIANÓPOLIS, Prefeitura Municipal de. *Perfil de Florianópolis: infra-estrutura urbana e serviços/transporte.* Retirado de http://www.pmf.sc.gov.br em 18 de Maio de 2002, às 01:22:42.
- GALEANO, Eduardo. *A automovelcracia*. Revista Atenção, fevereiro/96, p. 54.
- MARTINS, Ivan et alii. *Trânsito livre*. Revista Istoé Dinheiro, 12/08/98, pp. 24-27.
- MENEZES, Cacau.http://www.clicrbs.com.br/clicesportes/jsp/default.jsp?tab=00003&newsID=a95126.htm&subTab=00020&uf=2&local=18&l=&template=52.dwt . Retirado em 03/05/02, 18:25:31.
- RODRIGUES, Délcio. *Máquina mortífera: carros, transporte urbano e poluição do ar*. São Paulo, Greenpeace, 1996.
- SILVA, Vera Lúcia G. da. *Cidade, energia e meio ambiente*. Florianópolis, IPUF, 1999. Mímeo.
- VARELLA, Flávia e MEZAROBBA, Glenda. *A força da lei contra a selvageria*. Revista Veja, 21/01/98, pp. 64-69.
- WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo, Brasiliense, 1988.

As fotos, feitas no mês de junho/02, são do autor.

11 – SOBRE O AUTOR

Sou terráqueo. Filho de operários, nasci e vivo em território catarinense, morando há 13 anos na capital. Estudei algo de agropecuária, filosofia e educação ambiental. Trabalhei na extensão rural, no comércio e na educação. No momento estou afastado para cumprir o mestrado em Sociologia Política da UFSC.

Tenho habilidades e gosto por atividades manuais que envolvam solução de problemas; possuo muitos amigos e amigas, entre os quais gosto de estar; tenho canalizado a indignação com o *status quo* para atividades de pesquisa e ação políticas; adquiri um gosto por tudo ligado à natureza que deu sentido à minha compreensão de mundo. Faço parte de Grupo Pau Campeche e conduzo, junto com minha companheira, um pequeno viveiro de mudas de árvores ao qual denominamos Viveiro Verde Gralha Azul.

Moro no bairro Ribeirão da Ilha. Se alguém quiser entrar em contato comigo, pode usar o correio eletrônico *andre-gs@pop.com.br* . Será um prazer discutir com os interessados as opiniões e informações contidas neste trabalho.