



REVISTA ESPAÇO DE DIÁLOGO E DESCONEXÃO

Link: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd>

DOI: [10.32760/1984-1736/REDD/2025.v17i2.20256](https://doi.org/10.32760/1984-1736/REDD/2025.v17i2.20256)

Recebido em: 05/05/2025

Aceito para publicação em: 15/12/2025

**Alexandre Junger de Freitas**

Universidade Federal de São Carlos – Campus  
Sorocaba

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2319-1340>

**Carlos Henrique Costa da Silva**

Universidade Federal de São Carlos – Campus  
Sorocaba

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2910-6602>

## **Audiência pública ou acordo privado? Vozes e discursos sobre a reconfiguração do BRT Oeste de Sorocaba**

### Resumo:

O artigo se debruça sobre a audiência pública realizada em 23 de fevereiro de 2022, que discutiu a reconfiguração do projeto do BRT Oeste de Sorocaba. A partir de uma abordagem qualitativa e da análise crítica de discurso, o estudo investiga como a sessão pública, dominada por comerciantes locais, funcionou mais como um mecanismo de validação de decisões já tomadas pelo Poder Público do que como um espaço real de escuta pública. O material analisado incluiu a transcrição da audiência, documentos oficiais e manifestações da imprensa. As falas revelam uma dinâmica marcada pela desproporção entre os agentes com maior capacidade de influência, os comerciantes, e os usuários do transporte coletivo, cujas vozes foram pouco ouvidas. A audiência pública, nessa circunstância, serviu como etapa formal de um acordo político entre governo e setor empresarial, que levou à descaracterização do projeto original do BRT. O artigo mostra como processos participativos podem ser usados para legitimar interesses privados em contextos marcados por desigualdade e baixa transparência.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; BRT; Disputa Territorial; Governança urbana.

## **Public hearing or private agreement? Voices and discourses on the reconfiguration of the West BRT in Sorocaba**

### Abstract

This article analyzes the public hearing held on February 23, 2022, which discussed changes to the West BRT project in Sorocaba, Brazil. Using a qualitative approach and critical discourse analysis, the study investigates how the hearing, dominated by local business representatives, operated more as a validation of previously made decisions than as a genuine space for public participation. The analysis includes transcripts of the hearing, official documents, and media coverage. The





speeches reveal a dynamic marked by an imbalance between powerful actors — such as business owners — and public transportation users, whose voices were marginalized. In this context, the public hearing became a formal stage of a political agreement between local government and the commercial sector, which led to the dismantling of the original BRT plan. The article highlights how participatory processes can be used to legitimize private interests in contexts of inequality and limited transparency.

Keywords: Public Hearing; Urban Mobility; BRT; Urban Governance

## **¿Audiencia pública o acuerdo privado? Voces y discursos sobre la reconfiguración del BRT Oeste de Sorocaba**

### Resumen

El artículo analiza la audiencia pública realizada el 23 de febrero de 2022, que debatió la reconfiguración del proyecto BRT Oeste en Sorocaba, Brasil. A partir de un enfoque cualitativo y del análisis crítico del discurso, el estudio examina cómo la audiencia, dominada por representantes del comercio local, funcionó más como una validación de decisiones ya tomadas que como un espacio real de participación pública. El análisis se basa en la transcripción del evento, documentos oficiales y reportajes de prensa. Las intervenciones revelan una dinámica marcada por el desequilibrio entre actores con mayor capacidad de influencia —como los comerciantes— y los usuarios del transporte público, cuyas voces fueron marginadas. En este contexto, la audiencia pública se convirtió en una etapa formal de un acuerdo político entre el gobierno local y el sector empresarial, que resultó en la desfiguración del proyecto original del BRT. El artículo muestra cómo los procesos participativos pueden ser utilizados para legitimar intereses privados en contextos de desigualdad y baja transparencia.

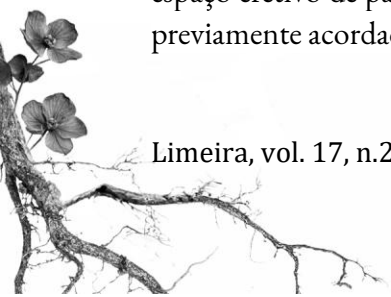
Palabras clave: Audiencia Pública; Movilidad Urbana; BRT; Gobernanza Urbana

## **Introdução**

Este artigo investiga a reconfiguração do projeto original do *Bus Rapid Transit* (BRT) no trecho Oeste da cidade de Sorocaba/SP, a partir das disputas e conflitos entre agentes privados, Estado e usuários do transporte coletivo. A análise se concentra na forma como comerciantes das avenidas General Carneiro e Armando Pannunzio, que conectam a região central à Rodovia Raposo Tavares (SP-270), atuaram para interferir nas escolhas técnicas e operacionais relativas à implantação do BRT no trecho Oeste do Município.

A partir do exame da audiência pública realizada em fevereiro de 2022 e de documentos oficiais, o artigo busca compreender como interesses privados organizados influenciaram a gestão urbana, resultando na descaracterização do projeto de BRT e na priorização de demandas econômicas de determinado grupo empresarial em detrimento do interesse público.

A questão que guia este estudo indaga até que ponto a audiência pública funcionou como um espaço efetivo de participação democrática ou operou, na prática, como mera homologação de decisões já previamente acordadas entre a Administração Pública e setores organizados do comércio local.





Assim, o objetivo central é analisar os discursos e as vozes presentes no processo de reconfiguração do BRT Oeste, identificando as assimetrias de participação e os mecanismos por meio dos quais determinadas posições ganharam legitimidade, enquanto outras foram silenciadas ou ignoradas.

O recorte espacial se concentra nas obras da porção Oeste do Município de Sorocaba, particularmente no eixo formado pelas avenidas General Carneiro e Armando Pannunzio. O recorte temporal abrange o ciclo de implantação do BRT na Cidade, entre os anos de 2019 e 2022, com destaque para os eventos que culminaram na audiência pública promovida pela Câmara Municipal em 23 de fevereiro de 2022.

O tema é emergente no debate contemporâneo da Geografia porque diz respeito a questões atuais relativas à mobilidade urbana, à justiça espacial e à forma como projetos públicos são negociados em contextos desiguais de poder. Disputas em torno de obras e serviços públicos podem revelar conflitos entre agentes com diferentes capacidades de influência sobre o espaço, evidenciando as assimetrias que permeiam os processos de decisão nas cidades.

Além disso, reforça a percepção de que decisões de impacto coletivo são, muitas vezes, tomadas em favor de arranjos pragmáticos com setores organizados, sem respaldo técnico qualificado e sem mediação por meio de debate político que considere a cidade como espaço coletivo e reconheça o direito de todos à participação nas decisões que os afetam.

## Procedimentos Metodológicos

A abordagem metodológica desenvolveu-se numa perspectiva qualitativa voltada à compreensão dos modos, dinâmicas e estratégias presentes nos discursos relacionados à reconfiguração do projeto do BRT Oeste em Sorocaba. O recorte empírico concentra-se na audiência pública promovida pela Câmara Municipal em 23 de fevereiro de 2022, cuja gravação integral, disponível em meio digital, foi transcrita e analisada. Essa sessão, originada por requerimento do vereador Ítalo Moreira, do Partido Novo, constituiu a base empírica principal deste trabalho, permitindo a identificação e interpretação direta das falas proferidas ao longo do evento.

Além da audiência, foram considerados os documentos oficiais reunidos no processo administrativo CPL nº 020/2017, que compreende o edital de licitação, o contrato de concessão e registros administrativos relativos à execução contratual. Dentre os documentos, destacam-se os pedidos subscritos pelos representantes do setor comercial, os despachos da Secretaria Municipal de Mobilidade, as manifestações do órgão técnico da URBES – Trânsito e Transportes, empresa pública municipal, e o cotejamento entre o projeto original e o proposto para alteração do BRT Oeste.

Também foram examinadas reportagens publicadas na imprensa local, notadamente no portal do *Jornal Cruzeiro do Sul* (edições de 13/7/2019, 27/7/2019 e 2/3/2022), no site do *Jornal ZNorte* (edição de 25/10/2019), e no portal da Câmara Municipal de Sorocaba (12/7/2019), que abordaram os impactos das obras na Zona Norte, as queixas dos comerciantes e as articulações políticas subsequentes.

A triangulação entre essas fontes permitiu identificar os principais atores envolvidos, os argumentos mobilizados e os mecanismos de construção de legitimidade no processo de reconfiguração do projeto.

O tratamento das falas foi orientado pela Análise de Discurso de linha materialista (Orlandi, 2012; 2015), que compreende o discurso como forma de materialização da ideologia e das relações de poder. As intervenções foram escolhidas com base em sua centralidade no debate sobre a alteração do traçado do BRT Oeste.





A análise se deu com foco na identificação das posições discursivas assumidas pelos sujeitos falantes, buscando evidenciar quais argumentos foram privilegiados, quais temas prevaleceram e quais foram desconsiderados ou marginalizados.

Foram observadas recorrências de palavras e expressões, formulações ideológicas implícitas, contradições entre o discurso e a prática, e o uso de narrativas de pertencimento local como forma de sustentação simbólica de determinadas reivindicações.

Do ponto de vista ético, foram utilizadas exclusivamente fontes públicas, acessíveis e previamente divulgadas, não havendo coleta de dados sigilosos ou envolvimento direto com participantes.

## **O BRT de Sorocaba em disputa: planejamento, conflito e reconfiguração**

O sistema BRT (*Bus Rapid Transit*), ou Transporte Rápido por Ônibus, foi criado para tornar os deslocamentos urbanos mais rápidos e eficientes, usando ônibus de alta capacidade em faixas exclusivas. Esse modelo inclui pistas separadas do trânsito comum, estações com embarque no mesmo nível do veículo, cobrança antecipada de tarifa e o uso de ônibus articulados. Esses elementos juntos visam garantir mais agilidade, reduzir o tempo de viagem e tornar o transporte coletivo mais confiável.

Em 1974, Curitiba deu início a esse modelo inovador de transporte coletivo, que se espalhou por várias cidades do mundo como uma alternativa mais barata e flexível que o sistema metroviário, especialmente em cidades médias e grandes. A proposta do sistema é oferecer um transporte público moderno, acessível e que fosse capaz de competir com o carro particular, contribuindo para reorganizar a mobilidade urbana.

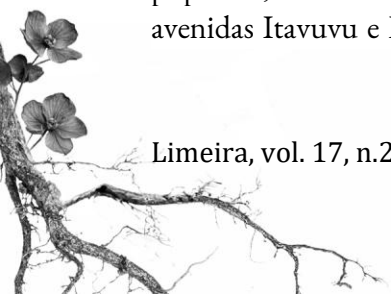
No Brasil, o modelo foi adotado com destaque no Rio de Janeiro, onde o BRT foi construído como parte da infraestrutura de mobilidade para os Jogos Olímpicos de 2016. Apesar de seu porte e visibilidade, o sistema carioca enfrentou problemas de planejamento, superlotação e deterioração ao longo do tempo, evidenciando os desafios de implementação em larga escala (Ribeiro, 2017).

Cidades médias, como Uberlândia e Uberaba (MG), também implantaram sistemas de BRT, buscando melhorar a fluidez do transporte coletivo. No entanto, resultados positivos dependem da integração do sistema BRT com outros modais de transporte, da existência de redes planejadas e da articulação com políticas urbanas mais amplas (Teixeira; Ribeiro; Amaral, 2017).

Em Sorocaba, o BRT foi inicialmente planejado dentro de um projeto mais amplo de transformação urbana, chamado Programa Sorocaba Total (2009–2012). Essa iniciativa visava preparar a cidade para um futuro com perfil metropolitano, ampliando a infraestrutura e conectando áreas de maior atividade econômica, como a Zona Norte e a Zona Industrial. Para isso, contou com cerca de R\$ 200 milhões financiados pela Corporação Andina de Fomento, investidos principalmente na ampliação da malha viária e na criação de novas ligações entre regiões estratégicas.

As obras do Sorocaba Total criaram as condições para que, entre 2012 e 2014, a cidade elaborasse o projeto do sistema BRT. Esse novo projeto foi financiado com recursos federais do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC-2, totalizando R\$ 133 milhões. O plano incluía corredores exclusivos para ônibus, em várias regiões da cidade, estações com embarque em nível, terminais, integração com bicicletas e sinalização inteligente. Esse investimento refletia uma política nacional voltada para fortalecer o transporte coletivo e promover a mobilidade urbana mais eficiente e sustentável.

A implantação inicial do BRT em Sorocaba começou pela Zona Norte da cidade, uma região populosa, com forte presença de trabalhadores, conjuntos habitacionais e comércio diversificado. As avenidas Itavuvu e Ipanema, por onde passaram os primeiros corredores do sistema, são vias centrais na





circulação diária dos moradores. Na avenida Itavuvu, em especial, o comércio de pequeno e médio porte tem papel importante na economia local.

As obras do BRT nas avenidas Itavuvu e Ipanema, na Zona Norte, teriam afetado o comércio. Comerciantes relataram prejuízos, dificuldades de acesso e perda de clientes, o que gerou protestos, fechamento de lojas e reuniões com a Prefeitura e a Câmara Municipal (Jornal Cruzeiro do Sul, 2019b). Mesmo com as pressões, a gestão municipal da época manteve o projeto original, com corredores centrais e estações em nível.

Quando a nova administração municipal assumiu a Prefeitura de Sorocaba em 2021, o sistema BRT já se encontrava em fase avançada de implantação. Logo nos primeiros momentos do novo governo, as críticas e os impactos percebidos durante as obras na Avenida Itavuvu foram apresentados como um alerta sobre o que não deveria se repetir no trecho Oeste.

Embora tecnicamente as obras do eixo Oeste seguissem o mesmo padrão originalmente concebido, o novo governo passou a enfrentar uma nova frente de mobilização. Comerciantes das avenidas General Carneiro e Armando Pannunzio anteciparam suas reivindicações, exercendo pressão preventiva para evitar prejuízos semelhantes aos vivenciados pelos lojistas da Zona Norte.

Ao examinar o processo administrativo que acompanha a execução das obras, foram encontrados ofícios enviados por esses comerciantes à Prefeitura solicitando reuniões e propondo alterações no traçado original do BRT. Além disso, foram encaminhados documentos semelhantes à Câmara Municipal, indicando a tentativa de mobilizar apoio político para suas demandas. Esses registros mostram que a pressão do setor empresarial não começou na audiência, mas já vinha sendo construída formalmente por meio de canais institucionais.

Essa movimentação serviu de base política para organização de um processo que culminaria na reformulação do projeto originalmente previsto. A audiência pública, então, foi um marco público de uma resolução que já vinha sendo negociada nos bastidores. Após esse evento, o movimento ganhou força e avançou em direção ao Governo federal.

O ponto alto desse processo foi a articulação de uma comitiva formada pelo prefeito Rodrigo Manga, secretários municipais e o empresário Sérgio Reze, representante direto dos comerciantes afetados. Essa comitiva viajou a Brasília com o objetivo de negociar mudanças no projeto junto ao Ministério do Desenvolvimento Regional.

A reunião na capital federal foi intermediada pelo então deputado federal capitão Derrite, evidenciando o apoio político de figuras com influência no Governo. O grupo foi recebido pelo ministro Rogério Marinho, que autorizou a realização de estudos sobre as modificações propostas.

Essa autorização foi o primeiro passo institucional para validar a mudança do projeto original, que até então seguia os parâmetros técnicos típicos de um sistema BRT, com faixas exclusivas, estações em nível e prioridade para o transporte coletivo.

Esse processo resultou na assinatura de um termo de compromisso entre a Prefeitura de Sorocaba e o Ministério do Desenvolvimento Regional — sob a estrutura administrativa do governo Temer, que havia substituído o antigo Ministério das Cidades.

O termo oficializou tanto a ampliação do prazo de conclusão das obras quanto a incorporação das alterações defendidas pelos comerciantes. A justificativa apresentada foi a necessidade de adaptar o projeto às "exigências dos agentes econômicos locais", o que revela a influência do setor empresarial nas decisões públicas sobre infraestrutura urbana. (Jornal Cruzeiro do Sul, 2022).

No entanto, ao atender essas demandas, o governo municipal descaracterizou aspectos centrais do sistema BRT. A retirada de faixas exclusivas, estações elevadas e embarque rápido comprometeria a eficiência do projeto, reduzindo-o a uma linha de ônibus convencional com nome de BRT. A Cidade





perdeu a oportunidade de estruturar um modelo de mobilidade mais eficiente e inclusivo no trecho Oeste, em troca da acomodação de interesses pontuais.

O posicionamento político de priorizar os comerciantes, ainda que justificada como estratégia de desenvolvimento local, expõe a vulnerabilidade das políticas públicas frente as pressões econômicas, e revela uma racionalidade de gestão urbana em que o Poder Público opera em sintonia com interesses privados organizados, muitas vezes em detrimento do bem coletivo.

O BRT Oeste desidratado de seu potencial e em seu lugar, consolidou-se uma solução tecnicamente inferior, mas politicamente acomodada, revelando os limites da governança urbana em situações marcadas por relações desiguais de poder e pela mercantilização do espaço público.

## **A Cidade fala, mas quem fala pela Cidade? - A audiência do BRT Oeste como encenação política**

A previsão de audiências públicas como instrumentos de gestão democrática não é fortuita, mas resulta de uma construção normativa que inscreve a participação popular no centro das políticas urbanas. O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), principal marco legal do urbanismo brasileiro, consagra expressamente a gestão democrática da cidade como um de seus princípios fundamentais, prevendo mecanismos como debates, consultas e audiências públicas (art. 2º, inciso II e art. 43).

Essa diretriz legal busca assegurar que a formulação, execução e monitoramento das políticas urbanas contem com a influência direta da sociedade civil. No entanto, como alerta Raquel Rolnik (2013), a persistência de um padrão de articulação hierarquizado e pouco responsivo frequentemente transforma esses mecanismos de mediação entre o Poder Público e a sociedade civil em formalidades procedimentais, esvaziando seu potencial transformador. As audiências públicas frequentemente se convertem em sessões simbólicas de consulta, de modo que função performática sobreponha-se à escuta substantiva.

Essa dissonância entre o ideal democrático e sua materialização institucional se expressou na audiência pública realizada na Câmara Municipal de Sorocaba, em 23 de fevereiro de 2022, convocada e presidida pelo vereador Ítalo Moreira (Novo), com o objetivo de debater a reconfiguração do eixo Oeste do sistema BRT (Câmara Municipal de Sorocaba, 2022)

A maioria absoluta dos participantes daquela audiência era formada por agentes do setor comercial com lojas organizadas nas avenidas General Carneiro e Armando Pannunzio, com destaque para concessionárias automotivas e redes varejistas de grande porte, como o Hipermercado Tauste. De outro lado, apenas dois usuários do transporte coletivo participaram: um presente e outro virtualmente. A assimetria de representatividade reservou aos usuários um papel secundário naquele debate público.

O tom do evento foi dado já no início por seu proponente, o vereador Ítalo Moreira, que saudou Sérgio Reze, liderança empresarial e ex-presidente da Associação Comercial de Sorocaba, conferindo-lhe e aos comerciantes o protagonismo discursivo e político do encontro:

*Hoje é um dia importante para debatermos aqui a questão do BRT, o corredor da Zona Oeste, trazendo aqui a comunidade para conversar, para que não aconteça aquilo que aconteceu no corredor da Itavuvu, na Zona Norte.*

*Onde, infelizmente, não houve, por parte do poder público, um diálogo com a comunidade, acabou afetando os comerciantes ali daquela região, levando muitos estabelecimentos comerciais à falência, principalmente os pequenos.*

*Os maiores não fecharam, mas tiveram grandes prejuízos, também prejudicando a geração de empregos, de renda para a nossa cidade.*





*Lembrando que, inclusive, os comerciantes, moradores da Zona Oeste, principalmente, levantaram mais de 8 mil assinaturas, que estão aqui nas nossas mãos. (...).  
Queria aproveitar a oportunidade, saudar todos os presentes, agradecer a participação de todos que estão aqui, representando as entidades, as empresas, associações e os municípios. (...).  
A plateia está lotada, todos aqui preocupados, então é extremamente importante.  
Queria cumprimentar aqui, na figura de todos os comerciantes, meu amigo Sérgio Reze, que já foi presidente da Associação Comercial, um grande guerreiro que luta bastante, sempre preocupado com as causas sociais da nossa cidade e, mais uma vez, trazendo essa grande demanda.*

Na fala, o vereador usa o termo “comunidade” de forma seletiva, tratando os comerciantes como que estes representassem toda a população. Ao destacar a presença dos empresários e valorizar a coleta das assinaturas por esse grupo, o vereador lhes conferiu lugar de destaque na audiência.

Ainda na abertura da sessão, o secretário municipal de Mobilidade, Carlos Eduardo Pasquini, anunciava a escolha que a Administração já havia tomado: “*A municipalidade decidiu, através do prefeito Rodrigo Manga, que a gente vai manter o corredor do jeito que vocês querem, na direita, sem ter corredor exclusivo junto ao canteiro central*”. Sua declaração sugere que o encontro não tinha como objetivo ouvir a população para orientar uma decisão futura, mas tão somente a confirmação de uma escolha feita anteriormente, esvaziando o sentido participativo da audiência.

Ao anunciar a decisão logo na abertura da sessão, o secretário esvaziou o sentido participativo da audiência pública, transformando um espaço supostamente deliberativo em ato de comunicação unilateral. Por que essa decisão foi antecipada? Que razões levariam o Executivo a romper com o rito da audiência pública, cuja função seria justamente acolher diferentes visões e construir alternativas coletivas? Não houve contraponto nem discussão técnica sobre o projeto, tampouco se cogitou mitigar os impactos da obra no trecho Oeste.

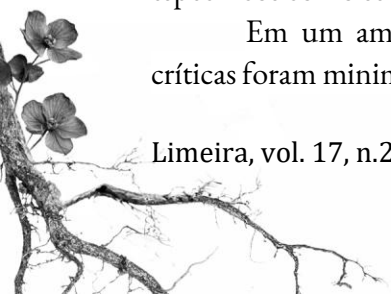
Essa atitude do Executivo expõe um modo de governar sensível a pressões específicas e impermeável às demandas sociais. O gesto de anunciar previamente a mudança evidencia que o posicionamento da Administração já havia sido tomado em outros espaços, não públicos, em articulação direta com setores organizados do comércio local.

Essa trama tem relevância para entender o protagonismo dos comerciantes e facilidade com a qual conduziram a sessão pública, dando destaque à defesa de suas atividades empresariais. As falas concentraram-se nos riscos associados aos impactos negativos que as obras do BRT na extensão das avenidas General Carneiro e Armando Pannunzio poderiam trazer ao comércio local. Os participantes mencionaram as intervenções anteriores na avenida Itavuvu como responsáveis pela queda na circulação de consumidores e, por consequência, pela redução dos negócios na Zona Norte.

O empresário José Maurício Andreta Jr., presidente do Grupo Andretta e representante das concessionárias Ford e Peugeot, afirmou: “*Se paralisar a avenida lá para essa obra, do jeito que está sendo projetada, seria um caos para os pequenos e também para os grandes*”.

Sérgio Reze, por sua vez, defendeu que o pedido dos comerciantes para alteração do projeto representava a vontade da população como um todo. Disse ele “*quando se fala em mais de 10 mil assinaturas, não se fala no varejo, não se fala dos comerciantes da avenida, se fala nos moradores de Sorocaba*”. Seu argumento se sustenta em um número limitado de assinaturas, que, embora expressivo, representaria apenas uma pequena parcela da população total de Sorocaba. Uma tentativa de legitimar interesses específicos como se fossem consensuais ou amplamente compartilhados.

Em um ambiente já direcionado à validação de decisões tomadas previamente, manifestações críticas foram minimizadas ou simplesmente ignoradas. Um exemplo foi o depoimento de Magno Oliveira,





cadeirante e usuário de longa data do transporte público: “*Gostaria de questionar aos comerciantes e à URBES, com essa mudança para as laterais e não no meio, como que vai ficar a acessibilidade?*”. Sua preocupação com a falta de estações elevadas e com as barreiras físicas criadas pela alteração do traçado recebeu uma resposta genérica do secretário de Mobilidade: “*Pode ficar tranquilo. Todo o projeto terá acessibilidade.*” A resposta ignorou o questionamento específico e não foi acompanhada de nenhuma justificativa ou explicação concreta.

Apesar da dinâmica desfavorável ao debate, outra voz destonante se manifestou. A intervenção da usuária Letícia, lida pelo presidente da mesa durante a audiência, trouxe uma perspectiva diferente, baseada na experiência cotidiana com o transporte coletivo. O presidente leu sua pergunta:

*Ela fala que todo o trajeto dela ela faz de ônibus. [...] Agora, ela diz que estava feliz sabendo que chegaria mais cedo na Anhanguera e voltaria mais rápido para casa nos próximos três anos, que ainda faltam do curso. Viu no jornal, na TVT, que querem deixar igual como está hoje. Assim, pergunta ao secretário de Mobilidade: o senhor concorda com as alterações propostas mesmo sabendo que vai demorar mais para os passageiros? [...] Acho que tem mais sorocabano andando de ônibus do que de carro. O senhor anda de ônibus?*

A fala de Letícia expôs uma questão importante: a percepção de que a proposta de mudança comprometeria a eficiência do sistema para quem depende dele. Sua indagação endereçada ao secretário municipal de Mobilidade parece evidenciar a desconexão entre a solução escolhida e as necessidades reais dos usuários do transporte público.

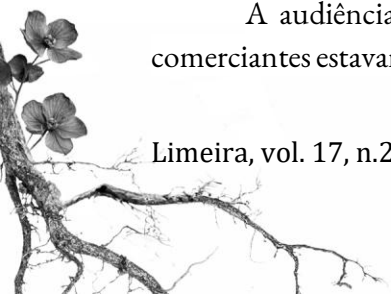
Por fim, a fala da comerciante Alessandra reforça a centralidade dos interesses empresariais na audiência, ao mesmo tempo em que evidencia o caráter de confirmação pública de uma medida já tomada.

*Eu queria agradecer, primeiramente, a oportunidade de estar aqui, a todos vocês que estão nos ouvindo, e dizer que é muito importante esse movimento que está sendo feito hoje, porque a gente realmente precisava dessa discussão. A gente não merecia realmente um canteiro cheio de pistas e atrapalhando o comércio. Nós, que estamos na General Carneiro, vivemos diariamente a dificuldade que é manter um comércio em uma avenida tão movimentada, que já tem tantos problemas. Então, eu agradeço de verdade essa mudança, e eu tenho certeza de que todos que estão aqui hoje também estão felizes com essa decisão que foi tomada. Muito obrigada a todos.*

Ao dizer que “*não merecia um canteiro cheio de pistas atrapalhando o comércio*”, Luciana indica o ponto de vista dos empresários, centrado na proteção de suas atividades comerciais. Além disso, ao afirmar que todos estavam felizes com a decisão, desconsidera outras opiniões e reforça a ideia de que havia um consenso no ambiente, mesmo que a diversidade de interesses, especialmente dos usuários, não estivesse plenamente representada.

Ao longo da audiência, outras falas de vereadores, secretários municipais e comerciantes reforçaram a mesma linha de argumentação: todos defendiam a mudança do traçado do BRT para evitar prejuízos ao comércio local. As intervenções repetiam a ideia de que o projeto original causaria transtornos e perdas econômicas, e que a alteração seria uma forma de proteger os negócios da região. Não houve espaço para considerar outras perspectivas, nem para discutir os impactos desse posicionamento sobre os usuários do transporte coletivo.

A audiência caracterizou-se pela diferença de força entre os grupos presentes. De um lado, os comerciantes estavam organizados, tinham acesso a autoridades e conseguiram pressionar por mudanças no





projeto. Do outro, os usuários do transporte coletivo, sem representação e sem articulação, tiveram pouca voz. Ana Fani Alessandri Carlos (2020) propõe que olhemos para a cidade com atenção às contradições internas dos processos que moldam o espaço urbano. É justamente nesse jogo de forças, e nas tensões que ele gera, que podemos entender como a cidade é construída.

A sessão condensou, em poucas horas de falas e aplausos, uma disputa mais ampla sobre quem pode falar pela cidade — e, mais ainda, quem pode moldá-la segundo seus próprios interesses. Ela evidenciou, em certo ponto, que a cidade se transforma, mas não como resultado de um processo coletivo e inclusivo, e sim por meio de pactos seletivos que favorecem agentes com maior capacidade de mobilizar recursos econômicos e articular redes políticas.

Nesse caso, os comerciantes das avenidas General Carneiro e Armando Panunzio, com respaldo da Administração municipal, tiveram êxito no deslocamento do debate do campo técnico, onde a discussão deveria acontecer com base em estudos, dados e impactos para o conjunto da população, para o campo político, no qual interesses setoriais foram legitimados por sua força de pressão institucional. Esse movimento alterou não apenas o conteúdo do debate, mas o próprio formato da decisão pública.

Enquanto isso, os usuários do transporte coletivo, por serem um grupo disperso e desarticulado politicamente, seguiram excluídos das decisões que impactaram diretamente sua mobilidade e sua vivência cotidiana na cidade. A ausência de representação efetiva tornou suas demandas invisíveis diante da força organizada dos setores empresariais.

A audiência pública analisada exemplifica, assim, uma prática recorrente nas cidades brasileiras: a captura de mecanismos participativos por grupos com maior capacidade de articulação e *lobby*. O que se apresentava como um rito democrático desenvolveu-se, na prática, como um dispositivo de confirmação de desigualdade existente entre os diferentes grupos sociais que disputam o espaço e as decisões sobre a cidade. A cidade segue sendo um campo de disputa, em que a aparência de consenso esconde a violência simbólica da exclusão e reforça as desigualdades no direito à cidade.

## **Quando o interesse público é capturado: reflexões críticas sobre o caso BRT Oeste**

A reconfiguração do trecho oeste do BRT de Sorocaba exemplifica como as diversas infraestruturas de uso público, sejam estas de saneamento, redes de energia elétrica, lógica e de dados, por exemplo, são construídas a partir de disputas de grupos com capacidade desigual de articulação política e econômica. O que se propunha como sistema de transporte coletivo eficiente foi alterado por pressões de empresários locais, que se movimentaram para justificar a supressão dos elementos estruturantes que seriam próprios do modelo BRT, a partir de afirmações distorcidas e compreensões equivocadas das obras realizadas na porção norte do projeto.

Sem corredores centrais exclusivos, estações de embarque rápido, plataformas em nível e pagamento antecipado de tarifas, o trecho Oeste passou a operar como uma linha de ônibus convencional, perdendo os atributos que justificariam sua classificação como sistema de transporte rápido por ônibus. O que se revelou, ao final, foi um “não-BRT”, uma estrutura apenas nominal, que contraria as intenções de eficiência, fluidez e inclusão que originalmente embasaram seu projeto.

Para entender as tensões e a dialética desse processo, é necessário considerar a ação dos diferentes grupos envolvidos. Como ensina Roberto Lobato Corrêa (1995, 2012), o espaço urbano não é neutro. Ele é resultado da atuação de agentes concretos, historicamente situados, com objetivos diversos. Alguns grupos têm mais força para influenciar o uso do território, seja por sua capacidade financeira, por suas conexões políticas ou por sua presença institucional.





Os comerciantes das avenidas General Carneiro e Armando Pannunzio conseguiriam capturar a narrativa e deslocar o debate sobre mobilidade coletiva para a preservação do acesso de consumidores aos seus estabelecimentos durante o período das obras. A proposta apresentada por eles manteria o leito carroçável que já era ocupado pelos ônibus convencionais, sem a construção de novos equipamentos. Na prática, a implementação seria mais rápida, com um período de obras reduzido e menor interferência no fluxo cotidiano do comércio local.

Essa aparente solução prática resultaria em consequências duradouras. Ao priorizar a redução dos impactos imediatos das obras sobre o comércio, os proponentes acabaram comprometendo permanentemente a qualidade do sistema de transporte coletivo.

Para Milton Santos (2000), quando a racionalidade empresarial desconsidera os efeitos no entorno, ela provoca deformações substanciais no tecido urbano e social:

Cada empresa, porém, utiliza o território em função dos seus fins próprios e exclusivamente em função desses fins. As empresas apenas têm olhos para os seus próprios objetivos e são cegas para tudo o mais. (...). Nesse movimento, tudo que existia anteriormente à instalação dessas empresas hegemônicas e convidado a adaptar-se às suas formas de ser e de agir, mesmo que provoque, no entorno preexistente, grandes distorções, inclusive a quebra da solidariedade social. (Santos, 2000, p. 41).

Assim, ao atuarem para preservação do acesso dos consumidores às lojas, os comerciantes encaminharam uma solução que foi funcional apenas para suas preocupações mais circunstanciais. Uma visão restrita, voltada ao imediato e descomprometida com os impactos futuros sobre a mobilidade urbana. O Poder Público aderiu sem dificuldades a proposta e atendeu integralmente suas reivindicações dos empresários.

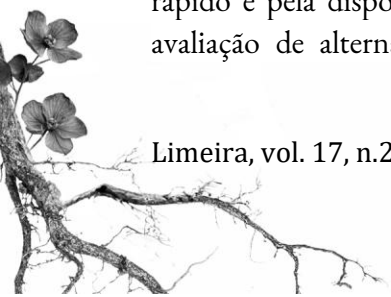
Ao analisar o processo administrativo de concessão das obras e da operação do BRT, não foram encontrados estudos sobre os impactos das intervenções nem propostas de medidas para reduzir possíveis prejuízos. Também não há registros de análises técnicas, simulações operacionais ou justificativas que embasassem a mudança no projeto original.

O Poder Público, antes de atuar como um mediador entre os diferentes interesses envolvidos, optou por apoiar e atender um lado, apenas. Poderia ter levado em conta as preocupações dos comerciantes, que, em certa medida, são compreensíveis, principalmente porque outros comerciantes teriam sido afetados negativamente pelas obras anteriores na avenida Itavuvu, causando transtornos no acesso aos estabelecimentos e redução das vendas.

A forma como a Prefeitura funcionou nesse caso pode ser compreendida a partir das reflexões de David Harvey (2005) sobre a mudança no papel dos governos urbanos, especialmente em contextos de capitalismo tardio. Harvey aponta que muitos governos deixaram de exercer apenas funções administrativas e passaram a adotar uma postura mais empreendedora, voltada à atração de investimentos, valorização de áreas da cidade e impulsionamento do crescimento econômico local.

O espaço urbano deixa de ser concebido como um direito difuso e coletivo e passa a ser tratado como um ativo econômico. Santos, Souza e Silveira (1998) chamam de mercantilização do território o processo no qual o espaço urbano é sequestrado por interesses privados, com o consentimento do Poder Público.

Essa forma de governança se expressa em decisões guiadas por expectativas de retorno político rápido e pela disposição em atender pressões organizadas, mesmo sem suporte de análises técnicas ou avaliação de alternativas. O planejamento, nesse modelo, não se estrutura a partir de diagnósticos





abrangentes ou princípios de justiça espacial, mas tende a responder a interesses pontuais, com foco mais na viabilidade imediata do que na sustentabilidade dos projetos públicos. A condução de políticas urbanas nessa perspectiva cria brechas para que grupos mais organizados e influentes imponham suas demandas. É exatamente isso que se verificou no caso do BRT Oeste.

A mentalidade empresarial transforma o território em ativo, e o planejamento urbano em instrumento de acomodação das exigências do capital. Trata-se de uma captura do espaço público, não apenas física, mas também discursiva e institucional, que inverte as finalidades da política urbana e aprofunda as desigualdades sociais. Como lembra Santos (1989), essa articulação entre capital e governo local destitui a cidade de seu papel integrador, convertendo-a em campo de segmentação e disputa.

O caso do BRT Oeste, portanto, não se resume a uma alteração de projeto. Ele revela uma lógica mais ampla de governança urbana marcada pela seletividade, na qual a cidade é negociada entre poucos e implementada com base em interesses particularistas. A modificação de um sistema público de mobilidade, para acomodar demandas de um grupo específico, não fere apenas princípios elementares da administração pública, como a impessoalidade e a universalidade do serviço, mas compromete o próprio direito à cidade, entendido como acesso equitativo à infraestrutura, à mobilidade e à participação política.

O processo de transformação do BRT em um “não-BRT” não modificou somente a paisagem da Cidade. O modo como se operou reitera, materializa e legitima a hegemonia de certos interesses sobre outros, mantendo uma urbanização desigual e excludente. E sendo assim, a cidade deixa de ser espaço de direitos e passa a ser território de exceções, em que o público se dobra diante do privado, onde a política urbana se realiza por pactos silenciosos, não por deliberações democráticas.

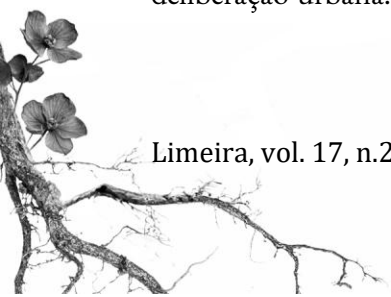
## Considerações Finais

O caso do BRT Oeste de Sorocaba evidencia como decisões sobre infraestrutura urbana podem ser moldadas por disputas políticas e pressões econômicas organizadas, levando à descaracterização de projetos tecnicamente estruturados. A audiência pública, antes de funcionar com um espaço de deliberação participativa, operou como ritual de validação de acordos pré-estabelecidos, reproduzindo a diferenças entre grupos organizados e usuários comuns do transporte coletivo.

Nessa perspectiva, o Estatuto da Cidade, que consagra a gestão democrática da cidade como princípio estruturante da política urbana, acaba tensionado. Embora preveja instrumentos como audiências públicas para assegurar o controle social e a participação na formulação de políticas urbanas, sua efetividade depende da capacidade real dos diferentes segmentos da população de influenciar as decisões.

Os achados revelam os limites da participação institucionalizada quando não se equilibram as condições de influência entre os atores sociais. A interlocução desigual com o Poder Público, a ausência de critérios técnicos transparentes e o predomínio de interesses setoriais demonstram como as audiências públicas podem ser apropriadas por dinâmicas clientelistas e empresariais, esvaziando seu sentido democrático.

Mais que uma crítica à má condução de um projeto específico, o caso lança luz sobre a fragilidade das promessas participativas na governança urbana brasileira. Como assegurar que a participação não se converta apenas em performance legitimadora de decisões já tomadas? Que condições seriam necessárias para uma escuta pública efetivamente democrática e equilibrada? Essas questões não encontram respostas simples, mas indicam a urgência de se repensar os formatos, as mediações e os dispositivos institucionais da deliberação urbana. Nesse sentido, o estudo reforça a importância de abordagens críticas que articulem a





análise empírica dos processos decisórios com os fundamentos teóricos da justiça espacial e da produção do espaço urbano.

## Agradecimentos

Agradeço, de forma especial, ao professor Dr. Carlos Henrique Costa da Silva, orientador desta pesquisa, pela orientação cuidadosa e pelos questionamentos que ampliaram meu olhar e fortaleceram a construção crítica deste trabalho. Sua escuta generosa e firmeza teórica estão sendo fundamentais em todas as etapas da pesquisa, desde a definição do problema até a escrita final.

Aos colegas Carlos Ruffini, Lara Bittar e Victor Inostroza, meu agradecimento pelo acolhimento caloroso e pela convivência tão amável. As trocas que tivemos ampliaram minha visão da Geografia e tornaram o ambiente acadêmico mais leve, provocador e profundamente humano

## Referências

A dois meses do Natal, empresários da Itavuvu temem quedas no faturamento por conta das obras do BRT. **Jornal Z Norte**, 25 out. 2019. Disponível em: <https://jornalznorte.com.br/sorocaba/a-dois-meses-do-natal-empresarios-da-itavuvu-temem-quedas-no-faturamento-por-conta-das-obras-do-brt>. Acesso em: 7 ago. 2024.

Audiência pública debate impactos das obras na Avenida Itavuvu. **Câmara Municipal de Sorocaba**, 12 jul. 2019. Disponível em: <https://camarasorocaba.sp.gov.br/newsitem.html?id=5e3f294b54d943117eea6027&keywords=>. Acesso em: 18 maio 2024.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Geografia urbana crítica: teoria e método**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2020.

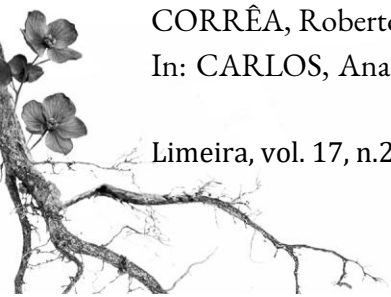
CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA. **Audiência pública: construção do Corredor Oeste do BRT**. Sorocaba, 22 fev. 2022. Disponível em: [https://camarasorocabaspgovbr-my.sharepoint.com/personal/leandro\\_almeida\\_camarasorocaba\\_sp\\_gov\\_br/\\_layouts/15/stream.aspx?id=%2Fpersonal%2Fleandro\\_almeida\\_camarasorocaba\\_sp\\_gov\\_br%2FDocuments%2FÁrea%20de%20Trabalho%2FCERIMONIAL%2FAP%20BRT%2FAP\\_23\\_02\\_2022.mp4](https://camarasorocabaspgovbr-my.sharepoint.com/personal/leandro_almeida_camarasorocaba_sp_gov_br/_layouts/15/stream.aspx?id=%2Fpersonal%2Fleandro_almeida_camarasorocaba_sp_gov_br%2FDocuments%2FÁrea%20de%20Trabalho%2FCERIMONIAL%2FAP%20BRT%2FAP_23_02_2022.mp4). Acesso em: 4 nov. 2024.

COMÉRCIO de Sorocaba reclama de prejuízos com obras do BRT na Itavuvu. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 13 jul. 2019. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/comercio-de-sorocaba-reclama-de-prejuizos-com-obras-do-brt-na-itavuvu/>. Acesso em: 18 nov. 2025.

CONSÓRCIO BRT fará adequações para reduzir transtornos na Avenida Itavuvu. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 27 jul. 2019. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/consorcio-brt-fara-adequacoes-para-reduzir-transtornos-na-avenida-itavuvu/>. Acesso em: 6 maio 2024.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão





(org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2012. p. 41-51.

GOVERNO federal autoriza estudos para Sorocaba mudar obras do BRT. *Jornal Cruzeiro do Sul*, Sorocaba, 9 mar. 2022. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2022/03/689770-desenvolvimento-regional-autoriza-estudos-para-mudancas-nas-obras-do-corredor-oeste-do-brt.html>. Acesso em: 5 maio 2024.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

ORLANDI, Eni Pulcinelli. **Discurso em análise: sujeito, sentido, ideologia**. Campinas, SP: Pontes, 2012.

ORLANDI, Eni Pulcinelli. **Análise de discurso: princípios e procedimentos**. 12. ed. Campinas, SP: Pontes, 2015.

RIBEIRO, Gustavo. Em quase cinco anos, sistema BRT no Rio não funciona bem. *Jornal O Dia, Rio de Janeiro*, 20 fev. 2017. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/10245/em-quase-cinco-anos-sistema-brt-no-rio-nao-funciona-bem.html>. Acesso em: 12 out. 2025.

ROLNIK, Raquel. Audiências públicas: repensar para poder avançar. **Blog Raquel Rolnik**, 27 mar. 2013. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/03/27/audiencias-publicas-repensar-para-poder-avancar/>. Acesso em: 28 mar. 2025.

SANTOS, Milton. Guerra dos lugares. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 8 ago. 1989. Caderno Opinião.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território: globalização e fragmentação**. 4. ed. São Paulo: Hucitec; ANPUR, 1998.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2000.

SOROCABA. **Processo administrativo CPL n. 20/2018: concessão das obras e da operação do BRT Sorocaba**. Sorocaba, 2018.

TEIXEIRA, Eunice Horácio S. de B.; RIBEIRO, Ary de Souza; AMARAL, Victor Rodrigues do. Rede integrada como solução de mobilidade urbana. **Revista de Cultura e Extensão USP**, São Paulo, n. 16, p. 64–78, mar. 2017. Disponível em: <https://revistas.usp.br/rce/article/download/141950/137156/279161>. Acesso em: 27 nov. 2025.

