

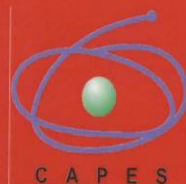
Dissertação de Mestrado

Orientador: Prof. Dr. João  
Henrique Zanelatto  
Coorientadora: Profª. Drª.  
Giovana Ilka Jacinto Salvaro

MOVIMENTO PASSE LIVRE: DAS TARIFAS DE ÔNIBUS AO  
DIREITO À CIDADE

TIAGO DA SILVA SOARES

APOIO:



UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO  
EM DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO - PPQDS



**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC  
UNIDADE ACADÊMICA CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS -  
UNACSA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM  
DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO - PPGDS  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO**

**TIAGO DA SILVA SOARES**

**MOVIMENTO PASSE LIVRE: DAS TARIFAS DE ÔNIBUS AO  
DIREITO À CIDADE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico.

Orientador: Prof. Dr. João Henrique Zanelatto

Coorientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Giovana Ilka Jacinto Salvaro

**CRICIÚMA/SC  
2017**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

S676m Soares, Tiago da Silva.

Movimento Passe Livre : das tarifas de ônibus ao direito à cidade / Tiago da Silva Soares. - 2017.

130 p. : il.; 21 cm.

Dissertação (Mestrado) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico, Criciúma, 2017.

Orientação: João Henrique Zanelatto.

Coorientação: Giovana Ilka Jacinto Salvaro.

1. Movimento Passe Livre. 2. Movimentos sociais.  
3. Anticapitalismo. 4. Transporte urbano - Tarifas I. Título.

CDD 23. ed. 303.484

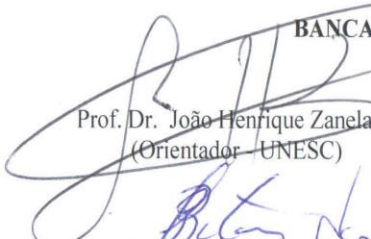
**TIAGO DA SILVA SOARES**

**MOVIMENTO PASSE LIVRE: DAS TARIFAS DE ÔNIBUS AO  
DIREITO À CIDADE**

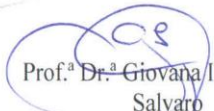
Esta dissertação foi julgada e aprovada para obtenção do Grau de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense.

Criciúma, 30 de março de 2017.

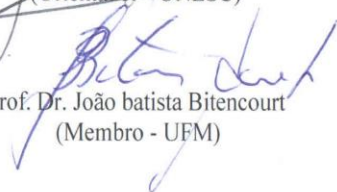
**BANCA EXAMINADORA**



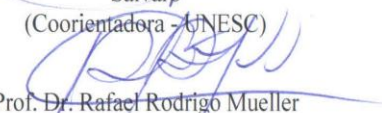
Prof. Dr. João Henrique Zanelatto  
(Orientador - UNESC)



Prof.ª Dr.ª Giovana Ilka Jacinto  
Salvaro  
(Coorientadora - UNESC)



Prof. Dr. João batista Bitencourt  
(Membro - UFM)




Prof. Dr. Rafael Rodrigo Mueller  
(Membro - UNESC)

Prof. Dr. Alcides Goularti Filho  
(Membro Suplente - UNESC)



Tiago da Silva Soares  
Mestrando



Prof. Dr. Alcides Goularti Filho  
Coordenador do PPGDS-UNESC



À minha família. Com amor e  
carinho.





## AGRADECIMENTOS

Aos amigos, aos professores e aos colegas: muito obrigado. À toda minha família e especialmente ao meu pai e minha mãe, não há palavras que consigam expressar a minha gratidão. Portanto, sintam, em cada palavra dessas, um abraço fraterno e apertado. Este trabalho também é de vocês!

Não tenho a capacidade de me apegar a uma instância superior, às forças do destino ou aos astros do universo. Mas não posso deixar de agradecer – seja lá a quem ou o que – pelo privilégio de ser uma minoria capaz de ter conforto, comida e a oportunidade de concluir um curso de pós-graduação. Em um mundo balizado pela desigualdade e pela exploração, se perceber privilegiado, por um mero acaso, é obrigação daqueles que sabem que jamais serão melhores do que todo trabalhador e trabalhadora que, dia após dia, depois de horas de labuta, voltam para casa serenos e confiantes em um futuro melhor para si e para os seus iguais.



“A mercantilização e  
comercialização de tudo constitui,  
afinal, uma das marcas  
características de nossa época.”

David Harvey



## RESUMO

Este trabalho é a tentativa de compreensão sobre algumas relações estabelecidas nas cidades e que envolvem a mobilidade e o transporte coletivo. Neste sentido, buscou-se analisar a questão a partir do estudo de um movimento social: o MPL. Desta reflexão foi construído o problema de pesquisa: como a estrutura, objetivos e pautas do MPL - que ganhou notoriedade nacional a partir de 2013 - contribuem para o desenvolvimento das lutas anticapitalistas urbanas? Na tentativa de responder esta questão, se elabora, também, o objetivo geral do trabalho, que é analisar o MPL e qual a fundamentação do seu discurso que cria uma relação entre transporte público, tarifa zero e anticapitalismo nas cidades. Dando continuidade, e ainda tendo o problema de pesquisa em vista, se elenca como objetivos específicos: investigar em que medida a atuação do MPL foi determinante para a eclosão das manifestações de 2013; compreender teórica e cientificamente os conceitos de cidade, transporte coletivo e transporte público e passe livre; analisar as formas de acesso à cidade, os problemas existentes e as possíveis soluções, segundo o MPL; e ainda, destacar a trajetória e estrutura de organização do movimento. Para alcançar os objetivos, a pesquisa se apropriou de teóricos que discorreram sobre os movimentos sociais, as cidades e o anticapitalismo. Evidente que os fenômenos sociais não são passíveis de respostas prontas e simples. Neste sentido, o resultado da pesquisa não é uma fórmula pronta, mas sim a constatação de que, mesmo que imperceptível para aqueles que não são militantes, os movimentos sociais apresentam fissuras e limites dentro de suas organizações e estratégias. Apesar dos limites percebidos por seus membros, o MPL não é um movimento inócuo. Tanto que, apesar de não ser um movimento estritamente trabalhista, ainda é uma importante organização a ser analisada quando se estuda as formas de combate ao capitalismo.

**Palavras-chave:** Anticapitalismo. Cidade. Movimento Passe Livre. Movimentos Sociais.



## ABSTRACT

This paper is the trying of understanding about some established relations in the cities which involve the mobility and the transit system. In this sense, it was sought to analyze the question from a social movement study: the MPL. From this thought, was built the research issue: How the structure, goals and guidelines of MPL – which received national notoriety starting in 2013 – contribute for the development of the anti-capitalism struggles? Trying to answer this question, is elaborated, also, the general objective of the paper, which is to analyze the MPL and which substantiation of its speech creates a relation among public transport, zero tariffs and anti-capitalism in the cities. Continuing, and still having the research issue in view, is specified as specific objectives: to investigate in what measure the MPL activity was determinant to the outbreak of the protests in 2013; to understand theoretically and scientifically the city concepts, transit system, public transport and free pass; to analyze the ways of access to the city, the existing problems the possible solutions, according the MPL; and still, highlighting the movement trajectory and organization structure. It is evident that social phenomena are not capable of ready and simple answers. In this sense, the result of the research is not a ready formula, but the realization that, even if imperceptible to those who are not militants, social movements present fissures and limits within their organizations and strategies. Despite the limits perceived by its members, the MPL is not an innocuous movement. So much so that, although it is not a strictly labor movement, it is still an important organization to be analyzed when studying ways to combat capitalism.

**Keywords:** Anti-capitalism. City. Movimento Passe Livre. Social Movements.





## **LISTA DE TABELAS**

**Nenhuma entrada de sumário foi encontrada.**



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

MPL	Movimento Passe Livre
MST	Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra
MTST	Movimento dos Trabalhadores sem Teto
MOE	Movimento Ocupe Estelita
PCB	Partido Comunista Brasileiro
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PP	Partido Progressista
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PSTU	Partido Socialista dos Trabalhadores Unificado
PT	Partido dos Trabalhadores



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>23</b>
<b>2 SOBRE UM MOVIMENTO SOCIAL E SEUS PERCURSOS....</b>	<b>40</b>
2.1 MOVIMENTO PASSE LIVRE: TRAJETÓRIA .....	40
2.2 MOVIMENTO PASSE LIVRE E AS MANIFESTAÇÕES DE 2013 .....	49
2.3 MOVIMENTO PASSE LIVRE HOJE.....	61
<b>3 A CIDADE, O TRANSPORTE E AS TARIFAS.....</b>	<b>69</b>
3.1 DO QUE SÃO FEITAS AS CIDADES? .....	69
3.2 O QUE É O TRANSPORTE COLETIVO URBANO .....	79
3.3 TARIFA ZERO: INTERESSE POLÍTICO OU INVIABILIDADE TÉCNICA?.....	85
<b>4 POR ONDE TRANSITA O ANTICAPITALISMO?.....</b>	<b>95</b>
4.1 ANTICAPITALISMO PARA ALÉM DAS RELAÇÕES DE TRABALHO.....	96
4.2 MPL, UM MOVIMENTO ANTICAPITALISTA .....	105
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>116</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>123</b>



## 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem se tornado um problema cada vez mais emergente nas grandes metrópoles do mundo. Da Ásia à América do Sul, passando por Europa e América Central e do Norte, os problemas são recorrentes: demora para se locomover por entre a cidade, falta de segurança e alto índice de poluição são alguns dos indicadores de que as organizações das cidades não estão satisfatórias<sup>1</sup>.

Além do problema com locomoção, muitos outros fatores, aparentemente desconectados e aleatórios, impactam e influenciam a vida das pessoas nas cidades. Portanto, neste trabalho, quando se fala em mobilidade, é porque se tem ela como uma alavanca que faz parte de um debate mais amplo: a vida nas cidades.

A frase “a vida nas cidades” é um amálgama de pressuposições, teorias e filosofias com variadas vertentes que buscam respostas a partir de problemas e concepções diferentes. Nesta pesquisa, quando se propõe estudar a vida nas cidades, não se pretende fazê-la de forma irrestrita, apenas se está elegendo um ambiente repleto de acontecimentos e fatos que podem – e devem – ser pormenorizados para que se possa tentar compreensão do fenômeno de modo mais profundo.

Neste sentido, se elege aqui dois elementos centrais e que estão intimamente relacionados com a vida nas cidades que servem de prelúdio para entender o objeto de estudo deste trabalho. São eles: a lógica de organização metropolitana através da especulação imobiliária e o modelo de transporte coletivo adotado na maioria das cidades do Brasil.

Por que estes problemas (especulação imobiliária e transporte coletivo) são o prelúdio desta pesquisa? Porque neste estudo irá se ater na análise de um movimento existente no Brasil que se coloca como via de resistência a essa lógica de organização dos espaços e do modelo de transporte adotado. Trata-se do Movimento Passe Livre (MPL).

Apesar da aparente universalidade do problema e da existência de distintas organizações em vários países que se mobilizam em torno destas causas, aqui se trabalhará exclusivamente com o MPL, tentando compreender a sua trajetória, forma de organização, bandeiras e pautas que acabam por desaguar no transporte coletivo e na organização

---

<sup>1</sup> Pesquisa da TomTom, (em 2014) empresa holandesa de tecnologia de transporte sobre engarrafamentos e demora para se locomover no trânsito. Na pesquisa aparecem cidades de todos os continentes citados. Disponível [http://www.tomtom.com/pt\\_br/trafficindex/#/](http://www.tomtom.com/pt_br/trafficindex/#/)

urbana<sup>2</sup>. Ou seja, geometricamente se constrói um círculo, e, portanto, estudar o MPL é, também, estudar a lógica de organização das grandes cidades.

Desta reflexão emerge o que aqui se considera o problema de pesquisa do trabalho: como a estrutura, objetivos e pautas do MPL - que ganhou notoriedade nacional a partir de 2013 - contribuem para o desenvolvimento das lutas anticapitalistas urbanas?

Na tentativa de responder esta questão, se elabora, também, o objetivo geral do trabalho, que é analisar o MPL e qual a fundamentação do seu discurso que cria uma relação entre transporte público, tarifa zero e anticapitalismo nas cidades.

Dando continuidade, e ainda tendo o problema de pesquisa em vista, se elenca como objetivos específicos: investigar em que medida a atuação do MPL foi determinante para a eclosão das manifestações de 2013; compreender teórica e cientificamente os conceitos de cidade, transporte coletivo e transporte público e passe livre; analisar as formas de acesso à cidade, os problemas existentes e as possíveis soluções, segundo o MPL; e ainda, destacar a trajetória e estrutura de organização do movimento.

Evidente que variados trabalhos também já foram realizados sobre o MPL, sobretudo a partir de 2013 – quando o movimento ganhou maior visibilidade -, entretanto, esta pesquisa surge na tentativa de contribuir para o entendimento da frequência dialética da vida nas cidades: ao mesmo tempo em que os espaços urbanos atendem a imposições mercadológicas, grupos organizados reivindicam, efetivamente, esses espaços e a sua ocupação.

Ou seja, aborda a questão de uma perspectiva diferente daquelas elaboradas nos trabalhos já desenvolvidos, mesmo quando o objeto de estudo é o mesmo. O que se pode constatar é que o que realmente caracteriza a forma com que o objeto será abordado é a área de conhecimento em que a pesquisa está inserida.

Esta observação é perceptível em boa parte dos trabalhos mencionados aqui, os quais foram pesquisados nas bases de dados da CAPES e das próprias universidades. É o caso das dissertações “Jovens em Movimento: um estudo sobre o Movimento Passe Livre em

---

<sup>2</sup> Tendo em vista a complexa discussão acerca dos limites urbano/rural (para além do marcador geográfico), se estabelece aqui um parâmetro para o uso da nomenclatura “urbana”: trata-se da ocupação de territórios e da produção de modos de vida, sendo algumas vezes abordada no trabalho como sinônimo de “cidade”.



Florianópolis” e “Passe Livre já: participação política e constituição do sujeito”, de Inácio (2008) e Gomes (2008), respectivamente. O primeiro é da área de Educação, o segundo de Psicologia.

Deste modo, o primeiro trabalho se preocupa mais com os sujeitos envolvidos no movimento partindo de uma perspectiva de um movimento estudantil, buscando compreender a estrutura do MPL, sua relação com a juventude estudante, família e escola. Ou seja, o foco é no estudante.

Já o segundo, também direciona a atenção da pesquisa para o sujeito. Mas, diferente do primeiro, não se preocupa tanto (apesar de também se dedicar ao estudo de movimentos sociais em seu primeiro capítulo) com que tipo de movimento social é o MPL. A inquietação do trabalho é no sentido de entender a participação dos ativistas no MPL de um ponto de vista psicológico. Assim relaciona participação política com psicologia.

Outros estudos acadêmicos foram realizados sobre o MPL, estes - um para obtenção de grau de mestrado e outro de doutorado - da mesma área de pesquisa: Ciências Sociais. Apesar disso, também tem preocupações teóricas completamente distintas. A dissertação de Santo (2014) “Lutas sociais e ciberespaço: o uso da internet pelo Movimento Passe Livre nas manifestações de junho de 2013” traça um paralelo sobre internet, redes sociais e as possibilidades de apropriação destas pelos movimentos sociais na atualidade, após, afunila a pesquisa e faz uma análise mais minuciosa sobre como o MPL utilizou a rede mundial de computadores para se organizar em 2013.

O outro trabalho mencionado acima é “Expressões contemporâneas de rebeldia: poder e fazer da juventude autonomista”. Nesta pesquisa, Liberato (2006) faz um denso estudo sobre o movimento anarquista e a autonomia libertária que pode ser encontrada na juventude. Nesta imersão, que perpassa por várias etapas e momentos do movimento anarquista e visita figuras históricas que agiram de forma autônoma, o autor encontra no MPL um movimento anticapitalista e antiglobalização, que age, ainda, de forma libertária e autônoma.

É, portanto, o trabalho que mais se assemelha a este estudo, na perspectiva sobre como entende o MPL, porém, com a diferença de que aqui não se fará um grande esforço para entender a orientação ideológica dos participantes - se anarquistas, comunistas, leninistas... - porém se admitirá a tese sobre uma juventude que age com autonomia. Todavia, o que importa, para esta pesquisa, é mais a relação entre as pautas do movimento e a possibilidade de reflexão teórica sobre como

estas reivindicações podem alterar, de fato, a relação social e econômica entre os trabalhadores e a cidade.

Outro trabalho sobre o MPL, agora já tendo como ambiente de fundo as mobilizações de 2013, é o artigo “Breve história das jornadas de junho: uma análise sobre os novos movimentos sociais e a nova classe trabalhadora no Brasil”. Nesta análise, Medeiros (2014) demonstra como a atuação do MPL foi determinante para o desenrolar das manifestações que aconteceram naquele ano. Desta maneira, vai ao encontro do proposto na pesquisa aqui apresentada, porém, a análise rumo para um caminho que aponta para o surgimento de uma nova classe trabalhadora no Brasil a partir da década de 2000.

Importante que, muito do que foi produzido sobre o MPL nos estudos mencionados vai ao encontro do que fica constatado nesta pesquisa. Porém, ressalta-se que a grande diferença entre os trabalhos é na forma como trata o objeto de análise, partindo de perspectivas diferentes e tendo como finalidade encontrar diferentes respostas sobre fenômenos sociais que, de uma forma ou de outra, estão conectados com o MPL.

Ao explicitar os trabalhos que tem o MPL como objeto de análise e a forma com que abordaram tal objeto, conseqüentemente ficou exposto de que forma se pretende conduzir esta pesquisa, e é necessário agora, então, apresentar algumas categorias que serão adotadas. Por exemplo, neste trabalho já foi mencionado algumas vezes a expressão “movimento”. Porém, este é um termo que possibilita, pelo menos, duas interpretações: uma ampla e outra específica.

A primeira tem relação com uma categoria dialética, que põe o movimento em posição de antônimo da estática. Ou seja, é a movimentação das coisas, pessoas, classes e grupos. Já a segunda, tem relação com um grupo específico que se mobiliza em torno de determinado objetivo (GOHN, 2004).

Assim, para o devido prosseguimento do trabalho, é fundamental que se aborde de forma mais exaustiva este termo e criar a possibilidade de uma construção metodológica que dê conta de definir o segundo sentido da categoria movimento. Essa necessidade surge na medida em que é importante entender, teoricamente, o que é MPL, o que significa que se torna inviável discutir os demais desdobramentos do trabalho sem antes deixar transparente o que se entende ser este movimento.

Em última instância, o que se pretende é identificar se o Movimento Passe Livre é um movimento porque as suas ações já de imediato o opõe à inércia e à estática, ou se o MPL é um grupo articulado de pessoas que, por suas experiências e características se

enquadram na categoria específica movimento social, objeto de estudo da Sociologia.

Neste momento, então, surgem duas indagações sobre o que está sendo proposto. Primeiro, o que é um movimento social objeto de estudo da Sociologia? Segundo, o MPL é um movimento social, neste sentido? Obviamente, para responder a segunda, é necessário debater sobre a primeira questão.

Gohn já apresentou uma proposta teórico-metodológica para a análise dos movimentos sociais na América Latina, e, nesta proposta, sintetiza algumas acepções e dá uma longa definição sobre o que entende por movimentos sociais:

Movimentos sociais são ações sociopolíticas construídas por atores sociais coletivos pertencentes a diferentes classes e camadas sociais, articuladas em certos cenários da conjuntura socioeconômica e política de um país, criando um campo político de força social na sociedade civil. As ações se estruturam a partir de repertórios criados sobre temas e problemas em conflitos, litígios e disputas vivenciadas pelo grupo na sociedade. As ações desenvolvem um processo social e político-cultural que cria uma identidade coletiva para o movimento, a partir dos interesses em comum. Esta identidade é amalgamada pela força do princípio da solidariedade e construída a partir da base referencial de valores culturais e políticos compartilhados pelo grupo, em espaços coletivos não-institucionalizados. Os movimentos geram uma série de inovações nas esferas pública (estatal e não-estatal) e privada; participam direta ou indiretamente da luta política de um país, e contribuem para o desenvolvimento e a transformação da sociedade civil e política. Estas contribuições são observadas quando se realizam análises de períodos de média ou longa duração histórica, nos quais se observam os ciclos de protestos delineados. Os movimentos participam, portanto, da mudança social histórica de um país e o caráter das transformações geradas poderá ser tanto progressista como conservador ou reacionário, dependendo das forças sociopolíticas a que estão articulados, em suas densas redes; e

dos projetos políticos que constroem com suas ações. Eles têm como base de suporte entidades e organizações da sociedade civil e política, com agendas de atuação construídas ao redor de demandas socioeconômicas ou político-culturais que abrangem as problemáticas conflituosas da sociedade onde atuam (2004, p. 251-252).

Posto este conceito, é necessário fazer uma contextualização. Em sua definição, a autora usa a expressão “atores” e justifica empregar essa categoria por entender que o termo classe não dá conta de explicar todas as dimensões da vida social. Por isso surgiu a necessidade da criação da categoria de atores sociais, que, para ela, não se opõe ao conceito de classe, pois aquela é apenas uma categoria de análise, enquanto esta é um conceito específico e mais sedimentado (GOHN, 2004). Ou seja, para Gohn, os atores podem estar envolvidos em lutas e movimentos que, não necessariamente tenham relação com as problemáticas da classe social.

Neste sentido, se articulam variados sujeitos de ações coletivas que compõem os movimentos identitários, por exemplo, nos quais podem se enquadrar as lutas das mulheres, de grupos geracionais, indígenas, portadores de deficiência, entre outros pertencentes a segmentos sociais excluídos (GOHN, 2008).

Também aparece, na conceituação de Gohn, a ideia de espaços coletivos não-institucionalizados, que é, segundo a autora (2004), a noção de que o espaço de atuação dos movimentos sociais é fora da esfera institucional propriamente dita. Isto é, os movimentos agem fora da estrutura e dos aparelhos estatais. Isto não significa que os movimentos sociais não podem se articular em conjunto com forças institucionalizadas. É possível e até usual que isso ocorra, mas não é predominantemente este espaço institucional o raio de ação abrangido pelos movimentos sociais.

Também é importante observar que a autora faz uma ressalva, para que não se caia no equívoco de acreditar que todas as manifestações da sociedade civil, por se situarem fora do espaço institucional, são movimentos sociais. Muitas são as ações e mobilizações que, dada a dinâmica social e da vida, fazem parte do caminhar das sociedades. Entretanto, isso não significa que qualquer movimentação das pessoas ou de um grupo organizado se caracterize como um movimento social. Também não significa que aquelas reivindicações que não são

enquadradas no conceito de movimento social sejam politicamente ou academicamente menos relevantes.

Por fim, é importante problematizar alguns últimos pontos sobre a apresentação do conceito elaborado por Gohn. Movimentos sociais não podem ser vistos como uma categoria fechada e esgotada. Ela apresenta significados diferentes a partir da concepção sobre a qual é desenvolvida. A polêmica em torno do assunto é tão grande que alguns estudiosos do tema consideram o conceito de movimentos sociais reducionista e optam pela utilização da expressão ações coletivas (GOSS; PRUDENCIO, 2004).

Diante deste cenário, fica claro que o estudo sobre os movimentos sociais deve ser feito de forma minuciosa e exigindo um esforço acadêmico muito grande. Porém, aqui, não se tem a finalidade de teorizar, estritamente, sobre os movimentos sociais. É, apenas, uma categoria que necessita ser debatida para que se possa trilhar um percurso que permita entender a atuação do MPL.

E é neste sentido que se considera a definição de Gohn relevante. Ela evidencia algumas características que são encontradas nos estudos sobre o MPL, traz para o centro do debate a importância de entender sobre espaço institucional e não institucional e, o mais importante, ao definir o que são os atores sociais, implicitamente acende a discussão sobre o conceito de classe social.

Deste modo, tendo as análises sobre movimentos sociais como meio, se poderá definir – ainda que não de modo definitivo – o que, cientificamente, significa o MPL e suas lutas. A intenção, ao se fazer isso, não é desprender um grande esforço para, no fim, ter como resultado uma discussão inócua, mas, ao contrário, fornecer elementos que permitam, quando da discussão sobre o MPL, que se tenha claro o que é esta organização.

Elucidado isto, se retornará a um conceito já brevemente mencionado, o de classe social. Assim como Gohn permite interpretar, boa parte das análises sociológicas enxerga classe social como um conceito único, não segmentado e fechado. Goss; Prudencio (2004, p. 76) afirmam que “a análise das ações coletivas por meio do conceito de movimentos sociais veio preencher uma lacuna deixada por um certo esgotamento do conceito marxista de classe social, predominante nas Ciências Sociais até finais de década de 1970”.

Possível esgotamento do conceito está relacionado com as próprias análises marxistas ortodoxas que já consideravam este termo como suficientemente esclarecido e óbvio (GOSS; PRUDENCIO,

2004). De certo modo, essas correntes marxistas estruturalistas<sup>3</sup> com maior preocupação na determinação da infraestrutura econômica como predominante sobre a superestrutura cultural, contribuí para a tomada de força das novas teorias que rechaçam a categoria classe social.

O que se pretende aqui, não é afirmar que as classes sociais dão conta de explicar todos os fenômenos sociais que existem. Porém, diferente da linha de raciocínio desta corrente ortodoxa que, por vezes, desvalorizam o empirismo e a atuação das pessoas como engrenagens da estrutura social, se fará o resgate de um teórico de tradição marxista que caminha na contramão destas teorias e, portanto, será o que fundamenta as concepções empregadas neste trabalho.

Este teórico é E.P Thompson que, diferente do que foi afirmado, não enxerga a classe social como um conceito único e suficientemente esclarecido:

Por classe, entendo um fenômeno histórico, que unifica uma série de acontecimentos díspares e aparentemente desconectados, tanto na matéria prima da experiência como na consciência. Ressalto que é um fenômeno histórico. Não vejo a classe como uma “estrutura”, nem mesmo como uma “categoria”, mas como algo que ocorre efetivamente (e cuja ocorrência pode ser demonstrada) nas relações humanas (THOMPSON, 1987, p. 9).

Ou seja, para os parâmetros de classe que foram expostos até agora, neste momento se tem uma guinada: classe passa a ser entendida como um processo contínuo, de vivências, experiências e reflexões que fazem parte do cotidiano e das interações entre as pessoas. Deste modo, o historiador inglês traz uma nova perspectiva no campo da esquerda, pois os “estudos de Thompson valorizam a importância da práxis envolvendo práticas, experiências, aspirações e valores (comunitários, religiosos etc.) da classe trabalhadora” (MORAES; MÜLLER, 2012, p.

---

<sup>3</sup> São autores de tradição marxista que, em suas análises, concentram a investigação se valendo de categorias econômicas e, em consequência conferindo ampla importância para o exame sobre o modo de produção, a estrutura econômica e a superestrutura social, sem se ater à importância dos sujeitos e das pessoas que compõem estas estruturas. De modo mais direto, é o caso de Althusser, que tem sua produção questionada por Thompson em “A miséria da teoria”.

285-286), e não fica apenas na discussão econômica sobre estrutura e infraestrutura.

Neste sentido, o autor traz um novo elemento para a discussão, que é a presença humana, e com este elemento nos fornece recursos para analisar o MPL. Os conceitos empregados por Thompson, de práxis, consciência, experiência e a presença humana podem permitir uma compreensão ampla sobre o MPL.

A valorização da práxis ocorre na medida em que Thompson (1981) classifica como relevantes os conhecimentos das pessoas comuns sem menosprezar o conhecimento acadêmico, mas, ressalta que é na experiência diária dos seres sociais que se forma a consciência e essa consciência altera a percepção das pessoas diante o mundo.

Fazer essa afirmação é humanizar os processos de transformação do mundo e entender que, para além das estruturas econômicas e suposições acadêmicas, as relações sociais são constituídas de pessoas - e pessoas comuns - que agem conforme suas experiências, que são “a resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social, a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo tipo de acontecimento” (THOMPSON, 1981, p. 15).

Neste sentido, o importante é perceber que os seres sociais interagem com o mundo de forma constante, e tais interações resultam nas experiências que, por sua vez se tornam “experiências modificadas” (THOMPSON, 1981, p. 16). Assim agem e reagem os grupos sociais, pautados por suas experiências e mudanças. Conforme vivenciam determinadas situações, se rearticulam para enfrentar uma nova jornada.

Este fenômeno pode ser observado tanto nas lutas do movimento trabalhista, quanto nas reivindicações dos mais variados movimentos sociais. A grande questão, para tanto, é proposta por Thompson. “Para ele, um dos princípios básicos de uma análise reside na habilidade de articular a teoria a processos diferentes e em constante mudança” (MORAES; MÜLLER, 2012, p. 286).

Pautado por este princípio e impulsionado pela caminhada que vem sendo percorrida pelo MPL, aflora a vontade de esmiuçar as relações que se desdobram nas cidades, sobretudo, essa relação de enfrentamento entre a lógica do capital em contraposição ao interesse de pessoas que se opõem a esta dinâmica dentro das cidades.

Tal oposição é interessante porque suscita a discussão sobre o direito à cidade. Ou seja, em um período em que se brada muito pela individualidade e por direitos individuais – não que não sejam fundamentais e importantes -, a busca pela efetivação de um direito

coletivo também é posta em prática, tal qual já aconteceu e acontece com outros grupos que reivindicam ideais de direitos humanos, como mulheres, gays e outras minorias (HARVEY, 2014).

Diferente de outros grupos que tem suas lutas já muito divulgadas e conhecidas, os movimentos de reivindicação de direito à cidade aparentam não ter um norteador definido, mas, esta discussão existe e é condensada por Harvey (2014, p. 30):

Reivindicar o direito à cidade no sentido que aqui proponho equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização, sobre o modo como nossas cidades são feitas e refeitas, e pressupõe fazê-lo de maneira radical e fundamental. Desde que passaram a existir, as cidades surgiram da concentração geográfica e social de um excedente de produção. A urbanização sempre foi, portanto, algum tipo de fenômeno de classe, uma vez que os excedentes são extraídos de algum lugar ou de alguém, enquanto o controle sobre o uso desse lucro acumulado costuma permanecer nas mãos de poucos.

Deste modo, a conclusão de que o processo de formação das cidades é um evento resultante de concentração geográfica e excedente de produção, logo é um lugar que inspira e respira a luta de classes, é um motor para todas as campanhas empreendidas no sentido de melhorar a vida urbana. Serve também para reafirmar que, mesmo que classe social não caiba dentro de algumas análises sobre movimentos sociais, quando a pauta é o direito à cidade, ela está presente. Mas, de que modo?

Levando em consideração que a grande maioria da reprodução da força de trabalho se dá nas cidades, nelas também residem todas as tensões inerentes ao processo de acumulação do capital. Mais do que as questões trabalhistas, melhores condições de vida dependem, também, de ações que otimizam o espaço urbano para circulação do trabalhador. Entretanto, a cidade frequentemente atende a outros interesses, reivindicados por especuladores e grandes construtores (MARICATO, 2013).

É fato que são duas expressões da cidade que convivem juntas e uma é sustentação para outra. Entretanto, a disputa política e a inquietação dos grupos existentes dos lados opostos acentuam a



presença de um fenômeno social e de classes. Em última análise, aproximando a discussão do objeto de estudo, a luta de classes é fomentada pela colisão dos interesses do detentor da licitação do transporte coletivo versus o interesse de uma camada da população que necessita deste transporte para promover sua locomoção.

Desta maneira, a luta de classes parece inerente às pautas do MPL justamente na medida em que questiona as razões sobre as quais se pautam as organizações das cidades. Em sua carta de princípios: “o MPL deve fomentar a discussão sobre aspectos urbanos como crescimento desordenado das metrópoles, relação cidade e meio ambiente, especulação imobiliária e a relação entre drogas, violência e desigualdade social” (MPL, 2013).

Para cada item mencionado nesta carta de princípios, cabe uma análise ampla e esmiuçada, mas parece inegável que todas elas apontam para um denominador comum, o fenômeno do embate das classes nas cidades. Esta é uma contribuição que o MPL pode proporcionar: a concepção de que a vida, o lazer e as lutas do proletariado também acontecem em outros espaços e contra outros agentes.

Assim, o MPL está agindo ao encontro daquilo que David Harvey propõe, ou seja, reivindicando algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização. Essa reivindicação aparece, principalmente, quando o grupo se organiza contra os aumentos dos valores das passagens de ônibus. Por ser mais concreta, acessível e imediata, essas ações geram uma capacidade grande de arregimentação e comção das pessoas e inflamam os protestos.

Está sendo assim em 2016 e foi assim em 2013, quando as manifestações iniciadas pelo MPL geraram uma mobilização que contou com cerca de 250 mil pessoas em um dos dias (SECCO, 2013). O que isso significa, efetivamente, é que, através de uma ação viável e fácil de ser internalizada – tendo em vista que impacta diretamente no orçamento dos usuários do transporte -, o movimento consegue inserir em vários espaços – mídia, instituições do estado, universidades -, a discussão sobre outros aspectos urbanos.

Quando se questiona o aumento das passagens, por exemplo, quase que instantaneamente surge o debate sobre a licitação do transporte, lucro dos empresários e qualidade dos veículos. Essas iniciativas, portanto, são tão importantes e pode-se dizer, também, eficazes, no momento em que forcem o prefeito de São Paulo a se

pronunciar sobre o passe livre ou isenção de tarifas para todas as pessoas<sup>4</sup>.

Estes são, portanto, os caminhos que este trabalho vai percorrer. É a tentativa de compreensão da atuação do MPL na luta pela emancipação das formas de vida nas cidades e na tentativa de tornar os espaços públicos mais acessíveis e democráticos.

Neste sentido, o MPL vai ser entendido aqui como um movimento social que se forma e se organiza pautado por suas experiências de lutas, debates e estudos sobre as formas de organização urbana, sobretudo em suas batalhas pela implementação do passe livre nos ônibus. É entendido como movimento social, amparado pela definição de Gohn, pois muitas das características eleitas pela autora como componentes de um movimento social são encontradas no MPL.

É o caso do seu raio de atuação no espaço não institucionalizado – apesar de seus diálogos com partidos e políticos que apoiam sua causa –, é articulado diante um cenário da conjuntura socioeconômica do país, tem ações estruturadas a partir de repertórios criados sobre problemas em conflitos e tem agenda de atuação construída ao entorno de demandas sociais e econômicas.

Além de estar ancorado na definição de Gohn, e tendo em vista que o propósito de estudar movimentos sociais, aqui, não é no sentido de teorizar sobre o conceito, mas sim de entender a atuação de um grupo, Thompson também é extremamente importante neste sentido, pois ao valorizar a ação humana e as experiências como categorias importantes para entender fenômenos sociais, fornece suporte para que não se caia no vício de analisar os problemas da sociedade como se fossem alheios aos cidadãos.

Desta maneira, como forma a tornar o conceito mais claro e a explanação mais didática, define-se que, neste trabalho, quando for mencionado o MPL, estará se referindo a um movimento social que tem, dentre outras motivações, como pauta o passe livre porque entende que esta medida pode trazer avanços socioeconômicos para as cidades e melhorar a vida urbana.

Ao fazer este debate, o movimento oferece as condições de possibilidade para a discussão sobre vários outros aspectos que fazem

---

<sup>4</sup> O prefeito de São Paulo, Fernando Hadadd, afirmou, em entrevista que para implantar o passe livre na capital paulista, é necessário eleger um mágico. Apesar da negativa do prefeito e de seu tom sarcástico, seu pronunciamento demonstra a capacidade de mobilização e de pressão que o MPL tem quando discute o transporte coletivo.

parte do dia a dia nas cidades, até mesmo porque o passe livre não é um fim em si mesmo, mas sim uma tentativa, através de sua implantação, de democratização do acesso às cidades. Ao ver a necessidade da luta pelo direito de acesso à cidade, o MPL denuncia que ela não é democrática e acessível para todos.

A cidade pode ser tão excludente ao ponto de restringir o acesso do trabalhador à riqueza do espaço urbano, que é, na prática, oriunda de seu próprio trabalho. As barreiras físicas – e por que também não simbólicas? – das catracas no transporte coletivo é o aviso de que a cidade é para quem pode pagar. “As catracas do transporte são uma barreira física que discrimina, segundo o critério da concentração de renda, aqueles que podem circular pela cidade daqueles condenados à exclusão urbana” (MPL, 2013, p.15).

Para grande parte da população explorada nos ônibus, o dinheiro destinado à locomoção é apenas o suficiente para o trajeto casa, trabalho, casa (MPL, 2013). Quando há a necessidade, por outros motivos, ou até mesmo a vontade desta população circular por outros espaços da cidade, ela não pode. Está impedida pela inviabilidade econômica de pagar por transporte. Ou, construído de outra forma, não pode porque há uma imposição estrutural que não garante uma alternativa de transporte acessível.

Justamente por ser excludente, é que se pode enxergar nas cidades um espaço que fomenta o fenômeno de classes, pois ao negar, em última instância, acesso a alguns lugares da cidade, prejudica, verdadeiramente, uma camada específica da população. Assim, quando há o enfrentamento diante a ordem estabelecida nas metrópoles e ao reivindicar melhores condições de vida na cidade, os sujeitos estão lutando, também, contra o status quo estabelecido pelos grandes capitais.

Deste modo, se é verdade que a cidade fomenta um fenômeno de classes e o MPL é um dos movimentos que tenciona a relação entre interesses daqueles que procuram melhores condições de vida e aqueles que buscam extrair o lucro, é apropriada, neste estudo, a abordagem que trata do MPL como um movimento anticapitalista em sintonia com diversos movimentos com esse caráter espalhados pelo mundo (HARVEY, 2014).

Dito de que forma será abordado o MPL, é necessário, agora, esclarecer o porquê não se faz de outra forma. Essa explicação se faz necessária tendo em vista que o MPL surge e se estabelece dentro do movimento tradicional estudantil. Exatamente, por isso o perfil de seus membros.

Um estudo que deixa claro a origem estudantil do MPL é o trabalho “Jovens em movimento: Um estudo sobre o Movimento Passe Livre em Florianópolis”. Nesta pesquisa, Inácio constata:

A inserção de jovens ao movimento era concebida de uma maneira bem facilitada, já que bastava ter garra para participar, algo que atraiu diversos tipos de jovens com ou sem formação política. O que chamava a atenção ao movimento era a quantidade de estudantes secundaristas vindos de escolas públicas, que por sua vez eram a maioria dos participantes (2008, p. 66).

Quer dizer, além de ter como chama inicial uma manifestação invocada por estudantes – a Revolta do Buzu, em 2003 -, quando tomou maior amplitude e estava em vias de se tornar uma organização mais estruturada, no período de 2004 e 2005 em Florianópolis (MPL, 2013), o movimento era formado por, predominantemente, secundaristas de escolas públicas.

Apesar deste início atrelado às tradições do movimento estudantil e de algumas conquistas que foram, efetivamente, para os estudantes – mesmo porque essa era a característica do movimento – como aprovação do passe livre estudantil no Distrito Federal no ano de 2009 (MPL, 2013), com o transcorrer de suas jornadas e um processo de formação de experiências e tomada de consciência, o MPL se percebeu em uma luta mais ampla.

A luta de reapropriação do espaço urbano produzido pelos trabalhadores supera, na prática, a bandeira do MPL em seus primeiros anos, que era o passe livre estudantil. Quando as tarifas aumentam, evidenciam-se contradições que afetam a todos, não somente os estudantes, e então deixa de fazer sentido ter em vista apenas um recorte da população. A luta por transporte tem a dimensão da cidade e não desta ou daquela categoria (MPL, 2013, p. 15-16).

Portanto, após um período inicial, o movimento revisita suas motivações e conclui que, dada a amplitude de suas reivindicações, estas não poderiam ser específicas a um grupo, senão uma tentativa de qualificar, materialmente, a vida do trabalhador. Deste modo, não é que a pauta estudantil se esvazia ou não tenha importância. Ela continua ativa e integrante do MPL, mas, imiscuída no discurso do passe livre irrestrito e universal.

Desta maneira, ao optar por não abordar o MPL de uma perspectiva que leve em consideração o movimento estudantil, não significa que este trabalho não reconheça sua importância, tanto das lutas dos estudantes, quanto da participação estudantil dentro do MPL, mas é que, levando em consideração que o movimento ampliou seus horizontes aderindo a um discurso mais abrangente, a alternativa adotada aqui é de compreender a organização mais em sintonia com o seu discurso e suas pautas.

Por isso, neste trabalho, não se fará o esforço de identificar perfil de participantes, existência de liderança, renda e número de integrantes. Isto tornaria esta pesquisa quantitativa, e não é o que se objetiva. Não que esta discussão não seja relevante, porém, o objetivo, neste momento, é analisar o MPL enquanto organização que articula um tipo de discurso sobre as cidades que, se não está relacionado, lembra e se aproxima de movimentos urbanos que vem tomando grandes centros mundiais.

Depois de tudo o que foi manifesto, é importante fazer uma última ressalva sobre este trabalho. Nestes tempos, em que a fragmentação da vida e os discursos sobre a individualidade estão supervalorizados e escorrendo por todos os espaços sociais, quando o discurso conservador toma força e se expande a um nível há muito adormecido, quando as forças progressistas se contradizem e acabam fortalecendo o discurso liberal, é necessária uma retomada de consciência.

Neste sentido, esta pesquisa faz uma opção metodológica que tenta pôr em evidência – ou ao menos lembrar – que algumas categorias de análise no campo acadêmico, ou, algumas bandeiras de luta no campo da militância, não podem ser esquecidas. Ao menos não por enquanto.

É por isso que se faz questão, neste estudo, de retomar as já velhas e debatidas - mas ainda significativas e atuais - categorias levantadas. A cidade é um espaço de acumulação capitalista, é um local onde se reproduz a força de trabalho e é o espaço onde a vida e os

diálogos se reproduzem. Desta maneira, tratar sobre os conflitos urbanos sem trabalhar o fenômeno de classes e o caráter anticapitalista das lutas é cair na vala comum de que este debate já está superado.

Portanto, este trabalho é um esforço para que se possa suscitar algumas discussões. Ainda que alguns movimentos sociais tenham poucos anos de existência e tragam uma organização estrutural um pouco diferente daquela apresentada pela esquerda trabalhista dos sindicatos brasileiros, estes movimentos continuam trabalhando com a velha perspectiva marxiana de superação do capitalismo.

É por esta razão que, para estudar o MPL, se utilizará autores que se apropriam do fenômeno das classes e que fizeram uma apropriação do campo da esquerda para entender a organização das cidades. Essa apropriação se justifica, na medida em que, enquanto houver a existência de movimentos que fazem um contraponto à lógica do capital, é porque este modo de produção ainda não foi superado, mas também não foi completamente internalizado. Há resistência. E enquanto existir este tipo de resistência, haverá a necessidade de estudos que trabalhem com uma lógica contra hegemônica de produção de conhecimento.

E é isto que este trabalho pretende ser: uma discussão sobre classes sociais, cidades e lógica capitalista e a resistência contra este modo de produção. É a consciência de que a resistência existe nas mais variadas frentes e se vale das mais variadas estratégias. O MPL é um dos objetos que ao estar em uma dessas frentes e elaborando estas estratégias fornece combustível para o tipo de produção exposto aqui.

Dentro deste panorama, para realização dos estudos serão utilizadas como fontes, sobretudo no primeiro capítulo, notícias (de revistas, portais da internet, entre outras formas de mídia), documentários e documentos produzidos pelo próprio MPL, tais como chamada para manifestações, artigos publicados, escritos de orientação ideológica como a carta de princípios, entre outros. No segundo capítulo se utiliza, predominantemente, a pesquisa bibliográfica, onde se busca a fundamentação dos conceitos propostos. O mesmo acontece com o terceiro capítulo.

Deste modo, para atingir o resultado a que se sugere, este estudo precisará fazer uma imersão sobre noções de movimento social e direito a cidade e, para tanto, será organizado em três capítulos: o primeiro tratará sobre o MPL, o segundo trará algumas reflexões sobre os conceitos de cidade, transporte público e coletivo e passe livre e o terceiro abordará novamente o MPL.

Apesar de parecer redundante, o primeiro e o terceiro capítulo trazem uma abordagem e um objetivo diferente. Desta maneira, o que se

busca na primeira parte é um tipo de compilação de informações sobre o movimento e sua relação com as denominadas “jornadas de junho de 2013”. Isto porque este é, aparentemente, o momento em que o movimento se torna visível, adentra nas discussões em todas as classes e vira noticiário nos maiores veículos de comunicação do país. Com isso, inflama a discussão sobre o passe livre, direito a cidade e a reflexão sobre qualidade e concessão do transporte público.

Importante deixar claro que o objetivo não é, em momento algum, valorar, qualificar, desqualificar ou analisar exaustivamente as manifestações que aconteceram em 2013 – esta análise, por si só, já demandaria um outro trabalho -, mas perceber que aquele momento é um marco que permite ao MPL se tornar nacionalmente relevante. Assim, partindo deste marco, se analisará a trajetória, estrutura e organização do movimento.

Impulsionado pelas discussões que tomam proporção em 2013, no segundo capítulo se fará um diálogo com as categorias fundamentais do trabalho. Portanto, haverá uma imersão mais densa e mais acadêmica sobre os conceitos de transporte público e coletivo, o que é a cidade e porque as pessoas lutam pelo direito – de certa maneira fundamental - à acessibilidade ampla dos espaços e como impera a lógica mercadológica de organização dos centros urbanos.

Por fim, no terceiro capítulo, é feita a relação existente entre o MPL e o anticapitalismo. Esta relação acontece justamente na medida em que as discussões e as pautas de luta do movimento assumem um caráter combativo ao capitalismo. Assim, os conceitos abordados no segundo capítulo e a categoria de anticapitalismo, agora, passam a fazer parte de um mesmo grupo de análise, e o que causa sentido, neste capítulo, é verificar se e de que maneira os conflitos suscitados por um movimento articulado pode influenciar a estrutura urbana.

## 2 SOBRE UM MOVIMENTO SOCIAL E SEUS PERCURSOS

Antes de teorizar sobre as concepções e pautas do movimento, é importante pontuar alguns passos percorridos pelo MPL na tentativa de alcançar seus objetivos. Esta reflexão se demonstra importante porque, a revisão de conceitos por parte do movimento, a mudança no discurso e a forma de se estruturar é fruto das experiências, para usar o conceito de Thompson, vividas em cada uma das lutas em que o MPL esteve presente.

### 2.1 MOVIMENTO PASSE LIVRE: TRAJETÓRIA

Para que haja certo sentido cronológico<sup>5</sup>, se organiza, neste capítulo, uma espécie de linha do tempo que explana sobre os momentos e as etapas percorridas pelo MPL, desde seu embrião, até o período atual. O quadro a seguir apresentado dá conta de pontuar os principais fatos que marcaram a trajetória do movimento. Após, será debatido sobre aqueles que, para esta pesquisa, são os momentos mais importantes da trajetória deste movimento social.

2003 – Revolta do Buzu em Salvador (agosto-setembro). 2004 – Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho) e aprova lei do passe livre estudantil (26 de outubro); surge o Comitê do Passe Livre em São Paulo. 2005 – Plenária de Fundação do MPL-Brasil no V Fórum Social Mundial em Porto Alegre (janeiro); luta contra o aumento em São Paulo (fevereiro); II Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho); mobilizações revogam o aumento em Vitória (julho). 2006 – Encontro Nacional do Movimento Passe Livre (junho); luta contra o aumento em São Paulo (novembro-dezembro). 2008 – Grande luta contra o aumento no Distrito Federal (outubro).
--

---

<sup>5</sup> Apesar de o quadro ter como primeiro momento a Revolta do Buzu em 2003, posteriormente se fará exposição sobre momentos anteriores a esta data. Mesmo que pareça incoerente, neste sentido, a menção a um esquema cronológico, se justifica porque as referências aos anos anteriores condizem mais com uma reflexão acadêmica do que com uma reconstrução linear dos acontecimentos.



2009 – Aprovação do passe livre estudantil no Distrito Federal (julho); ocupação da Secretaria de Transportes em São Paulo (novembro).

2010 – Luta contra o aumento em São Paulo (janeiro).

2011 – Luta contra o aumento em São Paulo e em várias capitais (janeiro-março); mobilizações revogam aumento em Teresina (agosto)

2013 – Lutas na região metropolitana de São Paulo conquistam revogação do aumento no Taboão da Serra (janeiro); mobilização derruba aumento em Porto Alegre (abril); Jornadas de Junho conquistam revogação do aumento em mais de cem cidades.

Fonte: MPL, 2013.

Conforme apresentado no quadro, o passo inicial do movimento é a Revolta do Buzu, ocorrida no ano de 2003, em Salvador, como resposta ao aumento da passagem de ônibus. Nesta ocasião a revolta, que levou, segundo estimativas, 40 mil pessoas às ruas era mais uma mobilização estudantil com uma reivindicação clara: a barragem do aumento da passagem de ônibus na capital baiana. Conforme demonstra o documentário “Revolta do Buzu”, o que aconteceu naquele ano em Salvador foi uma mobilização, não estruturada enquanto movimento, de estudantes secundaristas e que tomou proporções muito grandes.

A falta de uma organização estrutural fica clara quando, em dado momento, a polícia militar solicita a figura de uma liderança para conduzir as negociações sobre os protestos, e os manifestantes apresentam uma ausência de resposta imediata, uma vez que não existia esta liderança. Depois de alguns dias de manifestações, quem sentou para negociar com o poder público – assegurando algumas conquistas estudantis, mas não conseguindo consenso sobre o aumento da passagem - foram os representantes da União Brasileira dos Estudantes Secundaristas, porém, sem que fossem reconhecidos pelos manifestantes enquanto liderança, o que gerou uma divisão de grupos no movimento (PRONZATO, 2003).

De um lado estudantes que apontavam para a necessidade da continuidade das passeatas e reivindicações e que apontavam a cooptação da mobilização por partidos políticos, e de outro, aquele setor que negociou com o governo estadual e pleiteava o fim das manifestações de rua sob a possibilidade de cair no descrédito da população em geral (PRONZATO, 2003).

De modo geral, o que se pode observar sobre 2003 é que foi um grande movimento estudantil, que tinha uma pauta clara, mas que agia, de certa maneira, de forma desarticulada. Lideranças de instituições organizadas como UBES e UNE não eram reconhecidas enquanto representantes legítimos dos estudantes que, a cada nova assembleia, faziam frente às propostas de condução dos protestos por parte destas instituições (PRONZATO, 2003).

Alguns fenômenos vistos em 2013, já aconteceram dez anos antes, na Revolta do Buzu, como resistência dos estudantes à participação de partidos políticos, falta de imparcialidade por parte da mídia e forte violência e repressão policial. No fim das manifestações de 2003, apesar da resistência e da participação ativa dos estudantes, o aumento do preço das passagens de ônibus ocorreu, mas aquelas lutas em Salvador deixaram uma herança: a semente de uma organização que propõe o debate sobre o transporte coletivo brasileiro.

A caracterização da Revolta do Buzu como o marco inicial do movimento, aparenta se justificar mais por demonstrar o poder simbólico<sup>6</sup> daquelas manifestações e por ficar grifada como uma das maiores revoltas estudantis que o Brasil já viu, o que facilita a aderência ao discurso do MPL. Entretanto, o fato é que, cronologicamente, o burburinho em torno do passe livre estudantil e o debate sobre uma alternativa ao transporte público tarifado já existia em Florianópolis.

No ano de 2000, quatro estudantes ligados ao PT colheram assinaturas para um abaixo-assinado em uma campanha pela implementação do passe livre estudantil na capital catarinense. No ano seguinte, “centenas de estudantes foram entregar aos vereadores o abaixo-assinado com mais de 20 mil assinaturas junto ao Projeto de Lei do Passe-Livre, de autoria de um vereador do PT” (LIBERATO, 2006). Mesmo após em 2002 e 2003 o movimento pelo passe livre estudantil ganhar em números, o projeto de lei não seguiu adiante na Câmara de Vereadores.

E foi então em 2004, diante do aumento das passagens de ônibus naquele ano que uma gigantesca insurreição pelo transporte público se concretizou; aquilo que ficou conhecido como Revolta das Catracas ocupou terminais e bloqueou a ponte que dá acesso à ilha da capital catarinense. Apesar da distância geográfica para Salvador, esta

---

<sup>6</sup> Aqueles atos demonstraram, pela primeira vez, a capacidade de organização popular para se opor ao aumento das tarifas de ônibus. Neste sentido, eleger a Revolta dos Buzu como o embrião do movimento, é evidenciar, de maneira simbólica, a força popular do MPL

mobilização tinha a finalidade como ponto comum, e apesar de, naquele momento ainda ser recente, os estudantes catarinenses já tinham conhecimento e uma base sobre a Revolta do Buzu.

Entretanto, se engana quem acreditar que são em muito similares as duas manifestações populares. Evidentemente há pontos em comum, mas há, também, diferenças significativas, sobretudo na forma de condução dos protestos, que resulta em 2004 de uma ação mais madura ideologicamente e mais estruturada materialmente. Uma importante contribuição neste sentido é de Léo Vinicius Liberato, um anarquista militante que se encontrava no meio dos acontecimentos e que registrou sua experiência naquelas batalhas.

Liberato escreveu dois registros de sua participação no que ele denominou “Guerra das Tarifas” que ocorreram em Florianópolis nos anos de 2004 e 2005. São quase que diários que retratam o dia a dia daquelas revoltas que abalaram a ilha catarinense. Este material é de grande valia e será aqui utilizado como fonte para entender os acontecimentos daqueles anos que, como se poderá notar, foram conturbados e vitoriosos para o MPL.

Tendo consciência da importância do material produzido por Liberato, é importante estar consciente também, que o autor está imerso nos acontecimentos e escreve de dentro do furacão. Ainda, no ano de 2005, Liberato foi membro do MPL e participou ativamente de reuniões, comitês e discussões que foram travadas dentro do movimento. Por este motivo, é fundamental que se utilize o material de maneira crítica e compreendendo a necessidade de certo distanciamento dos relatos que algumas vezes são reproduzidos por ele. O próprio autor já enxerga a necessidade de tal distanciamento em 2005, quando deixa claro que prefere cair no erro de minimizar a atuação do MPL naquele ano, do que cair no vício de produzir um texto em demasia panfletário.

Feitos estes esclarecimentos, passa-se então aos registros de Liberato que relata como a Revolta do Buzu foi apresentada aos manifestantes catarinenses e o quanto foi primordial para a organização dos eventos neste estado do sul brasileiro:

Era o dia 5 de março deste ano, e fui ao Centro Integrado de Cultura (CIC) assistir o vídeo *A Revolta do Buzu* que seria exibido naquela noite, atração principal do lançamento da Campanha pelo Passe-Livre 2004 [...] Após a exibição do vídeo, discussão sobre as insuficiências do movimento de Salvador, dos seus erros e acertos,

e do porquê não terem conseguido alcançar a reivindicação central que era baixar a tarifa de ônibus. Em linhas gerais, o que se poderia concluir é que faltara um certo nível de organização [...] Depois do dia 5 de março, A Revolta do Buzu seria passado em escolas de toda Florianópolis e a JRI/Campanha pelo Passe Livre se esforçaria como nunca para organizar e criar esse momento (LIBRELATO, 2004, p. 1).

Ou seja, além de já haver uma participação daqueles jovens ligados ao PT e que foram responsáveis pelas assinaturas de um projeto de lei que culminaria no passe livre estudantil, havia também agora, o conhecimento sobre uma mobilização anterior que foi moldada na busca pelos mesmos objetivos que, desde os anos 2000, eram pauta em Florianópolis.

Neste sentido, somando os elementos políticos presentes na capital de Santa Catarina, se pode deduzir que as bases para uma ação coletiva mais organizada estavam sedimentadas. E de fato estavam. Tanto que a aprovação da lei que garantia aos estudantes o passe livre – fato ocorrido antes dos protestos contra o aumento – foi objeto de uma grande barganha política protagonizada por partidos políticos e pela Campanha pelo Passe-Livre que conseguiu a vitória nesta disputa graças a mesas de negociações aliadas à ação social e popular de manifestantes fazendo pressão na Câmara de Vereadores (LIBERATO, 2005).

Essa mesma organização foi mantida nos dias em que houve protestos e ocupações de ruas, avenidas e terminais de ônibus por parte dos manifestantes. Apesar de a revolta, ao tomar proporções muito grandes, fugir do controle daquele núcleo organizador – assim como é comum em qualquer reunião de muitas pessoas – o movimento tinha alguns líderes e porta vozes, sendo um deles, inclusive, preso e proibido, por meio de decisão judicial, de participar de manifestações públicas (LIBERATO, 2005).

Diferente de Salvador, em Florianópolis o movimento popular saiu vitorioso. Após intensa queda de braço com o poder público, manifestações quase que diárias durante dez dias e um intenso caos causado à mobilidade urbana e aos empresários do ramo do transporte, uma liminar garantiu a revogação do aumento da passagem de ônibus que havia sido autorizada pelo poder executivo municipal dias antes (LIBERATO, 2005).

Apesar da revogação do preço da passagem em 2004, no ano seguinte, uma nova elevação da tarifa do transporte foi aprovada com aval do poder judiciário. Deste modo, a história quase que se repete: mais manifestações, articulações e repressões policiais. Evidentemente, mesmo havendo elementos que aproximam muito as jornadas de 2004 e 2005 em Florianópolis, cada ano teve suas especificidades.

E uma diferença fundamental entre as manifestações dos dois anos, é que a conjuntura política partidária havia mudado de um ano para o outro. Em 2004 o prefeito era do PP, que fazia oposição ao governo do Estado do PMDB. Já no ano seguinte era o primeiro ano de governo do prefeito do PSDB, que em Santa Catarina era coligada ao PMDB. Na prática, nas manifestações, o que isso significava era que a repressão policial seria mais intensa (LIBERATO, 2005).

De fato, houve maior repressão policial, mas essa estratégia não foi o suficiente para diminuir o ímpeto dos manifestantes ou acabar com as mobilizações que, desta vez, duraram mais de vinte dias (LIBERATO, 2005). Pelo contrário. O que se notou – ao menos nas mobilizações organizadas contra o aumento das passagens de ônibus (foi assim em 2003, 2004, 2005 e 2013, para citar as que são aqui mencionadas) – é que uma atuação enérgica por parte da polícia acaba engrossando as manifestações, motivando mais os participantes e criando uma onda de solidariedade por parte daqueles que não estão participando ativamente dos protestos.

Além da maior repressão – e talvez justamente por isso – e de durar mais tempo, em 2005 houve um amplo processo de criminalização das jornadas pela revogação da tarifa. Mais do que a violência física, houve prisões, mandados judiciais, conduções à delegacias e campanhas para que os pais impedissem os filhos de participar daqueles atos (LIBERATO, 2005).

Ou seja, uma pressão que conta com aspectos físicos, jurídicos e psicológicos na tentativa de impedir o levante popular. Ainda que tivessem que enfrentar todas essas adversidades, mais uma vez o resultado foi que a mobilização popular venceu; pelo segundo ano seguinte, na mesma cidade, o aumento da tarifa de ônibus foi barrado.

Deste modo, a percepção que fica, é que, antes mesmo de estar situada enquanto organização estruturada e organizada a nível nacional como é o MPL, a discussão sobre o transporte, que tem como sua principal engrenagem o passe livre já estava presente, ainda que de forma esporádica e isolada, enquanto inquietação de alguns grupos de pessoas em diferentes estados do país.

O que acontece, entretanto, é que a partir do momento que as massas de inconformados com o transporte público – e aí ressalta-se a importante participação do movimento estudantil – toma as ruas, se forma, com mais convicção, a consciência de que é possível articular um movimento que se empenhe em pautar e organizar a luta por um transporte público acessível e propor discussões em âmbito nacional.

Assim, a proposição do projeto de lei pelo passe livre nos anos 2000, as experiências nas campanhas de Salvador em 2003, as conquistas alcançadas em Florianópolis em 2004 e 2005, foi o que deu esperança de que era possível um movimento articulado a nível nacional e serviu de base para a fundação do MPL enquanto um movimento que atua em todo o Brasil.

Neste enredo, e, aparentemente inflamados pelo passado recente de todas as campanhas empreendidas na luta pelo transporte público gratuito, ao menos aos estudantes, que o MPL faz uma chamada a todos os jovens brasileiros para que participem da Plenária pela Preparação do Encontro Nacional de Fundação do Movimento Nacional pelo Passe Livre (MPL 2005). A lembrança dos eventos anteriores parecia ainda tão viva, que nesta chamada, o MPL revela a sua ambição de se tornar para os centros urbanos, aquilo que o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) é para os campos.

Desta vontade, nasce então o MPL, enquanto movimento que atua em nível nacional, no ano de 2005 e que se tornou:

uma tentativa de formular o sentido presente naquelas revoltas, a experiência acumulada pelo processo popular, tanto em sua forma como em suas motivações. Surge então um movimento social de transportes autônomo, horizontal e apartidário, cujos coletivos locais, federados, não se submetem a qualquer organização central. Sua política é deliberada de baixo, por todos, em espaços que não possuem dirigentes, nem respondem a qualquer instância externa superior (MPL, 2013, p. 15).

Assim são trilhados os primeiros passos do movimento. Desta caminhada surge a Carta de Princípios do MPL, que ainda hoje mantém a mesma definição sobre o movimento, mas também já demonstra certo amadurecimento em relação àquelas ideias incipientes de seu princípio, quando passa a afirmar que a luta pela tarifa zero, não é um fim em si mesmo, mas deve ser o instrumento inicial que propõe debates sobre a

transformação do modo como se enxerga o transporte coletivo urbano, que hoje prioriza a lógica mercadológica. Estes debates devem ser uma introdução à luta para um transporte público gratuito e de qualidade para toda sociedade (MPL, 2013).

Além de compreender todo o caminho percorrido pelo MPL até sua concretização em movimento social, é importante perceber a motivação política dos jovens que passam a integrar a luta pelo passe livre. A finalidade aqui, não é perceber vínculos institucionais entre o MPL ou seus membros e partidos ou organizações políticas, nem discorrer sobre o embasamento teórico do movimento. Entretanto, muito sobre a organização e a estrutura do MPL se explica pela motivação política de seus integrantes.

“O passe-livre no transporte coletivo, a partir de 2004, e especificamente o Movimento Passe-Livre (MPL) a partir de 2005, se tornaram um atrativo campo de atuação política de uma juventude libertária e autonomista em diversas cidades brasileiras” (LIBERATO, 2006, p. 219). Esta afirmação do autor demonstra o quanto a noção de autonomia está presente no fazer-se do MPL.

Na prática, o que isto significa, é que, cada vez mais, aquela juventude ligada ao PT e que tinha iniciado campanhas pelo passe livre, se afastavam do partido, assim como também ia se distanciando das propostas de membros de outros partidos de esquerda que, em muitas ocasiões, colocavam os interesses dos partidos acima da bandeira de luta pelo passe livre (LIBERATO, 2006).

Este distanciamento em relação à esquerda tradicional trouxe consequências. O afastamento “tratava-se também de afirmar novas concepções e táticas, em relação as das organizações políticas das quais haviam feito parte” (LIBERATO, 2006, p. 225). Este momento do fazer-se do MPL é fundamental para determinar o que se tornará o movimento.

Muito menos embasados por uma matriz teórica clara (haja vista que apesar de muitos jovens politizados ligados a partidos políticos, participavam ativamente das campanhas estudantes secundaristas ou jovens sem nenhuma experiência política anterior) e mais munidos de uma vontade de atuar politicamente e sem ligações com velhas instituições da política nacional estes jovens se articulam de maneira peculiar, conforme fica evidenciado na Carta de Princípios do movimento.

Motivados por esse ímpeto autonomista, o MPL assume algumas características distintas de outros movimentos sociais. O que dificulta, de certa maneira, até mesmo a compreensão sobre o MPL. Por exemplo,

os cargos são sempre rotativos e não existem cargos hierárquicos, o que suprime a figura de um líder. Em São Paulo, não há uma sede física fixa. E os recursos são angariados por meio de doações de pessoas físicas, nunca jurídicas, o que evitaria a troca de favores obscuros.

Por isso, é tão difícil enxergar o MPL institucionalmente; teoricamente não há uma figura que apareça como líder, nem um endereço onde se encontre a organização, nem recursos para manter o movimento atuante. Porém, o fato de o MPL não se organizar de maneira usual, não significa que o movimento não seja real e atualmente.

Como já ficou demonstrado, o embrião do MPL foi o movimento estudantil, logo, seria comum que, em seus primeiros anos, o movimento fosse um portador dessa bandeira, e portanto, lutasse, primordialmente, pelo passe livre estudantil. Porém, a partir da tomada de consciência adquirida com o decorrer dos anos e das jornadas, o movimento se reorganiza e passa a compreender que “a luta de reapropriação do espaço urbano produzido pelos trabalhadores supera, na prática, a bandeira do MPL” (MPL, 2013, p. 15). Por isso, o movimento passa a propor uma ampla discussão sobre a gratuidade das tarifas de transporte público para todos, e não mais apenas para os estudantes.

Portanto, de modo sucinto, o que se pode afirmar é que o MPL é um movimento social autonomista que se propõe a debater a forma de organização das cidades, na tentativa de propor uma reestruturação que resulte em um acesso mais democrático aos centros urbanos. Para este fim, a discussão invariavelmente tem que passar pelas condições e preços do transporte coletivo.

É por isso que o movimento toma as ruas na tentativa de revogação de aumento de passagens ou pela luta da implantação da tarifa zero. Em suas lutas, o MPL entende que as mobilizações são maiores que o próprio movimento, e que este jamais se intitula como dono dos protestos que organiza. O movimento reitera, ainda, a importância da organização descentralizada da luta que aparece em seus princípios, e assinala que este tipo de organização é “um ensaio para uma outra organização do transporte, da cidade e de toda a sociedade” (MPL, 2013, p. 17).

Pautado nos princípios de horizontalidade e de autonomia, o MPL apresenta características um pouco diferentes daquelas praticadas pelos movimentos sociais tradicionais que no Brasil aparecem de modo mais enfático nas décadas de 1970 e 1980 (SADER, 1988).



Deste modo, as relações e experiências vividas pelo MPL apresentam caráter que aparentam ser contraditórios, ou, de outra maneira, apenas evidencia essa nova maneira de organização. Por exemplo, em relação à autonomia que afirma ter, o MPL se distancia de partidos, mas não se furta a dialogar com parlamentares que simpatizem com suas causas. O movimento também reitera sua autonomia frente ao Estado, mas mantém relações estreitas com outros movimentos sociais e trabalhistas que alimentam íntima aproximação com a gestão do governo petista a partir de 2003 (MEDEIROS, 2013).

Além dessa dinâmica de autonomia, mas que permite diálogos com demais instituições, o MPL inova no Brasil quando passa a trabalhar com a dinâmica do consenso. Isso porque, apesar dessa dinâmica ser incorporada esporadicamente e em momentos específicos por alguns movimentos, como o trabalhista e estudantil, essa forma de organização não faz parte da estrutura desses movimentos. “Assim, no MPL, uma única pessoa tem o mesmo peso que um grupo organizado” (MEDEIROS, 2013, p. 114). O que inviabiliza a existência de minorias dentro do movimento.

Desta maneira, em síntese, o que se pode afirmar é que o MPL é um movimento social, que se propõe às lutas, protestos, debates e manifestações acerca do transporte coletivo – por isso os movimentos para revogação do aumento da passagem, mobilizações pela tarifa zero, entre outros - mas estas discussões estão inseridas dentro de uma compreensão maior sobre a organização e o acesso pela população à cidade. Ou seja, não é apenas luta por transporte público, mas luta por melhores condições de vida dentro da cidade, e para viabilizar essas lutas conta com uma dinâmica de organização e algumas experiências que apresentam certo grau de inovação frente aos movimentos sociais tradicionais brasileiros.

## 2.2 MOVIMENTO PASSE LIVRE E AS MANIFESTAÇÕES DE 2013

Em linhas gerais, todas as manifestações encabeçadas pelo MPL são bastante semelhantes. Ao analisar as revoltas, já mencionadas, dos anos de 2003, 2004 e 2005, se verifica que elas têm contornos bastante semelhantes: repressão policial, não apoio da mídia tradicional e intensa queda de braço com o poder público. Evidentemente, e como também já foi demonstrado, cada uma das jornadas teve suas especificidades em relação às outras. Mas o que chama a atenção, é que, grosso modo, a história se repetiu nos três anos. E assim também foi em 2013.

Mas, se é verdade que 2013 se assemelha muito com as marchas dos anos anteriores, por que ser tratada em um outro momento deste estudo? A realidade é que as jornadas de junho de 2013 – como ficaram conhecidas aquelas marchas – impactaram sobremaneira na política brasileira. Esta é a grande diferença de 2013 para os protestos anteriores que lutaram pela redução das passagens de ônibus em Salvador e Florianópolis.

Não se pode ignorar, nem omitir que, neste intervalo de tempo de 10 anos, marcado pela primeira grande manifestação em 2003 e pela última em 2013, o MPL esteve atuante, conforme já mencionado no quadro apresentado, mas o que realmente chama a atenção nas mobilizações de 2013 foram as proporções que tomaram, e, em razão disso, a impulsão que deram para que o MPL fosse conhecido nacionalmente e por todas as classes como o é hoje.

Foi neste evento que a maior parte do Brasil tomou conhecimento - ou ao menos passou a dar atenção - sobre um “novo”<sup>7</sup> movimento social. Este movimento foi catapultado para os holofotes do país porque foi o responsável por iniciar uma onda de protestos que há algum tempo não se via em terras brasileiras. Mesmo com atuação incessante desde 2003, estas eram muito pontuais e apareciam com maior presença quando dos aumentos das passagens de ônibus. Mas em 2013, um fato novo aconteceu e deu uma guinada na história do MPL.

No fim daquelas marchas, as dúvidas eram – e continuam sendo – tantas, que é difícil explicar o que aconteceu naquele ano. A complexidade das revoltas também era tanta que, em dado momento, até o próprio MPL ficou perdido e em dúvida sobre como se portar<sup>8</sup>. Portanto, tendo em vista que as marchas de 2013 extrapolaram as reivindicações do MPL, é que será necessário esmiuçar melhor este contexto histórico. Porém, alerta-se que a forma como se abordará as jornadas de junho está intimamente relacionada com a participação e atuação do movimento que aqui está sendo estudado.

Nas manifestações ocorridas em junho de 2013 milhares de pessoas tomaram os grandes centros urbanos brasileiros. Houve passeatas, cartazes, marchas e gritos. As reivindicações eram diversas, assim como os problemas apontados pelos manifestantes. Os protestos,

---

<sup>7</sup> “novo” no sentido de recente, não tendo, neste caso, aproximação ou relação com a teoria dos “novos movimentos sociais”.

<sup>8</sup> Após revogação do aumento da tarifa, MPL divulgou nota afirmando que seu objetivo foi atingido, e, portanto, estaria se retirando das mobilizações naquele momento.

naquela ocasião, eram tão heterogêneos, ascenderam e se multiplicaram de maneira tão meteórica que levou algum tempo para que partidos, intelectuais e imprensa dessem conta de compreender o fenômeno que emergia (VAINER, 2013).

Apesar de, no decorrer das manifestações, haver uma dispersão quanto às pautas abordadas durante os vários atos realizados e esta dispersão ser resultado de uma mobilização ampla e heterogênea, um fator foi decisivo e um marco inicial para que as pessoas tomassem as ruas em 2013: as reivindicações de um “novo” movimento social, o Movimento Passe Livre, pela revogação do aumento da passagem de ônibus na cidade de São Paulo.

Para compreender como a explosão das jornadas de 2013 é consequência da ação do MPL, basta analisar – por meio de uma construção cronológica - em que termos e de que modo as manifestações foram tomando forma e passaram a ter, cada vez mais, aderência pela população com o passar dos dias.

Quando se levanta os dados sobre a quantidade de pessoas nos protestos, se verifica que nos dois primeiros atos organizados pelo MPL, compareceram cerca de dois mil manifestantes; quantidade tradicional de arregimentação do MPL nos protestos de rua. Até a quarta ação organizada, o número de militantes não era tão expressivo, entretanto, neste quarto ato, Secco (2013, p. 73) afirma que “a repressão policial desencadeou uma onda de solidariedade ao MPL, o que levou ao ato seguinte cerca de 250 mil pessoas”.

Medeiros (2014) também trabalha nesta perspectiva. Ele formula seu trabalho sobre as manifestações de junho e trabalhando com a hipótese de que a combinação do aumento do valor da passagem do transporte municipal em meio ao ano letivo combinado com a repressão policial foi o que desencadeou grande adesão àquelas jornadas.

Nada diferente do que aconteceu, sobretudo em 2004 e 2005, em Florianópolis, quando a repressão policial também foi intensa e violenta, mas não o suficiente para acabar com as mobilizações. Desde aquele período, na verdade, o efeito já era colateral, e quanto mais enérgica a atuação da polícia militar, mais solidariedade da população com os militantes.

Com efeito, as formulações de Secco e Medeiros podem ser sustentadas por uma análise das notícias veiculadas no decorrer das mobilizações: “Em dia de maior repressão da PM, ato em SP termina com jornalistas feridos e mais de 240 detidos” (UOL, 2013), “Movimento Passe Livre vai processar PM de São Paulo por violência

nos protestos de junho” (R7, 2013), “Em resposta à violência, manifestantes preparam maior protesto em São Paulo” (IG, 2013).

Evidente que as análises das notícias nos canais de comunicação devem ser ponderadas, porém, o fato de muitos veículos independentes entre si – dentre os quais, apenas três citados aqui – noticiarem de forma incisiva o mesmo fato, demonstra que a violência e a repressão estiveram presentes nas ações policiais invocadas em junho de 2013, e ainda, além de estarem presentes, foram algumas das responsáveis pela proporção que as manifestações tomaram.

Neste sentido, se pode concluir que, após a manifestação ser aderida por boa parte da população em geral, ela se tornou binária. Para fins didáticos, podem ser divididas em dois momentos e grupos. De um lado, o MPL e sua pauta clara e objetiva que propôs os atos e reivindicava a revogação do aumento da passagem, e de outro, uma massa de manifestantes que bradava contra corrupção, por mais educação, saúde e serviços públicos de qualidade. Logicamente, esta separação é possível apenas para fins acadêmicos, já que nas ruas as ações se misturavam e formavam um corpo único, apesar da diversidade de pautas em contraposição à luta pelo aumento da passagem.

Deste modo, não se pode atribuir ao MPL aquelas reivindicações que eram levantadas pelos manifestantes, mas que não diziam respeito ao transporte coletivo. A preocupação do movimento em afirmar sua posição e se distanciar, de certo modo, desta outra corrente de manifestantes resta clara, quando uma das integrantes do MPL, Nina Cappello, em entrevista ao programa Roda Viva da TV Cultura, afirma:

a reivindicação das manifestações é bem clara. A gente está se colocando na rua contra o aumento das tarifas de ônibus. Então o próximo passo cabe à prefeitura e ao governo do estado dar, que é revogar esse aumento de vinte centavos e voltar o valor das tarifas para três reais (CAPPELLO, 2013).

Contextualizando o relato, o que se observa é que, além de expor o sentido e objetivo das manifestações, ela também tem a preocupação de distanciar o MPL deste outro grupo de manifestantes que tomou as ruas em 2013 ao lado da reivindicação pelo transporte público. Isto pode ser notado porque esta entrevista foi realizada no dia 17 de junho de 2013, exatamente no auge das manifestações. Apenas neste dia houve atos em 40 cidades e 11 capitais (RODA VIVA).

Naquele momento, havia grande fragmentação das reivindicações. Mesmo após a revogação do aumento das tarifas, os protestos continuaram ocorrendo em todo país. Entretanto, em cada cidade, as solicitações estavam ligadas com a conjuntura local ou com grupos de pessoas que não faziam parte de um movimento compacto, mas mais, o que parecia era que havia um entusiasmo herdado dos eventos em São Paulo e que serviram para alimentar aqueles que continuavam nas ruas.

Assim, houve manifestação contra a Copa das Confederações em Belo Horizonte, mobilização dos metroviários contra o sucateamento do metrô em São Paulo, passeatas de moradores de comunidades no Rio de Janeiro em um ato de denúncia contra a política de pacificação das favelas, entre outras mobilizações em outras cidades e estados do país (MEDEIROS, 2014).

Neste sentido, aqueles atos que surgiram lá no início do mês de junho tomaram grandes proporções. Certamente, maiores do que o próprio MPL imaginava. Não há como dizer que apenas as mobilizações pela revogação da tarifa de ônibus foram legítimas. Claro que as pautas citadas acima também merecem atenção. Porém, naquelas jornadas houve também uma forte manifestação conservadora que há muito não se via no Brasil. Esses grupos bradavam, prioritariamente, contra a corrupção.

Ainda nestes grupos, o problema não é contra o que reivindicam, mas a forma como se conscientizam sobre isso. É uma imposição que não nasce da massa, mas a toma como se dela fosse oriunda:

A pauta massificada nasce de baixo apenas aparentemente. Num universo de simulacros desprendidos de suas bases, em que os indivíduos relacionam-se diretamente sem mediações visíveis, os manifestantes virtuais não canalizam seu descontentamento pela representação política. Assim, ela se reduz a uma crítica generalizada dos próprios políticos profissionais, mas não do modo de produção da política, enredando-se num emaranhado abstrato. A totalização de suas demandas teria de ser mais do que a simples soma das partes que se despem de modo fragmentado nas ruas (SECCO, 2013, p. 72).

E é dessa massa de manifestantes que o MPL se preocupa em se afastar. Obviamente porque, como denunciou Secco, as pautas deste

grupo de pessoas nascem popularmente, apenas de forma aparente. E para entender este processo, é fundamental entender a relação da velha mídia brasileira, principalmente a televisão, nas jornadas de junho.

Para entender esta relação, é necessário voltar no tempo e entender que desde quando a televisão se tornou um veículo hegemônico que atinge as massas, ela vem construindo uma cultura política de desqualificação da política e de seus membros. Foi nesta direção que foram formadas as gerações pós-ditadura (LIMA, 2013).

Deste modo, apesar da legitimidade de boa parte da população com a prática política no país, não se pode ignorar o fato de que há uma construção de um meio de comunicação de amplo alcance que aponta neste caminho. É como afirma Lima (2013, p. 90):

Independente das inúmeras e legítimas razões que justificam a expressão democrática de uma insatisfação generalizada por parte de uma parcela significativa da população brasileira, não se pode ignorar a construção de uma cultura política que desqualifica sistematicamente as instituições políticas e os próprios políticos. Mais importante: não se podem ignorar os riscos potenciais para o regime democrático quando é essa a cultura política que prevalece.

De fato, esses grupos que apareceram nas manifestações em 2013, não raramente faziam alusão a uma intervenção militar, ou demonstravam grande saudosismo aos tempos em que a ordem democrática não era o prato do dia nestas terras. E justamente por isso, talvez, o MPL viu a necessidade de ser enfático ao afirmar que a pauta era apenas pelo transporte público. Foi quase que uma mensagem informando que o movimento não compactuava com aquilo que este grupo de pessoas reivindicava.

Esta exposição serve para demonstrar que 2013 teve uma amplitude maior que o próprio MPL, idealizador inicial das jornadas. Muitas ações, independente de seus resultados, que aconteceram naquelas jornadas, fugiram completamente ao controle do movimento. Deste modo, apenas dois elementos podem ser atribuídos ao articulador inicial dos protestos: o mérito da revogação do aumento das tarifas e a inserção do debate sobre a tarifa zero e acessibilidade urbana em âmbito nacional.

Neste momento, se fará um esforço para elucidar a análise dos protestos de 2013 tendo como referencial a atuação do MPL naquele

momento. Isto não significa que serão ignoradas as causas e consequências da atuação das demais forças presentes nas manifestações. Entretanto, a partir de agora, a análise será focalizada na íntima relação entre as marchas de 2013 e o MPL.

Desta maneira, tendo como base o momento histórico em que as revoltas iniciaram e o histórico de atuação do MPL, se fará uma construção aqui que dê conta de interpretar o MPL como um movimento social naquela perspectiva de Gohn, acrescentado ainda à sua característica, o fato de ser um movimento social anticapitalista, que se posiciona na contramão desse movimento global dos mercados. Este é o legado que se permite ser extraído das discussões propostas pelo MPL nas jornadas de junho.

Neste sentido, então, para entender como nascem as jornadas de junho provocadas pelo MPL enquanto movimento anticapitalista é preciso entender o que foram as jornadas de junho. Para Zizek (2013), os recorrentes protestos que vêm acontecendo em vários países do mundo nos últimos anos, são protestos que, mesmo com objetivos intermediários diferentes, caminham em um mesmo sentido: tentativa de superação do capitalismo global.

Deste modo, argumenta o autor, a particularização de cada manifestação, em cada país, representa o esforço dos defensores da ordem mundial vigente, que, ao singularizar cada protesto, retiram destas mobilizações seu caráter de insatisfação com a ordem global. No leque de insatisfações com a ordem econômica e política mundial, Zizek posiciona também as jornadas de junho no Brasil.

Neste estudo, se internaliza como correta a assertiva do autor, porém se estabelece uma ressalva: a ala dos protestos que se assemelha com os apontamentos de Zizek é aquela protagonizada pelo MPL e que será abordada aqui. Não é viável interpretar como anticapitalistas aquelas reivindicações conservadoras que apareceram oportunamente em alguns dias nos protestos.

Assim, para o filósofo esloveno, é necessário ir além. Fazer um esforço teórico para entender como e o que é o protesto. “A luta pela interpretação dos protestos não é apenas ‘epistemológica’; a luta dos jornalistas e teóricos sobre o verdadeiro teor dos protestos é também uma luta ‘ontológica’, que diz respeito à coisa em si, que ocorre no centro dos próprios protestos” (Zizek, 2013, p. 103). Ou seja, as manifestações eram apenas pela revogação do aumento das tarifas de ônibus, ou diziam respeito também à possibilidade de implantação de tarifa zero no transporte coletivo brasileiro?

Em verdade, esta é a real inquietação deste movimento brasileiro. Apesar da presença nas ruas pela revogação do aumento do preço das passagens de ônibus, o cenário é mais abrangente. A solicitação é também por passe livre, e passe livre não apenas como uma finalidade em si mesma, mas como um instrumento que garante ao trabalhador acesso ao espaço e aos serviços oferecidos nas cidades.

Inclusive, esse caráter reivindicatório de um problema local e imediato que acaba se tornando parte de uma expressão maior daquilo que se quer, é uma característica dos movimentos sociais urbanos que, por meio de uma ação mais imediata “poderá se politizar, tendendo a formar uma consciência da situação e das necessidades comuns dos grupos envolvidos. Estes fatos poderão vir a expressar, dependendo da conjuntura político social vigente, o embrião de uma vontade coletiva popular” (GOHN, 1982, p. 12).

Evidente que Gohn e Zizek estão preocupados com aspectos bem diferentes em suas pesquisas. Todavia, elas encontram um caminho em comum: muitas vezes, aquela reivindicação imediata é apenas parte de uma ambição maior. Neste aspecto, as jornadas de junho não foram somente para barrar o aumento da tarifa de ônibus, mas, de igual modo, serviram para conscientizar parte da população e se tornar o embrião de uma vontade coletiva que reivindica o transporte coletivo enquanto uma forma de lutar contra o capital.

É neste plano que as revoltas de 2013 se assemelham com as manifestações mundiais antiglobalização e anticapitalista. Neste sentido, para entender esta luta liderada por movimentos da esquerda não tradicional (partidos políticos, movimento sindical...), é preciso compreender as mudanças da perspectiva da esquerda sobre as lutas anticapitalistas e a importância dos movimentos sociais urbanos nesta luta.

Para Harvey (2014, p. 217):

Os movimentos sociais urbanos são constantemente vistos como algo, por definição, separado, ou subordinado às lutas de classe e anticapitalistas que tem raízes na exploração e alienação do trabalho vivo na produção. Se é que os movimentos sociais urbanos chegam a ser, de fato, levados em consideração, são tipicamente interpretados como meros desdobramentos ou desvios dessas lutas mais fundamentais. Na tradição marxista, por exemplo, as lutas urbanas tendem a ser ignoradas ou repudiadas como



desprovidas de potencial ou importância revolucionária. Essas lutas são interpretadas como algo mais voltado para questões de reprodução do que de produção, ou sobre direitos, soberania e cidadania, portanto, não sobre classe.

Dentro deste quadro, portanto, a esquerda tradicional consegue interpretar a luta capitalista, apenas como a relação da necessidade de superação de classe entre capital e trabalho. Mas o que não considera, é que estes novos movimentos urbanos não são outra coisa, senão, coletivos que objetivam justamente esta mesma abolição, independente do meio em que ocorram. Esta relação, portanto, tem que ser pensada enquanto uma relação anticapitalista. Já não é de agora que a luta proletária atingiu conquistas trabalhistas aliadas a problemas de cunho urbano (HARVEY, 2014).

É o caso da Comuna de Paris e do *Socialist Workers Party*, por exemplo. Naquela, as duas primeiras ações foram o fim do trabalho noturno nas padarias e a imposição de moratória aos aluguéis. Nesta, o movimento trabalhista inglês liderou a luta contra o imposto comunitário per capita de Margareth Thatcher (HARVEY, 2014). Ou seja, em ambos os casos, a relação trabalhista esteve interligada ao problema da vida na cidade.

Quando o MPL reivindica o transporte coletivo esta mesma relação está sendo construída, só que através da fórmula contrária: é um movimento social urbano se mobilizando, também, por questões trabalhistas. No documentário MPL | SP, de Carlos Pronzato, essa questão fica evidente no depoimento de Richardson Pontone (2014):

A passagem, a coisa do transporte, muita gente não dá relevância, mas é extremamente relevante. Um exemplo: quando o trabalhador trabalha nove horas, na carteira de trabalho dele, no cartão de ponto, nove horas, e ninguém leva em conta que ele começa a trabalhar a partir do momento que ele sai de casa. Então, quando ele fica três horas para chegar no trabalho, em péssimas condições de transporte, por um preço absurdo. Ele fica três horas para ir, mais três horas pra voltar, eu já tenho aí seis horas mais as nove horas trabalhadas. Isso faz parte também. Se ele já é explorado no trabalho dele, ele também é explorado no

momento que ele sai de casa porque [...] ele não tem dignidade para chegar nesse trabalho.

Desta maneira, não há como negar que é intrínseca ao MPL as questões trabalhistas. Logo, existe nesta relação a presença direta do fenômeno das classes. Até porque, melhores condições de vida não dependem exclusivamente de aumento salarial, ou melhor distribuição de renda. A vida na cidade exige políticas públicas que deem conta de otimizar os espaços, o tempo, a qualidade de vida e a segurança das pessoas que ocupam seu espaço dentro da lógica urbana (MARICATO, 2013).

Portanto, é esta relação que a esquerda tradicional precisa enxergar: estes “novos” movimentos sociais, apesar de parecerem isolados em suas lutas e suas pautas, não estão. Não estão porque não raramente fazem um trabalho que tem o objetivo final da superação do capitalismo como modo de produção. Não estão alienados da lógica do trabalhismo, nem estão isolados enquanto movimentos dispersos em seus países. Quando noticiadas de forma mais aguda as manifestações de 2013, de modo que chegou a tomar proporções internacionais, o MPL recebeu uma carta de solidariedade de um movimento do Cairo, no Egito.

Esta carta vem intitulada de Nós podemos cheirar o gás lacrimogênio do Rio e Taksim até Tahrir. No Egito, as manifestações populares não tinham a pauta do transporte coletivo. Estavam mais relacionadas com a insatisfação do governo da irmandade muçulmana que assumira o país. Todavia, esta carta deixa clara a luta anticapitalista que, concomitantemente ao que acontecia no Brasil, acontecia também em um país localizado em um continente do outro lado do mundo. Na carta, o Coletivo Camaradas do Cairo expõe o que chama de grito da revolução: “o povo quer a queda do sistema!”(CAMARADAS DO CAIRO, 2013). Afirmam ainda que veem no MPL uma inspiração, e, mais do que isso, salientam o caráter global das lutas:

Nenhum de nós está lutando sozinho. Nós confrontamos inimigos em comum no Bahrain, Brasil, e Bosnia, Chile, Palestina, Síria, Turquia, Curdistão, Tunísia, Sudão, Sahara ocidental e Egito. Em todo lugar nos chamam de vândalos, saqueadores e terroristas. Nós estamos lutando mais do que a exploração econômica, a crua violência policial, ou um sistema legal ilegítimo. Não são direitos ou uma cidadania reformada por

que lutamos. Nós nos opomos às nações-estados como uma ferramenta centralizada de repressão, que permite uma elite local sugar a vida de nós e poderes globais reterem seu domínio sobre nosso dia-a-dia. Os dois trabalham como um, com balas e transmissões e tudo entre eles. Nós não estamos advogando para unir ou igualar nossas várias batalhas, mas é a mesma estrutura de autoridade e poder que temos que lutar, dismantelar e derrubar. Juntos, nossa luta é mais forte (CAMARADAS DO CAIRO, 2013).

Ou seja, a reflexão do movimento egípcio reflete as ambições da revolta brasileira, e que estão alinhadas com a discussão elaborada por Žižek. Assim, fica ressaltada a importância das manifestações de 2013 como uma mobilização que tinha um caráter claramente anticapitalista alinhada a várias outras revoltas que tinham o mesmo engajamento pelo mundo todo.

Porém, de acordo com o que já foi exposto nestas páginas, há que se fazer uma ressalva: não se está considerando toda a manifestação de 2013 como uma luta anticapitalista. Houve, por assim dizer, dois lados na mesma manifestação e, um deles, com alguma consistência política conduziu as manifestações para a ala esquerda de discussão. O outro, era constituído por pessoas que, em grande medida não tinham um claro alinhamento ideológico e foram pautadas pela agenda da grande mídia.

Indubitável que concluir sobre as jornadas de 2013 é uma tarefa árdua, por alguns motivos. O primeiro deles é o quão recente aconteceram estes fatos. O segundo é, obviamente, a complexidade e a responsabilidade que demanda a análise de um fenômeno desta natureza e desta amplitude. Porém, ciente de que é necessária uma reflexão neste sentido, este trabalho se posicionará ao discorrer os últimos parágrafos sobre o assunto.

Importante deixar claro que este posicionamento decorre de certa honestidade intelectual. Munido de uma concepção teórica, se optou por percorrer um caminho que dê conta de apresentar as revoltas de junho de 2013 como fruto de um movimento social que tem como pauta a discussão sobre transporte público, a forma de gerir a cidade e a importância que isso tem para a classe trabalhadora e como estratégia para superação do capitalismo. Deste modo, apresentar estas causas e fundamentos dos protestos é uma opção teórica, mas também política:

Existe uma disputa por este relato: se nós vamos lembrar deste mês de julho como a luta do Movimento Passe Livre que ganhou o aumento e colocou a tarifa zero no horizonte da política, ou, se nós vamos lembrar desse junho como quando centenas de milhares de pessoas saíram abraçadas na bandeira brasileira com apitos gritando contra os políticos de uma maneira, digamos, estéreo (ORTELLADO, 2013).

Portanto, este trabalho deixa explícito que escolheu pela primeira opção. Claro, sempre apresentando fundamentação teórica e sem se tornar panfletário no sentido de ser um escrito sem consistência e demasiadamente alinhado com aspectos ideológicos elucidados pelo MPL, como não raramente são as publicações de esquerda ou que se propõe imparciais.

É o caso da Revista Veja que nas edições 2326, 2327 e 2328 de junho e julho de 2013 cobriu os protestos e, claramente faz uma curva na sua interpretação dos fatos: começa criticando e ridicularizando as manifestações e o MPL e termina enaltecendo a revolta popular que saiu vitoriosa das manifestações ao impor uma pressão política na capital brasileira. Este trabalho serve, portanto, de contraponto a estas interpretações superficiais.

Deste modo, o que resta dizer sobre as jornadas de junho é que foram iniciadas pelo MPL como resposta ao aumento da tarifa de ônibus na capital paulista. Os primeiros atos seguiram com a participação do número de pessoas que habitualmente comparece aos atos do MPL, entretanto, a violência policial – assim como ocorreu em 2004 e 2005 em Florianópolis – impulsionou a população a se solidarizar com os participantes daqueles atos.

A partir de então, o número de manifestantes aumentou muito, assim como as mobilizações se espalharam por todo país atingindo mais de cem cidades no mesmo dia, segundo estimativa do site G1. Neste momento, a pauta sobre a revogação do aumento das tarifas já havia sido relativizada, e os protestos adquiriram um caráter fragmentado e heterogêneo.

Foi quando a grande mídia começou a pautar os protestos e, sobretudo, as insurreições contra corrupção e os políticos começaram a ganhar amplitude. Porém, mesmo em meio a todas as bandeiras levantadas, e mais do que barrar o aumento das passagens de ônibus, o

MPL conseguiu implantar na agenda política brasileira a discussão sobre a tarifa zero para todos e ser enxergado por toda a população do país.

Fundamentalmente, por estes aspectos as jornadas de junho devem ser lembradas: a) como um momento que evidenciou, no Brasil, a existência de um movimento e de uma parte da sociedade que se coloca ao lado de uma luta anticapitalista b) como uma das maiores mobilizações populares e que barrou o aumento das passagens de ônibus c) como uma mobilização que introduziu na política brasileira a discussão sobre o passe livre d) como uma jornada que deixou em destaque a atuação de um “novo” movimento popular urbano, o MPL.

Assim, será estudado na sequência, qual a composição, como se organizou e se organiza ainda hoje e como se deu o processo de experiência e tomada de consciência do MPL diante as lutas e desafios que encontra diariamente nos trabalhos que se propõe a fazer. Em outras palavras, após explorar a trajetória, passando pelos principais momentos da organização, se abordará agora a estrutura e organização do MPL enquanto movimento social.

### 2.3 MOVIMENTO PASSE LIVRE HOJE

Para entender a atual composição, organização e as bandeiras do MPL, foi necessário realizar um exercício de reconstrução de alguns momentos percorridos pelo movimento e que o colocaram em evidência. A reconstrução destes períodos é importante porque permite a observação das fissuras, das transformações, das vitórias e derrotas destas pessoas que reivindicam um transporte coletivo mais justo.

Deste modo, elaborar uma análise sobre este grupo e suas lutas, nada mais é do que lhe atribuir importância dentro da estrutura econômica e social brasileira, quiçá mundial, tendo em vista toda a rede que liga os atuais movimentos anticapitalistas espalhados pelo globo. Portanto, antes de expor, de certa maneira até de forma mais burocrática, a composição atual do MPL, é fundamental perceber como a trajetória percorrida por este movimento social culminou em uma tomada de consciência aliada a uma reformulação cultural da luta que resultou na passagem de um movimento estudantil para um movimento por transporte coletivo.

Neste trabalho este caminho – já detalhado nos tópicos anteriores – será estudado tendo como referência um conceito que consiste na atribuição da importância dos agentes e da dinâmica social inserida dentro da ordem capitalista vigente. A referência que se faz aqui é ao termo que Thompson chamou de “ausente” na teoria ortodoxa marxista:

a experiência. Eis a importância de Thompson e do conceito de experiência para estudar os fenômenos sociais:

Edward Palmer Thompson foi um historiador inglês cujos escritos se tornaram conhecidos a partir de meados do século XX. Autor de obras impactantes, como *A Miséria da teoria* ou um planetário de erros, uma crítica às concepções estruturalistas dentro do marxismo, as quais “desumanizavam” a história da presença e do agir humano (uma crítica direcionada a Louis Althusser, considerado a figura mais decisiva dessa corrente marxista na época) [...] (BOSETTI, 2011, p. 70-71).

Ou seja, o essencial em Thompson, é a percepção de que a forma como as pessoas agem é o que confere sentido à história. Deste modo, é inviável se falar em estruturas e superestruturas econômicas e sociais, sem que se mencione a presença humana como parte importante do processo histórico. Isto porque, para o autor inglês, as pessoas experimentam as situações e as relações de produção, refletem sobre isso, internalizam em sua cultura, para, depois, agirem novamente (THOMPSON, 1981).

O que importa perceber neste raciocínio, é que a história não é absolutamente determinada. Efetivamente, há certo determinismo, na medida em que há, de fato, a existência de uma estrutura econômica que ordena a vida das pessoas, porém, “a história é determinada de maneiras que se chocam com as intenções conscientes de seus sujeitos” (THOMPSON, 1981, p. 183) que podem se articular em um sentido contra hegemônico à ideologia da classe dominante. É assim com os indivíduos, mas também com os sujeitos coletivos, como o movimento trabalhista, e, também, alguns grupos sociais.

Por este motivo, ainda que as estruturas dominantes determinem a vida das pessoas, estas têm a capacidade e a possibilidade de se libertar, em certo grau, deste determinismo (THOMPSON, 1981), o que faz com que o agir humano seja fundamental para o processo histórico. Além desta importância - como uma das engrenagens da história enquanto responsável pelas percepções e pelo agir humano - a experiência é imprescindível para o processo de tomada de consciência dos sujeitos.

Em verdade, a experiência, a partir de agora, será complementada por outra criação teórica de Thompson: o “fazer-se”. Esta aproximação entre os conceitos se deve à necessidade de perceber que, após

escancarar a importância da experiência humana enquanto parte do processo histórico, é preciso agora entender de que forma o MPL passa por uma experiência histórica, a qual é parte determinante de sua trajetória e de suas ideias atualmente.

“A classe operária não surgiu tal como o sol numa hora determinada. Ela esteve presente ao seu próprio fazer-se” (THOMPSON, 1987, p. 9). É o mesmo raciocínio que pretende se aplicar aqui ao MPL. As lutas, os protestos, as discussões, os debates e as condições materiais sob as quais estava inserido o movimento foram fundamentais para que o MPL se constituísse naquilo que é hoje.

Portanto, para entender hoje, o MPL como um movimento social que reivindica o transporte público como um meio para a reorganização da cidade e uma ferramenta para democratizar o acesso dos trabalhadores aos centros urbanos, é importante a compreensão sobre como foi o processo de fazer-se deste movimento e a existência de experiências práticas e teóricas que contribuíram para o amadurecimento do MPL.

Neste sentido, já ficou demonstrado que o discurso apresentado pelo movimento atualmente, sofreu alterações em relação às reivindicações iniciais situadas no começo do milênio. Nesta mudança, fica evidente a presença do agir humano no processo histórico. Apesar das condições materiais existentes e da estrutura capitalista já determinada, as experiências do MPL concomitantes ao seu fazer-se enquanto movimento, foi o que permitiu que o grupo alterasse, de certo modo, sua cultura política<sup>9</sup>, passando a representar muito mais indivíduos do que apenas os estudantes e se consolidando como um movimento que elabora estratégias para superar o modo de produção capitalista.

Este processo de se auto perceber do movimento, de reorganização das pautas e dos discursos é constante e hoje o MPL conta com uma estrutura que já está sedimentada a nível nacional e funciona de forma organizada e autônoma. Para uma análise mais aprofundada sobre o movimento, se fará, então, neste momento, uma exposição sobre a estrutura do MPL passados treze anos de seu princípio.

---

<sup>9</sup> Cultura Política: “conjunto de valores, práticas e representações políticas partilhado por determinado grupo humano, que expressa uma identidade coletiva e fornece leituras comuns do passado, assim como fornece inspiração para projetos políticos direcionados ao futuro.” (MOTTA, 2009, p. 21)

Deste modo, sobre o movimento:

O Movimento Passe Livre (MPL) é um movimento social autônomo, apartidário, horizontal e independente que luta por um transporte público de verdade, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada. [...] é um grupo de pessoas comuns que se juntam há quase uma década para discutir e lutar por outro projeto de transporte para a cidade. Estamos presentes em várias cidades do Brasil e lutamos pela democratização efetiva do acesso ao espaço urbano e seus serviços a partir da tarifa zero. (MPL)

É esta a atual composição, o sentido e a definição sobre o que é o MPL hoje. É assim que o grupo se define e com base nestes ideais formula uma Carta de Princípios que pauta a atuação do movimento. Neste documento, fica definido que os princípios do MPL são a autonomia, a independência, a horizontalidade, o apartidarismo e o federalismo.

A autonomia se caracteriza pela premissa de que todos os recursos financeiros sejam criados, administrados e geridos pelo movimento, o que significa que o MPL se recusa a receber doações de qualquer outra pessoa física ou jurídica. A independência é uma consequência da autonomia e significa que cada coletivo municipal age livremente desde que respeite os princípios de organização nacional. Desvinculado de qualquer partido ou ideologia, o MPL age apenas dependendo de seus membros. Já a horizontalidade consiste na definição de que todos os membros têm o mesmo poder de decisão e direito a voz. Não existem cargos nem hierarquias. O apartidarismo é a ausência dos partidos políticos na organização, mas isto não significa que pessoas vinculadas a partidos não possam participar. Podem, pois o movimento é apartidário, mas não antipartidário. O federalismo é, basicamente, um pacto que legitima todos os princípios anteriormente citados (MPL).

Em termos de abrangência nacional, o MPL está presente em 16 territórios independentes. São eles: ABC Paulista (SP), Distrito Federal, Florianópolis (SC), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Grande Vitória (ES), Guarulhos (SP), Joinville (SC), Natal (RN), Niterói (RJ), Ribeirão Preto (SP), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), São José dos Campos (SP), São Luís (MA) e São Paulo (SP) (MPL).



Cada um destes 16 núcleos espalhados pelo Brasil atua de forma independente. Esta independência é permitida, uma vez que o movimento atua em forma de rede. “Qualquer grupo de ativistas pode fundar um núcleo do MPL em sua cidade” (MEDEIROS, 2014, p. 113). Evidente que a independência dos núcleos não é absoluta. É necessário que se submetam à Carta de Princípios do movimento e atuem em consonância com as diretrizes formuladas a nível nacional.

De certa maneira, esta forma de organização, hoje, do MPL, está alinhada à trajetória e a forma como o movimento se constituiu. É reflexo, também, da forma como se organiza o transporte coletivo brasileiro que, dentro das cidades, é de responsabilidade da prefeitura municipal. Neste sentido, as primeiras grandes mobilizações e que deram origem ao MPL são pontuais, e isto se explica na medida em que, eventualmente, o valor da tarifa aumenta em uma cidade, mas isto não necessariamente significa que outros municípios também reajustarão os preços do transporte municipal.

Portanto, por estar inserido em condições muito específicas dentro de um território tão grande como o brasileiro, o movimento surge como opção de combate ao aumento do valor da tarifa de ônibus em um município isoladamente. Com a experiência acumulada de três anos seguidos (2003, 2004 e 2005), ainda que em cidades diferentes, o MPL identifica a possibilidade de nacionalizar sua luta, e ainda manter a característica – que se configura até como certa necessidade – de independência frente a cada coletivo que atua em seu município.

Diante deste cenário de um movimento atuante em nível nacional, cabe uma exposição sobre a continuidade do trabalho do MPL. Como a pauta esta diretamente relacionada com o transporte coletivo brasileiro, geralmente o MPL fica mais em evidência quando do comparecimento às ruas nas batalhas contra os aumentos da tarifa. Deste modo, o que aparenta, é que o MPL configura mobilizações sociais dispersas e não um movimento social.

A militante e integrante do movimento em São Paulo Mayara Vivian desmistifica esta impressão:

[...] há todo um contínuo, inclusive com o movimento autônomo que já vinha de antes... que veio com a Ação Global dos povos, da campanha contra a ALCA, então tem que ver como um processo. Muitas pessoas da imprensa internacional, de outros países, que não tinham tanto contato assim com o movimento aqui no

Brasil tinham a impressão que tinha surgido do nada, e a imprensa também coloca essa coisa como se fosse [...] o gigante que acordou, surgiu do nada... e não. Tem muito trabalho envolvido nisso, muita discussão política envolvida nisso e uma militância que não começou em junho.<sup>10</sup>

Além deste relato, o quadro apresentado neste trabalho - que pontua as vitórias atingidas pelo MPL - serve para demonstrar a continuidade do movimento e o quanto é falha a percepção de que as pessoas se reúnem apenas em momentos pontuais, como é o caso do aumento das tarifas de ônibus. Há, em verdade, uma estrutura edificada pelo movimento, e que não está presente apenas em momentos específicos e efêmeros, mas ao contrário, existe uma regularidade na atuação do MPL, que é o que, inclusive, permite avanços nos debates que o movimento propõe para a sociedade.

Neste sentido, se torna mais palpável o discurso emitido hoje pelo MPL. Tentar vislumbrar todo o amplo e complexo debate sobre a forma de organização e de acesso à cidade como consequência de uma única revolta popular, que seria 2013, se torna inócuo. Porém, quando se percebe o processo de formação do movimento, a introjeção de conceitos que resultaram de experiências anteriores e que foram rediscutidos durante uma década, é que se visualiza a continuidade e o “fazer-se” do MPL.

Além de deixar nítida a continuidade do movimento, esse processo de “fazer-se” do MPL é responsável pela forma como o grupo se organiza e se articula atualmente. Uma das características do movimento é a dinâmica de consenso, uma forma de se gerir que rompe com a forma tradicional de organização hierárquica. Assim, no MPL, um indivíduo tem o mesmo valor que um grupo de pessoas, o que inibe a formação de maiorias que silenciem os grupos minoritários (MEDEIROS, 2014).

Para além da organização interna, este tipo de dinâmica evidencia o quanto as estruturas hierárquicas não dão conta de dialogar com estas novas vozes das ruas. Deste modo Lucas Monteiro, militante do MPL, relata em entrevista ao documentário A partir de agora, que ao mesmo tempo em que o movimento debatia sobre a forma e organização do transporte coletivo, dialogava também sobre a melhor forma de se

---

<sup>10</sup> Em referência às jornadas de junho de 2013.

organizar enquanto movimento social. E é desta discussão que surge a opção por uma organização direta.

Ou seja, nestas linhas se demonstrou como está organizado o MPL hoje, e o quanto as experiências vividas pelo movimento foram determinantes para que hoje a discussão sobre transporte coletivo, mobilidade urbana e direito à cidade estejam neste patamar. Obviamente, o debate sobre estes temas sofreu intervenção e influência direta da atuação e do trabalho do MPL.

Nestes termos, como exercício de síntese e de acordo com o já exposto, se pôde constatar que o MPL, atualmente, é um movimento social anticapitalista, que demonstra uma militância contínua desde seu surgimento, organiza sua pauta em torno do transporte coletivo e do acesso à cidade como lutas de interesse da classe trabalhadora, se articula em nível nacional garantindo independência para os coletivos locais os quais são municipais.

É um movimento que foi se constituindo enquanto tal, na percepção e apreensão de suas experiências, que foram fundamentais para a aparição de uma cultura política que também foi construída no processo de “fazer-se” do MPL e que fica registrada na Carta de Princípios do movimento. Toda a trajetória do MPL é a responsável pelo amadurecimento do debate sobre transporte coletivo brasileiro e direito à cidade.

Portanto, uma vez visitados os pontos chaves para entender a estrutura do MPL, é necessário seguir adiante e estudar as categorias abordadas pelo movimento. São expressões que já apareceram esporadicamente no texto, mas necessitam, evidentemente, de uma maior imersão no tema para que o entendimento sobre o MPL não fique limitado à luta contra os aumentos das tarifas de ônibus. Deste modo, no próximo capítulo, haverá a discussão sobre três pontos capitais para entender a pauta do MPL: transporte público x transporte coletivo, tarifa zero e conceito de cidade.

Cada um destes itens será pormenorizado para que, após, se entenda como são complementares e, a partir deles, se fortalece a busca pela efetivação de um direito dos trabalhadores, qual seja o de circular livremente pelos espaços que ajudaram a construir. Ainda, se demonstrará como, em última instância, estes elementos podem ser compreendidos como engrenagens do capital e que, para o MPL, precisam ser superados, o que reitera o caráter de luta anticapitalista travado pelo MPL.



### 3.3 A CIDADE, O TRANSPORTE E AS TARIFAS

Tá vendo aquele colégio, moço?  
 Eu também trabalhei lá  
 Lá eu quase me arrebento  
 Fiz a massa, pus cimento  
 Ajudei a rebocar  
 Minha filha inocente  
 Vem pra mim toda contente  
 ‘Pai vou me matricular’  
 Mas me diz um cidadão  
 ‘Criança de pé no chão  
 Aqui não pode estudar’ (Lúcio Barbosa)

A falta de acesso à educação, lazer, saúde e cultura para determinada parcela da população são problemas recorrentes nas grandes metrópoles. Além de serem causados por incapacidade ou falta de vontade política, estes são problemas estruturais das cidades capitalistas. Portanto, desde o sistema de transporte até o modo como os bairros são divididos, tudo passa pelo parecer dos donos das cidades e do poder público. Ou seja, de certa maneira as cidades são planejadas. Mas pelos empresários e para o lucro.

A música acima ilustra a realidade das grandes cidades, por isso é tão importante compreender o que é esta cidade e porque a classe trabalhadora tem o direito de pleitear o direito a seu acesso, sua circulação e sua permanência em todos os espaços urbanos a que pertencem e são, também, proprietários e, portanto, enquanto tais podem reinventar a cidade de acordo com seus mais profundos desejos.

#### 3.1 DO QUE SÃO FEITAS AS CIDADES?

Feitas algumas considerações sobre o MPL no capítulo anterior, é o momento, neste capítulo, de propor uma imersão mais densa na tentativa de entender as pautas do movimento em sentido amplo, ou seja, para além das mobilizações contra o aumento da tarifa de ônibus. Para tanto, se organizará esta segunda etapa em três tópicos. Importante lembrar que, neste momento, não se abordará a relação direta do movimento enquanto reivindica estes ditos direitos, mas o que importa é compreender de maneira teórica as categorias de análise, como cidade, transporte público e transporte coletivo e tarifa zero.

O primeiro ponto a ser estudado será a cidade. Tendo em vista que é este um dos pontos fundamentais das discussões do MPL, é de

extrema importância apontar sobre como se entende o conceito de cidade, como é modelada e interpretada teoricamente, e porque pode ser reivindicada enquanto um direito: o direito à cidade. Mas o que seria esse direito? Harvey (2014, p. 28) discorre sobre o assunto:

O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização. A liberdade de fazer e refazer a nós mesmos e a nossas cidades, como pretendo argumentar, é um dos nossos direitos humanos mais preciosos, ainda que um dos mais menosprezados.

As afirmações de Harvey sobre o tema não são aleatórias. O autor reflete sobre o direito à cidade a partir dos escritos do sociólogo urbano Robert Park. Park define o que é a cidade, e baseado nesta definição, Harvey busca reivindicar o direito à cidade. Então, antes de continuar a análise sobre o direito à cidade idealizado por Harvey, será necessário contextualizar o que é a cidade para Park.

Para o sociólogo, a cidade nada mais é do que a tentativa humana de recriar o mundo em que vivemos, e, refazê-lo de acordo com os mais profundos desejos e aspirações humanas. Assim sendo, uma vez que a cidade é o mundo criado pelo homem e o qual é feito a partir de seus desejos, a cidade é, por consequência, a recriação dos homens por si mesmos (Park, apud. Harvey, p. 28). Logo, se a cidade é resultado da invenção humana de acordo com suas aspirações, ela pode ser reinventada e reelaborada a partir das novas concepções de si que as pessoas criam. E é esta possibilidade de mudar e reinventar a cidade que Harvey reivindica enquanto direito.

Evidentemente, a reflexão de Park se encontra muito mais no campo filosófico, em que o autor coloca em evidência a relação entre a subjetividade do homem com a materialidade das coisas no mundo. Esta análise é importante na medida em que deixa claro a possibilidade de uma forte intervenção humana para alterar a forma de organização das cidades, pois há muitos descontentamentos em relação ao urbano e as transformações que influenciam no cotidiano das pessoas que vivem na

cidade, entretanto, parece existir alguma dificuldade em elaborar uma crítica sistemática que dê conta de propor uma real reformulação urbana (HARVEY, 2014).

Por enquanto, o que este trabalho fez, foi apresentar a palavra cidade, enquanto uma abstração que coloca em conexão a relação entre a capacidade de criação e recriação do mundo material. Porém, o termo cidade é muito amplo e carrega consigo uma série de pressuposições. “A discussão do conceito de cidade nos conduz a pensar na discussão de um objeto que evoca várias ideias. Pensamos, por exemplo, na cidade grega, na cidade comercial da Idade Média que fazia parte da liga Hanseática, na cidade colonial brasileira e porque não, na São Paulo de hoje” (LENCIONI, 2008, p. 114). Esta mesma amalgama de pensamentos sobre o que é cidade também se faz presente nas reflexões de Rolnik (1994, p. 11):

Quando ao decidir escrever este livro, me perguntei o que é cidade, a primeira imagem que me veio à cabeça foi São Paulo, a metrópole que se perde de vista. Pensei na intensidade de São Paulo, feita do movimento incessante de gente e máquinas, do calor dos encontros, da violência dos conflitos. Milhares de habitantes. Milhões. Mas logo me ocorreu uma dúvida: não seriam esse ritmo e essa intensa concentração, para mim tão sinônimos de urbano, próprios apenas das metrópoles, as cidades que anunciam o século XXI? Pensei então em outras cidades, de outros tempos e lugares – Babilônia, Roma, Jerusalém – cidades amuralhadas, de limites precisos, cujas portas permitiam ou bloqueavam o contacto com o mundo exterior.

Ou seja, o que se pode observar é que, cidade é um conceito que serve para definir uma série de espaços localizados em tempos e lugares muito diferentes e com uma forma de organização singular que refletem as características de cada um destes espaços que, de alguma forma, são estruturados. Assim, é possível que, a partir da palavra cidade, se consiga identificar São Paulo e Jerusalém a partir de um mesmo conceito, apesar de suas especificidades e diferenças abissais.

Por outro lado, ao mesmo tempo em que o conceito de cidade guarda a capacidade de expressar lugares e tempos tão distantes uns dos outros, reserva ainda a possibilidade de enxergar a forma de organização

das cidades, analisando, por exemplo, a cidade enquanto espaço político e ao mesmo tempo a cidade enquanto mercado que oferece as possibilidades de troca de excedentes. É neste momento que se pode identificar relação entre os sujeitos e cidade. Ainda, se é verdade que cidade é uma palavra que expressa as mais variadas formas de organização humana que, pode-se dizer, de acordo com Park, foram a reinvenção do homem, de acordo com tempo e lugar, é verdade, também, que reivindicar uma nova forma de organização para os espaços urbanos atuais não apenas é possível, como também é legítimo, como argumenta Harvey.

Neste sentido, levando em consideração que o objeto de estudo deste trabalho não é a cidade propriamente dita, não haverá delongas sobre como se constituíram as cidades no tempo, as diferenças entre elas, a importância da arquitetura, etc. O que interessa, por hora, é entender a cidade enquanto espaço político e mercantil e como essas relações políticas e de mercado determinam a atual forma de organização do espaço urbano.

Deste modo, sem a necessidade de se construir uma grande retrospectiva histórica, não haverá uma abordagem detalhada sobre as formas de organização das cidades antes da aparição da noção de Estado moderno. Porém, é importante identificar de que forma ocorre essa transição. E isto porque a transformação da vila medieval em uma cidade capital do Estado opera certa reorganização das cidades. Um dos elementos que denuncia essa transição, é a mercantilização do espaço; nesse “novo Estado” a terra - que outrora era apenas ocupada – vira uma mercadoria, assim como outros bens de compra e venda.

Ainda, além desta transformação, a nova forma de organização das cidades passa a ser notabilizada pela divisão em classes. De um lado os proprietários dos meios de produção – que começam a surgir em função de outra consequência da ascensão do Estado moderno, que é o abandono do campo -, e de outro, os livres e despossuídos que podiam vender sua força de trabalho. Entre esses dois extremos, encontravam-se os artesãos que oscilavam ao se identificar com as duas classes. É neste turbilhão de acontecimentos emergentes que a cidade vê a instalação de um poder centralizado e despótico que interfere diretamente na vida cotidiana das pessoas (ROLNIK, 1994).

Fazer esse recorte e compreender como é o início da construção das cidades da forma como as entendemos hoje é necessário e imprescindível para entender a discussão aqui proposta, pois é esta redefinição de urbano que vai refletir na cidade dividida que tem a terra como mercadoria, e que, como consequência, traz consigo uma nova



forma de gerir a cidade, uma forma que influencia diretamente na relação do Estado com as pessoas que vivem nestas cidades.

Neste sentido, uma das características das grandes cidades modernas, é a segregação urbana. São muros invisíveis que separam e determinam o espaço e o local adequado para cada cidadão dentro da cidade. Por vezes, esses muros já foram explícitos, como na África do Sul do apartheid, onde a raça determinava por onde as pessoas podiam circular. Em outras vezes, as fronteiras invisíveis continuam segregando, principalmente em função da classe e da renda.

Dentro deste cenário, não é difícil encontrar discrepâncias absurdas entre os espaços dentro das cidades. “Não se vê vitrinas de mármore, aço escovado e neon na periferia, nem lama ou falta d’água no Leblon (Rio), Savassi (Belo Horizonte) ou Boa Viagem (Recife) ” (ROLNIK, 1994, p. 41). Desta maneira, a cada pessoa cabe seu lugar dentro da cidade e, aos desprovidos financeiramente, só é permitido, muitas vezes, o acesso a determinados lugares da cidade, quando a trabalho. Inclusive, a relação entre homem e trabalho, também é um fator preponderante que contribui para a segregação urbana no Estado moderno.

Nas vilas medievais não havia separação entre os locais de moradia e trabalho. A oficina do artesão era sua moradia, a moradia de seus aprendizes e, também, o lugar onde se comercializavam os produtos desenvolvidos pelo trabalho. Ou seja, residência, vida social, produção e mercado aconteciam simultaneamente no mesmo espaço (ROLNIK, 1994). Não é esta a ordenação urbana que se encontra hoje. Em última análise, é exatamente o oposto: a residência do trabalhador não deve ser o mesmo lugar em que se situa a sua casa.

Após estas análises sobre o nascimento das cidades nos Estados modernos, parece que surge um ponto de intersecção entre a divisão do local de trabalho e residência e a mercantilização da terra – fenômenos que aparecem apenas nesta nova organização do Estado – que sedimentam as hipóteses aqui levantadas. Portanto, a segregação da cidade vai se pautar em duas frentes principais; mercantilização das terras e divisão entre o local de trabalho e moradia que, em outras palavras resulta em nada menos que uma cidade dividida em classes. Ao ser disseminado o trabalho assalariado, se impulsiona o movimento de segregação. Para Rolnik (1994, p. 48):

Se na relação mestre/aprendiz ou senhor/escravo a convivência é um elemento essencial, na relação patrão/empregado esta é definida pelo salário.

Com ele, o trabalhador paga seu sustento – seu teto, sua comida. Esta é a condição para que seu espaço se separe fisicamente do território do patrão. Isto se dá porque se rompe um vínculo e porque cada qual comprará no mercado imobiliário a localização que for possível com a quantidade de moeda que possuir.

Assim, fica bem clara a divisão das cidades: locais comerciais, de produção, de moradia para empregadores e para empregados, etc. É quase que a forma de organização fabril, onde cada qual tem sua função e seu espaço reservado. E no ambiente das cidades, tal qual na fábrica, o trabalhador continua sendo subalterno ao patrão, pois, como observam Marx e Engels (1999) no Manifesto Comunista, assim que o trabalhador recebe o seu salário, outras parcelas da burguesia se abatem sobre ele; do proprietário do imóvel ao dono da mercearia. Atualmente, esta mesma forma de exploração continua existindo; do dono da frota de transporte coletivo, aos grandes empreiteiros e construtores.

O reflexo desta divisão dos bairros por classes também aparece na administração pública. Desde o recolhimento do lixo, quando há bairros privilegiados que recebem a coleta de duas a três vezes por semana, até a falta de saneamento básico em locais discriminados da cidade (ROLNIK, 1994). Ou seja, a lógica do capital se destila por todos os espaços da cidade.

Esta relação não é – nem pode ser outra – senão a luta de classes, que é galopante dentro das cidades e passa pela reivindicação pelo direito à cidade como instrumento de luta contra o capital e na tentativa de reinventar o mundo de acordo com nossos mais profundos desejos. Portanto, adiante, se analisará como é postulado o direito à cidade neste panorama de organização espacial que é encontrado hoje.

Evidente que a forma como o capital se organiza dentro do urbano e como a acumulação capitalista, a especulação imobiliária e a exploração de mão de obra se espalham pela vida das cidades são fenômenos de extrema complexidade e abrangência que requerem uma análise muito mais detalhada e profunda. Entretanto, o que interessa neste estudo, é identificar a existência desses eventos e em que medida eles afetam na circulação das pessoas pelos espaços e, em consequência, prejudicam a camada mais pobre da população.

Para fazer esta análise, basta identificar a formação das cidades em correlação com o desenvolvimento do capitalismo. Ao constatar, então, a existência deste problema social, o estudo se atém nas

possibilidades de mudanças que estão fervilhando nos debates acadêmicos, nos movimentos sociais e no campo empírico. É uma construção thompsoniana, por excelência.

O direito à cidade, aqui, será visto, como a possibilidade de reinventar a cidade de acordo com as aspirações e os desejos humanos, indo ao encontro à definição de cidade elaborada por Park. Neste sentido, mudar a cidade é mudar a nós mesmos. Portanto, pensar em direito à cidade, é pensar na circulação das pessoas no espaço urbano, mas é para além disso: é pensar na emancipação dos trabalhadores e na existência da luta de classes constante dentro desses espaços. Por isso, o direito à cidade e aqueles movimentos que reivindicam esse direito e se organizam em prol dessa causa devem ser vistos, também, como movimentos anticapitalistas.

A vontade de reinventar a cidade não é um processo isolado, particular. Havendo essa vontade, é porque não há satisfação total na forma como a cidade vem sendo construída. Em verdade, inúmeros descontentamentos e ansiedades emergem a partir do modo como as transformações urbanas vem ocorrendo. Entretanto, para que se possa enxergar no direito à cidade um instrumento de luta política, é necessário que se construa uma crítica sistemática sobre o tema (HARVEY, 2014).

Assim, debater sobre o direito à cidade, é fazer uma reflexão sobre elementos essenciais da vida urbana que não estão cumprindo sua função. Nas cidades são perceptíveis: ambientes que não facilitam as relações sociais, que não trazem sentimento de pertencimento, que não tornam possível a apropriação do espaço público pelas pessoas, que não proporcionam condições dignas de vida, nem promovem novas formas de participação social na administração pública ou garantem igualdade de direitos para todos (SÃO PAULO). Diagnosticados todos esses problemas, entre inúmeros outros, e apesar das insatisfações populares, há alguém construindo uma crítica sistemática?

Para Harvey (2014), há inúmeros movimentos sociais urbanos buscando reconfigurar a cidade de uma maneira que ela possa apresentar características sociais diferentes daquelas que estão arraigadas nos espaços urbanos e foram instituídas pelos poderes dos capitais. Para estes movimentos, buscar contraverter a lógica e enxergar na cidade a possibilidade de um local que não apenas funcione como balcão de negócios já é o início de uma crítica mais profunda, pois, entender que a cidade não deve ser apenas um espaço que atenda aos interesses do capital, já é fazer a crítica no âmago do capitalismo.

Entretanto, apenas essa crítica sistemática não é o suficiente. Assim como a cidade do capital é um território de disputas, a reivindicação pelo direito à cidade também é, e cada vez mais é invocado pelos interesses privados:

O direito à cidade como hoje existe, como se constitui atualmente, encontra-se muito mais estreitamente confinado, na maior parte dos casos, nas mãos de uma pequena elite política e econômica com condições de moldar a cidade cada vez mais segundo suas necessidades particulares e seus mais profundos desejos (HARVEY, 2014, p. 63).

Por isso, é fundamental que estes movimentos urbanos que reivindicam o direito à cidade o façam de maneira incisiva e tendo sempre em vista a necessidade de remodelar a cidade de acordo com os mais profundos desejos humanos. Assim, em contraposição às reivindicações de uma pequena elite política e econômica que se vale da cidade para construir espaços excludentes que apenas satisfaz a interesses privados, é importante a ocupação dos espaços pelos mais variados tipos de movimentos que se mobilizam em torno das causas urbanas e perceber como esses movimentos tem um discurso e uma atuação que, de fato, fazem uma crise sistemática.

Evitando, neste momento, mencionar o MPL, e apenas como exemplo da vasta existência de reivindicações urbanas que afrontam diretamente a organização do capital, é possível citar o Movimento dos Trabalhadores sem Teto (MTST) e o Movimento Ocupe Estelita (MOE). Ambos são organizações que se mobilizam em torno de uma causa específica: o primeiro procura debater a questão da moradia e o segundo questiona a privatização de uma área pública da cidade de Recife. Porém, é intrínseca a essas questões, o problema causado pela construção da cidade a partir de uma lógica capitalista.

No caso do MTST é latente o vínculo entre a questão trabalhista e a reivindicação pela cidade, o que caracteriza de forma direta a crítica de maneira sistemática. Este vínculo é tão explícito que a própria organização se define como “um movimento territorial dos trabalhadores” (MTST). Ou seja, é um movimento de classe e que se preocupa com a forma como é articulada a vida dos trabalhadores dentro de seus espaços, nesse caso, a cidade.

Já se tratando do MOE, a polarização entre os interesses do capital e dos trabalhadores que vivem na cidade também fica evidente. Tanto que a luta é para impedir a ocupação de uma área nobre da cidade, um espaço público, por grandes construtoras que venceram uma licitação – questionada judicialmente – para a construção de edifícios de alto padrão naquele local. Sobre a luta do MOE, Rocha (2015) descreve:

No fundo, a luta pelo direito à cidade envolve disputas sobre diferentes modos de vida que podem ou não ser abarcados por ela. O Movimento Ocupe Estelita foi o ponto de convergência de bandeiras muito diferentes, de gays, lésbicas, transexuais, adeptos da bicicleta, do vídeo militante, da alimentação vegetariana ou vegana, de defensores dos animais e da descriminalização da maconha, dos trabalhadores do comércio informal e da moradia popular... Podemos então perguntar por que a cidade é imprescindível para cada uma dessas lutas. A resposta parece estar no direito à diversidade, frontalmente ameaçado pelo modo de vida burguês e sua fixação na dimensão privada da existência. Descobri, com o Estelita, que a luta pela cidade é a luta pelo direito de ser como se é sem ser ameaçado pela intolerância. A vivência coletiva dos espaços públicos pode ser uma forma de educação para a vida cívica e de civilização urgente das nossas elites. Ou seja, a crise urbana que vivemos ajuda a entender a crescente onda direitista e fascitóide porque, cada vez mais isolados em seus mundos particulares, os indivíduos tendem a fazer desses mundos o seu absoluto, e esquecem que os outros não precisam pedir licença para viverem de outra maneira.

Em última análise, esses movimentos - O MOE, MTST, MPL - nada mais são do que movimentos que buscam reorganizar a cidade a partir de iniciativas diferentes, mas sempre partindo de uma crítica sistemática, afinal, são iniciativas que, de uma maneira ou de outra, carregam consigo um caráter de classe, que sempre põem em colisão os interesses dos trabalhadores e dos empresários.

Em outras palavras, esses movimentos são alguns, dentre tantos, que buscam reinventar a cidade de acordo com os mais profundos

desejos e aspirações humanas; através da luta por um espaço público que sirva aos interesses dos trabalhadores, por moradia digna, por um transporte público gratuito e de qualidade. As tentativas de mudanças, ou a resistência, nestes aspectos específicos urbanos sempre vêm acompanhadas de uma série de fatores que serão reflexos das transformações iniciais propostas. Portanto, cada uma dessas lutas, por si só, já caracterizam uma crítica sistemática do modo de vida burguês e da valorização do capital como prioridade absoluta.

Assim, o fundamental neste cenário, é entender a cidade e o direito à cidade como ambientes de disputas, as quais são reivindicadas compulsivamente pelos mais distintos grupos que formam e circulam pelo espaço urbano. Nestas disputas, geralmente estão envolvidos interesses de classe: de um lado os empreendedores capazes de mercantilizar todos os aspectos da vida – o que implica na modificação da estrutura urbana e na forma como a cidade é apropriada – e de outro os trabalhadores que também são responsáveis pela construção da cidade, mas, em grande medida, são privados de usufruírem dos espaços que construíram.

Deste modo, duas últimas considerações antes de prosseguir. Afinal, o que é a cidade e o que é o direito à cidade? A resposta encontrada para estas duas questões, em verdade, são as engrenagens deste trabalho, por conseguinte, é necessária muita cautela para responde-las. São as engrenagens porque, a partir da percepção destas categorias, é que é permitido entender todas as outras inquietações da pesquisa: O MPL, o passe livre e a estrutura do transporte urbano só podem ser abordados na medida em que se considera a organização da vida nas cidades e a possibilidade de reinventar essa vida.

Neste sentido, sucintamente, o que se pode definir nesta análise, é que a cidade como hoje a concebemos é um lugar onde todas as necessidades da vida capitalista estão centralizadas: da produção ao consumo, do trabalho assalariado ao mercado especulativo. A cidade se configura, portanto, como um espaço onde algum fenômeno de classes pode ser observado e, justamente por isso, é um local segregado; para cada pessoa o seu lugar na cidade, aos ricos e poderosos os bairros nobres, aos marginalizados as periferias. A cidade é, em essência, um ambiente de disputas: por espaço, por emprego, por direitos.

Assim, o direito à cidade, se configura, também, como um território de disputas. A apropriação plena do direito à cidade, é a garantia de moldar a cidade de acordo com os interesses daqueles que se apropriam. Deste modo, a cidade organizada a partir da lógica capitalista

atende aos interesses dos grandes donos do mercado que lapidam a estrutura urbana na eterna busca de mais valia.

Mas, se o mercado pode reivindicar a cidade, o trabalhador também tem esse direito; por isso, são legítimas todas as formas de organização que se articulam na busca da reinvenção da cidade de acordo com os mais profundos desejos da maioria das pessoas, pois uma cidade que contempla apenas uma pequena parcela abastada da população não é uma cidade que garante direitos, mas sim que os restringe.

Desta maneira, existem inúmeras formas de fazer a tão necessária crítica sistemática da organização das cidades: debatendo sobre a moradia como faz o MTST, ocupando espaços públicos como o MOE, ou questionando a mobilidade urbana e a concessão do transporte público como se propõe a fazer o MPL. Em comum, estas organizações tem a vontade de reorganizar a cidade para que esta contemple a maioria de sua população e torne a vida um pouco mais livres das amarras do cotidiano da vida imposta pelo meio de produção capitalista.

A partir de agora, se analisará, portanto, um dos caminhos que o MPL entende como necessário para a discussão das cidades: a estrutura do transporte coletivo.

### 3.2 O QUE É O TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Inicialmente, antes da discussão política sobre como o transporte coletivo é operado nas cidades brasileiras, são necessários alguns esclarecimentos sobre as categorias abordadas neste momento. Por exemplo, o que é transporte público? O que é transporte coletivo? De quem é a competência para legislar sobre e administrar o meio de transporte? Após as respostas destas questões, se tentará discutir se há, e quais os interesses políticos e econômicos que se sobressaem e influenciam no gerenciamento dos transportes.

Não é aleatoriamente que os termos “transporte coletivo” e “transporte público” se confundem e passam a ser quase que sinônimos. Essa confusão tem relação com o tipo de serviço que é prestado. É uma obrigação do ente público – neste caso o município -, mas que é prestado – via de regra – por particulares. No próprio texto constitucional o legislador deixa claro que o transporte coletivo é um serviço público:

Art. 30. Compete aos Municípios:

V – organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Como esse trabalho não tem a pretensão de ser uma análise estritamente jurídica - na verdade é exatamente o oposto, a análise de legislação é apenas um meio necessário para a devida compreensão do objeto de estudo -, o discurso se furtará de debater elementos conceituais do Direito Administrativo que dão conta de explicar o que é serviço público, quais as responsabilidades objetivas do Estado e quais os princípios jurídicos que diplomam sobre esta relação. A única preocupação, neste momento do estudo, é deixar claro sobre o que se está argumentando: transporte público e transporte coletivo. Por isso alguns esclarecimentos sobre as categorias.

Segundo uma Nota Técnica da Câmara dos Deputados, o transporte coletivo urbano se caracteriza por ser o “transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos” (BORGES, 2006, p. 3). Importante observar que surge um termo anexo ao “transporte coletivo”, que é a expressão “urbano”.

Para entender esta definição, é preciso recorrer à legislação brasileira, que, apesar de não definir o que é transporte público ou transporte coletivo, define de quem é a competência para legislar e administrar:

[...] conforme determina a Constituição Federal, em seu art. 30, inciso V, a competência executiva do transporte urbano é do Município, e a do transporte intermunicipal, devido à competência residual, vide o art. 25, § 1º da Carta Magna, é do Estado. Quanto ao Distrito Federal, o art. 32, § 1º, atribui-lhe as competências legislativas reservadas aos estados e municípios. À União, resta regulamentar o transporte interestadual e internacional de passageiros. (BORGES, 2006, p. 3)

Como este trabalho está preocupado com a discussão sobre a organização das cidades, e com o discurso do MPL, o que se fará, é uma imersão no debate sobre o transporte coletivo urbano, ou seja, por definição, o transporte público que tem a característica de locomover



cidadãos de forma coletiva dentro das próprias cidades. Serão excluídas da análise as características e competências para operacionalizar e fiscalizar o transporte intermunicipal, interestadual e internacional. Portanto, ao falar de transporte coletivo, nesta pesquisa, se estará argumentando sobre o transporte de pessoas nas cidades e que são de competência dos municípios. A pesquisa ainda é um pouco mais específica: fará uma abordagem apenas sobre a organização dos ônibus, excluindo-se os demais meios de transporte coletivos urbanos.

Esta delimitação se justifica na medida em que o que está em análise aqui é a pauta do MPL. Ademais, de maneira quantitativa, a forma de locomoção através do transporte público que prevalece é o ônibus; seja pela ausência de transportes coletivos alternativos ou simplesmente pela opção pessoal de cada cidadão, o fato é que o ônibus é o principal meio de transporte nas grandes cidades; em São Paulo é responsável pela mobilidade de 6 milhões de passageiros diariamente (enquanto o metrô corresponde a 2 milhões) e no Rio de Janeiro corresponde a cerca de 70% do transporte de pessoas (GREGORI, DRUMOND, 2014; MATELA, 2014).

Evidentemente, os municípios não podem legislar sobre o transporte coletivo de maneira aleatória, sem respeitar as regras gerais definidas em legislação federal, como o Código de Trânsito, a Lei de Concessões e a Lei das Licitações, por exemplo (BORGES, 2006). Deste modo, há alguma autonomia para que cada município determine a organização de seu transporte coletivo, porém, é necessário sempre estar de acordo com o ordenamento jurídico em “instâncias superiores” sob pena de inconstitucionalidade.

Objetivamente, quando se trata de transporte coletivo, os municípios têm duas possibilidades: prestar o serviço, como o faz, por exemplo com saúde e educação, ou transferir essa responsabilidade aos particulares, como costumeiramente acontece com os ônibus. No Brasil, apenas 13 cidades adotam o modelo de administração pelo município, mediante a não cobrança direta de tarifa.

Diante um número tão baixo de cidades que adotam essa forma de gerir o transporte, se é conduzido a concluir que a melhor forma de resolver o problema do transporte coletivo é através da concessão do serviço a empresas particulares. Porém, não são poucos os problemas insurgentes deste modo de gestão, a começar pela forma como o serviço é autorizado pelo ente público aos particulares.

Segundo levantamento do jornal O Globo, em 2013, em 13 capitais brasileiras os ônibus operavam sem licitação; mas, mesmo em

casos em que o processo de concessão é formalizado, não deixam de existir incongruências em toda esta dinâmica:

Além da falta de licitação, o transporte urbano no país enfrenta, ainda, o fato de que muitas empresas continuam a contratar com o poder público apesar de terem dívidas milionárias. Dever quase R\$ 3 bilhões não impede que empresas continuem a vencer licitações no Rio, em São Paulo e em Belo Horizonte: O GLOBO levantou, na lista de inscritos na dívida ativa da União, utilizando CNPJs de empresas e CPFs de empresários de transporte urbano, que 49 empresas e 17 empresários do ramo devem R\$ 2,8 bilhões. (DUARTE, BENEVIDES, 2013)

Além destes problemas, há os casos de fraudes que acontecem no processo licitatório para beneficiar determinadas empresas e pessoas. Conforme investigação do G1 “documentos [...] evidenciam a existência de um esquema de fraude em licitações de transporte urbano que operou em ao menos 19 cidades de sete estados e do Distrito Federal com o objetivo de favorecer, principalmente, empresas de duas famílias (PASSARINHO et al., 2016).

Outras mazelas do sistema de transporte coletivo urbano aparecem na execução do serviço: superlotação, veículos defasados e longa espera nos pontos pela passagem dos carros são alguns dos problemas enfrentados pelos usuários de transporte coletivo nas grandes metrópoles. Assim como as falhas nas concessões do serviço, os problemas na execução não são apenas de ordem técnica. Coelho e Serpa (2001) concluem, em estudo de caso realizado na cidade de Salvador, que há diferença na prestação de serviços de transporte coletivo de acordo com cada localidade. Em bairros com moradores de maior poder aquisitivo, ou em locais estratégicos para os interesses econômicos – neste caso bem acentuado pela atividade turística – havia um melhor atendimento pelas empresas de ônibus. Já em bairros populares, a qualidade do serviço era inferior.

A diferença em relação ao tratamento dos usuários de bairros periféricos ou zonas privilegiadas da cidade também é notada em São Paulo. O cuidado com a infraestrutura do transporte de acordo com a região deixa clara a segregação que existe nas cidades e o descaso com aqueles usuários que mais dependem do serviço. Um dos símbolos que demarcam essa segregação, são os pontos de ônibus; enquanto na

periferia há menos pontos e com menos conforto, nas áreas valorizadas os pontos são de maior qualidade e em maior quantidade (G1, 2014)

A conclusão do estudo em Salvador e a realidade notada em São Paulo deixam em evidência o contrassenso que é o transporte coletivo urbano nas grandes cidades: aqueles que mais dependem desse meio de transporte são os mais ignorados pelos empresários e pelo Estado. Hicks Jr. e Selenberger (1981, p. 561-562) avaliam que o transporte metropolitano deve ser planejado de acordo com dois objetivos fundamentais, sendo um deles a “justiça social ou equidade, visando, principalmente, àquela parte da população mais dependente do sistema metropolitano de transporte, basicamente o transporte coletivo”. Entretanto, o que acontece é uma subversão desse objetivo, o que deixa de garantir justiça social.

Até este momento, o trabalho apresentou algumas incongruências do modelo de gestão do transporte coletivo urbano da forma como acontece hoje na maioria das cidades brasileiras. É importante apontar todos estes problemas porque eles salientam o quão relacionado estão a segregação urbana e a luta de classes, que ficam aqui ilustradas pela operação do transporte coletivo.

Na atual estrutura das cidades e conforme exposto no próprio texto constitucional, o transporte coletivo tem caráter essencial para a circulação das pessoas. Ele

Desenvolve papel social e econômico de grande importância, pois democratiza a mobilidade, na medida em que facilita a locomoção das pessoas que não possuem automóvel ou não podem dirigir; constitui um modo de transporte imprescindível para reduzir congestionamentos, os níveis de poluição e o uso indiscriminado de energia automotiva; e minimiza a necessidade de construção de vias e estacionamentos. Um sistema de transporte coletivo planejado, otimiza o uso dos recursos públicos, possibilita investimentos em setores de maior relevância social e uma ocupação mais racional e humana do solo urbano. (SANTOS, 200-, p. 1)

Esse caráter essencial do transporte coletivo nas cidades também fica explícito no outro objetivo fundamental para planejamento do transporte metropolitano de Hicks Jr e Selenberger (p. 561, 1981), que é a “eficiência econômica, entendida como a maximização dos benefícios

líquidos provenientes da acessibilidade da população às oportunidades metropolitanas”. O reflexo desse objetivo é o benefício de todos os segmentos da sociedade pela existência do transporte coletivo; o trabalhador que consegue chegar ao trabalho, o empresário que tem disponibilidade de mão de obra e do mercado consumidor e os usuários de maneira geral que tem acesso a todas as oportunidades que a cidade oferece (SANTOS, 200-).

Todavia, para que todas essas benesses sociais sejam alcançadas, é preciso um transporte coletivo que funcione sem vícios – dentre os quais alguns aqui apontados -, caso contrário essas oportunidades oferecidas pela cidade não serão amplamente alcançadas por todos, conforme denuncia o MPL. Isso porque um transporte coletivo que não é devidamente controlado e fiscalizado pelo poder público em concomitância com uma política de mobilidade que não privilegia as classes que mais necessitam desse transporte acaba por não proporcionar acesso à cidade para determinada classe social.

Soma-se ainda a todos esses empecilhos para que o trabalhador usufrua plenamente do transporte coletivo, o peso das tarifas para os usuários de renda mais baixa. Além do descaso estrutural já mencionado, o trabalhador tem ainda mais um fator que o distancia da cidade: o alto custo das tarifas de ônibus. De acordo com a nota técnica 157 de abril de 2016 do DIEESE, em comparação com várias cidades do mundo, São Paulo é aquela em que o gasto com transporte público é o mais elevado, correspondendo a 16,95% do salário mínimo.

A nota utiliza como critério para pesquisa, o gasto com vinte dias úteis, contabilizando ida e volta. Ou seja, o trabalhador se vê obrigado a despendar 16,95% do salário mínimo apenas para poder ir de casa para seu local de trabalho e, após, voltar para casa. Caso se considere a necessidade da locomoção para outras finalidades – lazer, saúde, etc... – essa fração aumentaria ainda mais.

Portanto, o debate sobre o transporte coletivo no interior das cidades ilustra, em última análise, o *modus operandi* de uma organização social pautada na lógica capitalista, pois na medida em que o transporte começa a gerar lucro, o objetivo final a ser alcançado é a mais-valia e não o bem-estar dos usuários de ônibus ou da coletividade como um todo. Esta finalidade que vislumbra prioritariamente sucesso econômico é o que determina a organização dos ônibus enquanto um meio de transporte que, apesar de ser o mais acessível, ainda não consegue ser democrático.

Neste sentido, a crítica à mobilidade urbana de maneira geral e ao sistema de ônibus da forma como é operado na maioria das cidades de

maneira específica, é de importância fundamental para pensar em uma nova forma de organização das cidades onde não impere predominantemente os interesses de mercado de uma classe minoritária. Fazer essa crítica é deixar claro uma desaprovação sistemática profunda. É isso o que o MPL tenta fazer: criticar a estrutura urbana capitalista tendo como instrumento de mobilização o sistema de transporte coletivo urbano.

Tanto é assim que a proposta do movimento para tentar resolver os problemas do transporte nas cidades é a implementação ampla e irrestrita do passe livre para todos, ou seja, a efetivação da tarifa zero nos ônibus municipais. Propor essa solução não é uma questão meramente técnica; é também ideológica. Há inúmeros diálogos que podem ser traçados e alternativas que podem ser levantadas para tentar melhorar os ônibus municipais, tais como licitações mais transparentes, participação popular na elaboração dos horários e escalas de ônibus, maior investimento e organização do tráfego de ônibus, proposta de obrigação de as empresas pagarem integralmente o vale-transporte dos funcionários, entre inúmeras outras.

Mas, para o MPL, estas possíveis soluções não são as ideais para melhorar o sistema de transporte coletivo urbano. Podem até ser consideradas questões pertinentes e relevantes, mas não são, de fato, extremamente significativas. Isto ocorre porque, além de querer um transporte público de maior qualidade, mais célere e que atenda os trabalhadores de maneira efetiva, o movimento almeja, também, apontar as incongruências do modo de produção capitalista e o quão ligado a estrutura urbana este sistema está.

Assim, ao apontar a ineficiência econômica e social dos ônibus municipais, o movimento denuncia as práticas predatórias inerentes ao capitalismo. É possível afirmar que o movimento obtém êxito, de certa forma, quando consegue pôr em pauta a discussão sobre tarifa zero a nível nacional, como aconteceu em 2013 quando grandes veículos de comunicação se obrigaram a noticiar sobre o tema.

Deste modo, tendo em vista essa proposta de tarifa zero - que parece ser o diálogo mais denso travado pelo movimento - defendida pelo MPL, se fará, a seguir, uma discussão sobre o passe livre nos ônibus municipais: sua viabilidade técnica e econômica, os interesses políticos e de classe e a análise sobre as cidades que, de alguma forma, já aplicam a tarifa zero.

### 3.3 TARIFA ZERO: INTERESSE POLÍTICO OU INVIABILIDADE TÉCNICA?

A priori, é necessário esclarecer um ponto: apesar de seu caráter anticapitalista – como será exposto mais detalhadamente a seguir – o MPL propõe a implementação da tarifa zero de forma imediata, ou seja, o movimento enxerga a possibilidade de um transporte coletivo inteiramente gratuito mesmo na atual organização das cidades capitalistas. Neste sentido, é importante entender de que maneira a modificação na forma de locomoção das pessoas impacta a economia da cidade e a vida dos cidadãos que nela habitam.

Logicamente, uma simples fórmula econômica ou matemática não dá conta de fornecer subsídios suficientes para uma análise sobre a viabilidade da implementação da tarifa zero nas cidades brasileiras. Isso porque os impactos sociais, muitas vezes, não podem ser quantificados numericamente. Deste modo, não há como elaborar uma balança que consiga pesar a eficiência financeira de um lado, os impactos sociais do outro e forneça um resultado absoluto.

Para a discussão sobre o passe livre, há dois grandes balizadores: o debate técnico – que versa sobre a viabilidade econômica, os benefícios sociais, a operacionalização dos ônibus, suas demandas, entre outros – e o debate político – que trata sobre os interesses econômicos e de classe que estão envolvidos neste campo. Este trabalho, apesar de não ignorar o debate técnico, tem interesse maior em explicitar as facetas políticas que muitas vezes, inclusive propositalmente, não aparecem e demonstrar o quão ideológica é a proposta do passe livre.

Esta pequena introdução ao debate da tarifa zero neste trabalho é produtiva porque deixa claro que muitos são os fatores que pesam sobre o debate da gratuidade das tarifas, sendo que os argumentos não podem ser reduzidos à questão econômica do discurso. Pode se perceber como a análise econômica e social desta discussão são imiscuídas, a partir dos escritos de Peschanski (2013) que discorre sobre os impactos da tarifa zero nas cidades capitalistas:

Dentre os impactos positivos está a drástica diminuição dos custos sociais relacionados à poluição e ao trânsito quando o meio de transporte principal é o automóvel individual. A contaminação do ar ocasiona doenças respiratórias e, conseqüentemente, gastos médicos, para o cidadão e o Estado. Na medida em que tais doenças respiratórias incapacitam os membros de uma sociedade, levam também a uma possível desaceleração econômica – trabalhadores cansados e sem saúde não produzem no mesmo

nível que trabalhadores sadios. Há outros gastos relacionados ao uso do automóvel em massa, como a manutenção de uma rede de fiscais de trânsito, necessária para organizar cidades com tráfego intenso, custos de internação hospitalar em casos de acidente de trânsito – a segunda causa de internações em hospitais públicos, só superada pelas relacionadas a doenças respiratórias – e o tempo (produtivo) perdido em engarrafamentos. (p. 60-61)

Há que se mencionar ainda, a força política das montadoras de automóveis no Brasil, que reiteradamente pressionam os governos exigindo redução de impostos e facilidade no crédito (PESCHANSKI, 2013), o que acarreta em um adensamento maior ainda no fluxo de transportes individuais em desfavor do uso de transporte coletivo. Ou seja, além de não investir na qualidade e eficiência do transporte para a coletividade, o estado brasileiro ainda beneficia financeiramente – a custos altos para os cidadãos – grandes corporações.

Apesar desse fenômeno sintomático do tempo em que vivemos, quando tudo tende a ser mercantilizado e medido a partir da ótica do retorno financeiro, há outras ferramentas que podem servir satisfatoriamente para a análise da viabilidade da tarifa zero, como por exemplo, os benefícios sociais que podem ser ocasionados por um transporte público gratuito. “O bem-estar das pessoas e o destino econômico das cidades estão cada vez mais ameaçados pelos congestionamentos, pela poluição aérea, pela poluição sonora, pelos acidentes de trânsito [...]” (BRINCO, 2014, p. 9).

Os problemas são sintomáticos e latentes, e é possível, inclusive, que uma nova organização na lógica dos transportes resulte em uma maior qualidade de vida para as pessoas que vivem nas cidades. Mas, ao que parece, isto, por si só, não justifica uma tentativa de democratização do acesso à cidade.

Evidentemente que há a necessidade pragmática de custear o transporte. Porém, as alternativas para que se faça isso existem: no mínimo 102 cidades espalhadas por 29 países já oferecem o transporte coletivo gratuito para os seus moradores<sup>11</sup>. São lugares distantes uns dos outros e com realidades culturais e econômicas abissais, mas o fato é que, tecnicamente, conseguiram estruturar um modelo de transporte

---

<sup>11</sup> Informações sistematizadas sobre o passe livre ao redor do mundo disponíveis no site: <http://freepublictransport.com>

municipal sem cobrança de tarifas. Em algumas cidades, apenas algumas linhas são gratuitas, mas em outras, linhas cobrem todo o território urbano durante todo o dia sem nenhum custo para os usuários.

Dentre estas 102 cidades que operam o sistema de transporte – ou pelo menos parte dele – sem cobrança de tarifas, 13 estão localizadas no Brasil. São elas: Eusebio-CE, Anicuns-GO, Maricá-RJ, Silva Jardim-RJ, Porto Real-RJ, Monte Carmelo-MG, Itatiaiuçu-MG, Muzambinho-MG, Potirendaba-SP, Paulínia-SP, Agudos-SP, Pitanga-PR e Ivaiporã-PR (FARE...2017).

Cada uma destas cidades opera o transporte coletivo de um jeito, dentro de suas especificidades. Há cidades que implementaram o sistema gratuito há pouco tempo, e existe cidade que já conta com o transporte coletivo sem cobrança de tarifas há mais de 20 anos.

É o caso de Monte Carmelo. Os moradores não pagam pelo ônibus no município desde 1994 e todas as despesas são custeadas pelo município. Apesar da gratuidade, o sistema de transporte coletivo da cidade não funciona de modo eficiente. Há poucas linhas e poucos horários para atender a população, além de ônibus sucateados e antigos (G1, 2013). O exemplo oposto a Monte Carmelo, é a cidade de Maricá. No município carioca, o passe livre está em vigor desde 2014 e os ônibus funcionam 24 horas por dia. Os veículos contam com ar condicionado e são confortáveis, segundo os usuários, e além do transporte gratuito prestado pela Empresa Pública de Transporte (EPT), há ainda concessionárias que podem prestar o serviço mediante cobrança de tarifas (G1, 2014).

Entretanto, mesmo com a circulação dos ônibus que cobram tarifas, o Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Setrerj) já ingressou com diversas ações judiciais alegando que a atuação da EPT de Maricá ocasionava uma concorrência desleal, o que fez com que o Poder Judiciário decidisse pela suspensão da prestação do serviço gratuito, sob pena de R\$ 20.000,00 por dia de descumprimento da medida (G1, 2016).

Ou seja, é, mais uma vez, o poder econômico de determinados segmentos pautando a agenda de políticas públicas. Nada mais é do que o setor privado – preocupado com seus lucros – judicializando – e obtendo êxito - uma medida que é de competência do poder executivo municipal, e que, portanto, o município tem autonomia para legislar sobre. O caso de Maricá demonstra o quanto o Passe Livre é uma discussão ideológica de caráter anticapitalista.

Em última análise, é possível observar a queda de braço entre mercado e poder público de maneira bastante acintosa: o primeiro



defendendo os interesses de uma pequena minoria oligopolista e o segundo, neste caso, se esforçando para assegurar uma medida que acarrete em benefícios para os cidadãos. A dicotomia de interesses é tanta que, um dos argumentos do município para não cumprir a medida é que a única frota de ônibus que circula de madrugada na cidade de Maricá é da EPT. As concessionárias retiram os veículos em circulação a partir das 23:00 horas, justamente porque não compensa, financeiramente, manter os ônibus rodando a partir deste horário.

Quando da inauguração do transporte sem cobrança de tarifas, o município divulgou uma nota em que deixa bastante evidente a diferença de olhar para o transporte coletivo como política pública ou como fonte de renda para uma minoria:

O início das operações da autarquia Empresa Pública de Transportes (EPT), criada pela prefeitura, significa o atendimento às reais demandas da população – não apenas aos interesses dos empresários – e a linha circulará por toda a extensão do município – de Ponta Negra ao Recanto de Itaipuaçu – sem qualquer tipo de cobrança de passagem [...] A iniciativa, integralmente custeada pela prefeitura, é considerada um marco histórico no combate ao monopólio que há 40 anos controla os transportes públicos no município contra todos os interesses da coletividade (G1, 2014).

Esse discurso é importante porque demonstra o quanto, muitas vezes, o interesse privado se sobressai em relação aos interesses da coletividade quando o assunto é transporte público.

Apesar da existência de cidades no mundo e no Brasil que aderiram ao Passe Livre, é necessário entender a impossibilidade de universalizar a análise. Cada cidade é um caso muito específico. Portanto, não é possível afirmar que o modelo de Maricá serviria para São Paulo ou Rio de Janeiro, por exemplo. Geograficamente, demograficamente e economicamente estas cidades são muito diferentes e obviamente o custo do transporte coletivo em São Paulo ou no Rio de Janeiro é muito maior que em Maricá.

É fundamental destacar que Maricá recorrentemente é citada como exemplo aqui porque, dentre as cidades brasileiras com transporte coletivo gratuito, é aquela com maior população estimada pelo IBGE em 2016, tendo 149.876 habitantes. Ainda assim, é muito menor que as

idades de São Paulo e Rio de Janeiro, que contam com uma população atual de 12.038.175 e 6.498.837 habitantes, respectivamente.

Ou seja, acreditar que o sucesso do passe livre em Maricá é motivo suficiente para que grandes cidades sigam este modelo é um erro. Inclusive porque, a simples isenção do pagamento da tarifa de forma direta pelos usuários não é garantia de sucesso para este tipo de política, vide o caso de Monte Carmelo. Por outro lado, é indiscutível que as grandes metrópoles têm capacidade suficiente para propor um debate sério sobre o passe livre universal, assim como podem buscar alternativas técnicas que viabilizem a efetivação do passe livre como política pública importante para a cidade.

Silveira e Cocco (2013) debatem sobre a importância da mobilidade urbana e apontam algumas questões que engessam a discussão:

A mobilidade proporcionada pelo transporte público facilita o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais etc. Tarefa inglória, pois no Brasil, essa se dá em um ambiente construído absolutamente desadaptado para fazê-lo, seja porque os pactos de poder locais e regionais favorecem a expansão urbana dispersa, consoante uma proteção à produção imobiliária e ao rentismo – a despeito das diretrizes do Estatuto das Cidades e dos Planos Diretores Municipais -, seja porque o processo histórico que ensejara os serviços de transporte público no Brasil leva a marca do enfraquecimento contínuo do Estado no âmbito federal e dos entes federados, incluindo os municípios.

Entre outros fatores, isso decorreu em razão do esgotamento da capacidade de endividamento externo federal e delegação de responsabilidades aos municípios (sem condições de leva-las a cabo); da ausência de canais para a alocação de recursos nesses municípios; da desestruturação dos órgãos de planejamento e gestão de transportes urbanos federais e estaduais; da formação de uma estrutura conservadora de poder com forte poder de persuasão, composta pelo empresariado de ônibus; e da força histórica das classes e frações de classes ligadas aos negócios de terra rural e urbana, presentes em pactos de poder de diferentes escalas.

Da reflexão dos autores, se destaca a forte presença de representantes do capital que detém poder tão grande a ponto de impedir qualquer avanço na discussão sobre o passe livre. Os mesmos setores que são em parte responsáveis pela segregação urbana, também são responsáveis pelo atraso no debate sobre a mobilidade e o transporte coletivo. Estes agentes são o empresariado de ônibus e de construção civil, os especuladores, etc.

O fato de existir essa estrutura conservadora, conforme apontado pelos autores, não significa a absoluta inércia de discussão sobre o processo urbano, porém dificulta sobremaneira a transformação desse debate em efetiva política pública exequível. Um exemplo, talvez, dessa subserviência do poder público ao empresariado pode ser ilustrado pelo discurso e, após, pela administração de Fernando Haddad em São Paulo.

Em 2001, Haddad publicou um texto na Folha de São Paulo, em que faz defesa veemente do IPTU progressivo. O que interessa neste texto do ex-prefeito da capital paulista é a confrontação direta com os empresários. Escreveu Haddad:

Numa conversa franca e desapaixonada, os empresários teriam que admitir três coisas: 1) o aumento do IPTU não pesa na planilha de custos das empresas (menos do que 0,1% do seu faturamento); 2) depois das duas últimas gestões municipais, a cidade não pode ser administrada sem um orçamento maior; e 3) os R\$ 400 milhões de recursos adicionais viabilizam investimentos que gerarão cerca de 16 mil empregos (40 empregos para cada R\$ 1 milhão investido).

Entretanto, quando o embate empresariado *versus* população tornou-se público e atingiu grandes proporções na gestão de Haddad, o então prefeito foi acusado de beneficiar o poder econômico. “Não foi o MPL que optou por tirar verba de áreas sociais para subsidiar a manutenção do valor da tarifa. Foi o prefeito que fez a opção política por penalizar essas áreas para não ter que colocar limites nos lucros das concessionárias que operam o transporte coletivo” (VESPOLI, 2015). Ou seja, mesmo nos setores progressistas da política, o capital influencia e pauta a coisa pública.

Desta maneira, e conforme já argumentado, fica latente uma relação entre classes. De um lado o empresariado que, frequentemente, consegue impor suas condições e nortear a forma como se organiza a vida da outra classe, o trabalhador que necessita do transporte público. É

por enxergar essa disputa e por propor o projeto mais radical diante da estrutura capitalista que o MPL pode ser visto como um movimento anticapitalista.

Apesar de a proposta do passe livre não ser incompatível com o capitalismo, do ponto de vista econômico – uma vez que contribui e pode tornar ainda mais eficiente a própria manutenção do modo de produção capitalista –, ela é ainda mais compatível com uma alternativa social em que justiça social e econômica são os elementos centrais da atividade econômica (PESCHANSKI, 2013). Mais que isso, a proposta de passe livre confronta diretamente o poder do capital.

É a subversão da lógica existente atualmente; é a preponderância dos interesses coletivos sobre o lucro da classe empresária. Portanto, ao olhar a proposta do passe livre pelo MPL, é necessário enxergar além. É ver, nesta discussão, um caráter ideológico. Existe, evidentemente, uma preocupação mais imediata de tentativa de melhora da vida do trabalhador dentro do modo de produção capitalista, mas há também uma preocupação teórica e simbólica em demonstrar o quão arraigado o capitalismo está em todas as esferas de nossas vidas, uma vez que o serviço de transporte também é uma mercadoria.

É como reflete Lucio Gregori (2016), colaborador do MPL:

[...] penso que a questão da mobilidade, com seus significados profundos no imaginário da sociedade e no relevante papel que desempenha na manutenção das diversas segregações, nas e das periferias, as raciais, em relação aos pobres, aos jovens, etc., pode e deve ser um elemento central de luta política mais ampla.

Em última análise, é considerar que mobilidade não é apenas a locomoção das pessoas; o carro enquanto principal meio de transporte não é uma escolha aleatória e a tarifa zero não é somente uma tentativa de melhora da vida da população em geral. Mobilidade é enfrentar a segregação, optar por priorizar um transporte coletivo ao invés do individual é combater o carro enquanto mercadoria fetiche da forma como é tido hoje e confrontar o forte empresariado das montadoras e propor a tarifa zero é desafiar a lógica do capital que está presente, também, na organização do transporte coletivo nas cidades.

Portanto, estudar esses elementos é situar o passe livre em uma prateleira de disputa ideológica e política. É mais do que a simples discussão técnica sobre como subsidiar o transporte. Conforme

demonstrado, um dos grandes entraves para o avanço da proposta pelo passe livre nos poderes executivos municipais é o poder do capital. Tanto que, desde o início da década de 1990, São Paulo, na administração de Luiz Erundina, já criara um projeto de lei que propunha a tarifa zero. A viabilidade econômica do projeto consistia na criação de um fundo de transportes que seria mantido com a arrecadação de um IPTU progressivo que funcionaria sob a lógica de que quem tem mais condições, deve pagar mais impostos (CARRANÇA, 2013).

Ou seja, a discussão técnica sobre o passe livre é muito importante e fundamental para o sucesso da política. Entretanto, a preocupação desta pesquisa, é evidenciar que, através do discurso mascarado da inviabilidade do projeto, está uma classe que teme por perda de privilégios caso a tarifa zero seja universalizada em todas as cidades do país. A atuação do sindicato dos transportes em Maricá demonstra o quão ativa e influente é esta classe.

Assim, não é que se ignore uma discussão mais ampla sobre as medidas que devem ser adotadas para entender a viabilidade do passe livre, mas o que este trabalho pretende, sobretudo, é demonstrar que a tarifa zero é uma discussão política em que, quando analisada de maneira mais atenta revela uma luta de classes pujante e ao mesmo tempo velada, como se a tarifa dos ônibus não pudesse ser questionada dado o absurdo que seria um transporte coletivo gratuito.

Desta maneira, neste momento, nada mais importante que desmistificar/desnaturalizar esse discurso e tentar demonstrar que, assim como educação e saúde, o transporte coletivo também pode ser uma política pública subsidiada integralmente pelo estado. Portanto, há que se deixar claro que, mais do que um debate técnico, o passe livre é também um debate ideológico, e nos moldes como é apresentado pelo MPL remete a certo caráter anticapitalista.

Deste modo, a proposta do MPL pelo passe livre e a forma de organização do movimento remetem a uma recente e diferente forma de a alguns setores da esquerda militar<sup>12</sup>. Para além do movimento

---

<sup>12</sup> Recente porque o MPL surge após os anos 2000, já inserido – e cada vez mais – em um mundo muito mais voltado para o virtual do que outrora, o que corrobora, inclusive, com uma organização online que não podia ser experimentada em épocas anteriores. Assim, desde o relacionamento com outros movimentos até a chamada para atos passa pelas redes. E diferente porque, além deste novo instrumento que é a internet, o movimento tem um caráter autonomista, que faz com que toda a sua estrutura e organização

trabalhista, estes movimentos sociais – como o MPL – fazem emergir uma nova forma de organização e de luta anticapitalista. E são estas lutas e esse caráter anticapitalista que serão abordados no último capítulo.

#### 4 POR ONDE TRANSITA O ANTICAPITALISMO?

Neste último capítulo, se investirá nos dois últimos tópicos que fecham a discussão proposta pela pesquisa. São eles: o anticapitalismo e o MPL enquanto movimento anticapitalista. Evidentemente este debate não será feito de forma desamarrada de tudo o que já foi discutido, por isso, em muitos momentos se estará fazendo referências à categorias que já foram elaboradas no trabalho, como cidade, transporte coletivo, movimentos sociais, etc... Assim, para que fique metodologicamente organizado, é preciso iniciar este capítulo falando sobre o capitalismo no meio urbano.

Isto porque, para entender e admitir que existem movimentos anticapitalistas que emergem das relações que são desenvolvidas nas cidades, é necessário partir de uma premissa: as cidades são espaço de reprodução e proliferação do sistema capitalista. O capitalismo, hodiernamente, precisa das relações urbanas para continuar se reinventando. Tanto que, atualmente, se pode dizer que a ilustração perfeita do poder do capital são as construções glamorosas dos centros empresariais, ou as ruas entupidas de propagandas em telas gigantes e modernas como a *Times Square*.

Neste sentido, evidentemente, se torna inviável teorizar sobre o anticapitalismo sem falar do capitalismo. Evidentemente, também, para falar sobre o capitalismo é preciso entender sobre as inúmeras possibilidades de caminhos teóricos que podem ser percorridos em relação a este tema. Assim, por uma questão metodológica, se esclarece que, nesta pesquisa, a opção por abordar a questão será a partir de dois autores da tradição marxista. Um deles já frequentemente citado, David Harvey e a outra, é Ellen Meiksins Wood.

Um último esclarecimento, antes de adentrar ao tema, é que não se organizará, neste espaço, um grande arcabouço teórico sobre o capitalismo. Apenas se condensará algumas ideias que possam fornecer subsídios suficientes para a compreensão da luta anticapitalista no meio urbano e na forma como ela se organiza e acontece atualmente, dentro da atual estrutura deste capitalismo globalizado. Portanto, não se dará atenção para aspectos estritamente técnicos ou que mais têm relação com uma teoria econômica do capital.

#### 4.1 ANTICAPITALISMO PARA ALÉM DAS RELAÇÕES DE TRABALHO

Para entender o capitalismo, na medida em que este trabalho se propõe a fazer, é preciso visualizar que é “um sistema no qual praticamente todos os bens e serviços são produzidos para e obtidos através do mercado” (WOOD, 2006, p. 38). Outras formas de organização social também tiveram mercados, porém, é apenas no capitalismo que a dependência do mercado se torna uma condição fundamental da vida. Este mercado abrange tudo; desde a compra e venda da força de trabalho daqueles que não são proprietários dos meios de produção, até a compra e venda dos produtos produzidos pelos trabalhadores (WOOD, 2006).

Ou seja, é um sistema baseado na mercantilização de tudo o quanto pode ser mercantilizado; da força do trabalho humano aos produtos sem vida já finalizados, de matéria prima à mais alta tecnologia, dos alimentos às estradas com pedágios. Praticamente tudo, no capitalismo, é abraçado pelo mercado de uma maneira ou de outra, e este mercado, hoje, tem como meio principal de produção e reprodução as cidades.

Sobre a relação, entre capitalismo e cidade, Harvey (2014) explica - de acordo com as teorizações de Marx - que o modo de produção é fundamentado pela incessante busca da mais-valia. Assim, para produzir mais-valia, é necessário gerar excedentes de produção. Estes excedentes, hoje, são gerados em função da demanda urbana que os exigem, assim como a relação contrária também existe: o capitalismo necessita da urbanização para absorver o excedente do que foi produzido. “Dessa maneira, surge uma ligação íntima entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização” (HARVEY, 2014, p. 30).

É notório que emaranhado a todo este processo de produção e circulação do capital, ao mercado, existe uma enormidade de vínculos que se desenvolvem e podem render diversas análises teóricas: de econômicas à filosóficas; porém, por ora, o que interessa, é a percepção de que no capitalismo, a mercantilização de praticamente todos os aspectos da vida é fundamental para a manutenção do sistema, e a consequência desta mercantilização passa pela relação entre classes, entre patrão e empregado. Além disso, atualmente o capitalismo necessita da cidade para o seu desenvolvimento.

Sendo verdade que a premissa mais básica do capitalismo está relacionada com o urbano, é consequentemente verdade que todas as



outras relações sociais de que necessita o capitalismo também estão concentradas na cidade; é ali que se dá a relação entre classes, as tensões trabalhistas, o controle da vida do trabalhador, a difusão de ideologia e o reinado do consumo e do mercado. Não por acaso *Times Square* 's existem.

A reprodução do capital passa por processos de urbanização de inúmeras maneiras. Contudo, a urbanização do capital pressupõe a capacidade de o poder de classe capitalista dominar o processo urbano. Isso implica a dominação da classe capitalista não apenas sobre os aparelhos de Estado (em particular, as instâncias do poder estatal que administram e governam as condições sociais e infraestruturais nas estruturas territoriais), como também sobre populações inteiras – seus estilos de vida, sua capacidade de trabalho, seus valores culturais e políticos, suas visões de mundo. Não se chega facilmente a esse nível de controle, se é que se chega. A cidade e o processo urbano que a produz são, portanto, importantes esferas de luta política, social e de classe (HARVEY, 2014, p. 133).

Em outras palavras, e caso Harvey optasse por usar as categorias de Gramsci, ele diria que a cidade é, por excelência, um espaço de tentativa de construção de hegemonia; e mais: a cidade capitalista é o ambiente que mais concentra os instrumentos necessários para que se chegue cada vez mais próximo desse “consenso universal” de aceitação do modo de vida e de reprodução capitalista.

Desta maneira, existindo uma ligação íntima entre urbanização e desenvolvimento do capitalismo, não é inesperado nem incomum – sobretudo porque, como aponta o autor é muito difícil chegar a um nível de controle em que todos aceitem a reprodução do capital - que do seio dessas relações e do berço das cidades surjam grupos, pessoas ou movimentos que enfrentem essa lógica de organização capitalista. Essa discussão não é recente; desde o nascimento do capitalismo existe resistência ao modo de produção. Resistência intelectual e também militante.

Entretanto, não é das lutas trabalhistas, de organização sindical ou teorias econômicas que confrontam o capital que se falará aqui. O que se pretende é discutir sobre o anticapitalismo que emerge das

relações do capital tecidas dentro das cidades. Ou seja, para cada mínima relação urbana construída e que legitima o capitalismo global, pode existir um movimento de resistência anticapitalista.

É importante observar que estas lutas de resistência são fragmentadas, e, portanto, difíceis de serem interpretadas porque não raramente são pautas bastante específicas sobre problemas urbanos - mas não apenas - e globais. São manifestações que passam desde mobilização contra o FMI, contra o Banco Mundial, até lutas contra o racismo, a favor da igualdade de gêneros, entre tantos outros. Esse momento da luta anticapitalista, inclusive, é classificado como um “movimento de movimentos”, que não reflete em uma forma de organização de luta com um objetivo único (HARVEY, 2014).

Uma questão que se pretende levantar aqui, e que parece de grande importância para analisar o anticapitalismo, é que o enfrentamento ao poder do capital pode acontecer em várias esferas. Talvez, isto seja um dos fatores que permita a admissão da assertiva de que um “movimento de movimentos” possa sim ser uma nova forma de luta anticapitalista.

Há que se diferenciar, evidentemente, movimentos que tem um cunho social e político de esquerda, mas que não vislumbram uma superação do modo de produção, de movimentos sociais que idealizam explicitamente a superação do sistema capitalista de produção. Sobre essas formas de enfrentamento ao capitalismo, Wood (2006, p. 37) explica:

Existe uma extensa gama de ‘movimentos anticapitalistas’ e uma vasta gama de atitudes em relação ao capitalismo – dos socialistas que querem substituir completamente o sistema aos críticos que o vêem como o único ‘jogo’ disponível e desejam apenas que os capitalistas sejam mais humanos e mais socialmente responsáveis.

Ilustrando o que disse a autora: é possível reivindicar um transporte coletivo gratuito e de qualidade sem se opor ao capitalismo, apenas desejando melhores condições de trabalho para os empregados, carros ecologicamente mais sustentáveis e tratamento mais humanizado para os usuários; mas também é possível que a expressão mais evidente da reivindicação de um transporte coletivo gratuito seja, justamente, o seu caráter anticapitalista.

Neste momento, no Brasil, a dificuldade de enxergar o caráter anticapitalista de determinados movimentos sociais urbanos em contrapartida aos movimentos que não objetivam a superação do capital decorre da história da organização da sociedade civil na década de 1990:

De outro lado, podemos afirmar que os movimentos sociais urbanos que se construíram nos anos 1980 e ingressaram na ‘aventura da cidadania’ nos anos 1990, não assumiram o papel de protagonistas da classe trabalhadora, ao contrário, aderiram à limitação da conquistas de direitos pela via da legalidade, abandonando a organização da classe e investindo na negociação com o Estado através de mecanismos internos, como os conselhos, fóruns e representação parlamentar, apostando na mediação dos partidos (GOULART, 2011, p. 157).

É verdade que muitos movimentos sociais brasileiros na década de 1990 assumiram esse caráter de luta por inclusão social, conquistas de direitos e garantia de cidadania, optando por mecanismos que garantiam negociações com o Estado. Entretanto, o que merece atenção, é que o fato de movimentos sociais negociarem com o Estado não descaracteriza a luta anticapitalista, apesar da compreensão de que muitos movimentos baseiam-se apenas nesta estratégia e não têm, efetivamente, um caráter anticapitalista.

Porém, vale lembrar que no início dos anos 2000, o movimento trabalhista brasileiro, representado pelas centrais sindicais passou a ser fortemente cooptado pelo governo petista, quando grandes mesas de negociações foram abertas na tentativa de uma espécie de conciliação de classes, que fosse, no mínimo, provisória e que garantisse a governabilidade com respaldo da classe trabalhadora nas gestões do Partido dos Trabalhadores (GALVÃO, 2012).

Todavia, mesmo havendo esse dialogo entre as classes e instituições, além de uma aparente acomodação das centrais sindicais e dos sindicatos, que foram menos abruptos, por assim dizer, nos anos de governo petista, ninguém discorda que a luta trabalhista, no sentido mais genuíno do termo, é configurada e definida pelo ideal anticapitalista.

Com essas questões, se pretende demonstrar que não são apenas as estratégias políticas de atuação ou os instrumentos utilizados pelos movimentos sociais que definem o seu caráter anticapitalista. É preciso ir um pouco além; é analisar as pautas, a trajetória e, sobretudo, o

discurso. É perceber na trajetória de cada movimento, a formação de consciência que passa a ser incorporada por seus membros e o resultado final - mas não estático, nem definitivo - dessas experiências na formulação e na compreensão do movimento.

Outra questão que merece ser destacada na compreensão dessa luta anticapitalista é um esforço teórico de ampliar a concepção de trabalho coletivo pensada por Marx. Para o autor, o trabalho coletivo limitava-se quase exclusivamente ao meio fabril. Mas, e caso haja uma ampliação dessa ideia para compreender que as cidades são um vasto comum produzidas pelo trabalho coletivo, o qual se realiza na cidade e sobre ela? Neste caso, o direito de usar esse comum construído não pode ser negado àqueles que contribuíram para sua construção (HARVEY, 2014).

Apesar de toda a fragmentação dos movimentos e das variadas formas de propor a luta anticapitalista urbana, estas duas questões são importantes porque, de certa forma, sintetizam aquilo que seria o núcleo destas lutas sociais urbanas de caráter anticapitalista. De um lado a percepção de que o capital se reproduz nas cidades, e de outro, a ideia de que o trabalhador que contribui para a construção dos comuns urbanos é espoliado, não apenas pela exploração da sua força de trabalho, mas também pela sua exclusão dos mais variados ambientes que ajudou a construir.

Deste modo, a proposição de enfrentamento ao capitalismo fica evidente; é, ao perceber a reprodução urbana do capital, a tentativa de subverter essa lógica e fazer com que as cidades não sirvam mais de espaço meramente mercadológico, e, ao perceber a exploração do trabalhador na falta de acesso à cidade, é se entusiasmar com a mais aparente possível luta de classes.

Assim, e até mesmo como já demonstrou Harvey (2014), as cidades são ambientes que inspiram algum fenômeno de classes. Entretanto, a grande discussão sobre este fenômeno, é o seu caráter revolucionário, ou não, e qual a importância, para a esquerda, destas lutas anticapitalistas que se desenrolam no meio urbano. É um embate sobre como deve ser enfrentado o capital, conforme já foi abordado no primeiro capítulo deste trabalho.

Um elemento que parece central nesta discussão, é que o trabalho não está alienado dos demais afazeres cotidianos e que ocorrem nas cidades. A cidade é onde se localiza a casa do trabalhador. E é, também, de onde os empresários extraem lucros. “Há uma disputa básica, como um pano de fundo, entre aqueles que querem dela (cidade) melhores

condições de vida e aqueles que visam apenas extrair ganhos” (MARICATO, 2013, p. 20).

Importante deixar claro que a reivindicação por melhores condições de vida pode ser compatível, muitas vezes com a luta anticapitalista. Rolnik (2013) teoriza e, ao fazê-lo, ironiza sobre a impossibilidade de aquisição do direito à cidade em concessionárias de automóveis ou no Feirão da Caixa. O aumento da renda do trabalhador, por si só, não satisfaz as necessidades da vida urbana. É esta relação que se pretende demonstrar: as reivindicações sobre trabalho não estão distante das manifestações sociais contra outras formas de controle do capital.

Isto não significa que sejam a mesma coisa. Tanto não o são que há muitas divergências entre as articulações trabalhistas e os movimentos sociais de esquerda. Porém, ambos podem ter caráter revolucionário ou meramente reformista. É compreensível que haja grandes inquietações sobre a teorização deste anticapitalismo que vem se articulando mais recentemente e que aborda a questão a partir de uma perspectiva diferente. Mas não deve se ignorar que o movimento trabalhista também permite ações que não podem ser caracterizadas, de imediato, como anticapitalistas.

Além disso,

A luta anticapitalista, no sentido marxista formal, é fundamental e apropriadamente interpretada como sendo em relação à abolição da relação de classe entre capital e trabalho na produção que permite a produção e apropriação da mais-valia pelo capital. O objetivo último da luta anticapitalista é a abolição dessa relação de classe e de tudo que a acompanha, pouco importando onde ocorra (HARVEY, 2014, p. 218).

Superficialmente, o objetivo revolucionário aparenta não ter ligação com a questão urbana. Porém, todos esses movimentos que parecem estar dentro de um “movimento de movimentos”, sejam eles étnicos, de raça, gênero e sexualidade, quando assumem um caráter mais amplo e com ideais anticapitalistas, devem ser interpretados enquanto tais, e, assim sendo, é necessário entender que, muitas vezes, almejam um objetivo final para além daquele seu grito de ordem, qual seja, chegar ao âmago do modo de produção capitalista e extinguir as relações de classe na produção (HARVEY, 2014).

Estas formas de organização atuam a partir de uma lógica que Harvey (2014) chama de “teoria do cupim”. Segundo esta teoria, é possível que os movimentos revolucionários consigam ir corroendo e desestabilizando silenciosamente os alicerces institucionais e materiais que sustentam o capital até que suas estruturas se rompam e entrem em um grande colapso.

Toda essa confusão sobre as características anticapitalistas dos movimentos sociais não é exclusividade dos anos 2000. Ainda observando a década de 1990, é perceptível a aparição de diversos movimentos sociais que se opunham ao neoliberalismo emergente na época:

Desde os anos 1990, portanto, na América Latina, vemos o fortalecimento de movimentos sociais antineoliberais edificados por demandas diversificadas, mas com traços em comum, como uma base social fora da esfera produtiva direta de capital/trabalho; crítica à hierarquia do modelo de direção vertical, distanciamento e/ou negação da ação parlamentar, crítica à burocratização das organizações de esquerda, sobretudo dos partidos e denúncia da utilização dos movimentos como massa para apoio político (GOULART, 2011, p. 159).

Ou seja, se de um lado, nos anos 1990, alguns movimentos passaram a atuar a partir de uma perspectiva de garantia de cidadania e de inclusão social, outros estabeleceram diretrizes que afirmam o seu caráter de oposição ao capital. É o caso, por exemplo, do MTST. Em sua pesquisa sobre o movimento, Goulart (2011, p. 157) afirma que os “integrantes não querem ser cidadãos, mas revolucionários que carregam com altivez a identificação como sem teto”. Essa mesma característica também pode ser encontrada em todos os movimentos citados acima, o que significa que a luta anticapitalista está inserida nos mais variados tipos de movimentos sociais, o que não quer dizer, obviamente, que todos os movimentos sociais assumem a característica de anticapitalistas.

É inegável que a perspectiva tradicional marxista considera que a luta de classes será conduzida pelos proletários que, por meio da ditadura do proletariado, alcançarão o grande êxito de viver em uma sociedade sem Estado e sem classes. Para Marx – e para essa corrente marxista – as relações de dominação de classe na produção deveriam ser

deslocadas pelos trabalhadores organizados que iriam se auto gerir, criar cooperativas e seriam responsáveis por seus próprios processos (HARVEY, 2014). Entretanto, não é irracional afirmar que, muito provavelmente, as empreitadas trabalhistas sempre foram mais um fenômeno prático do que teórico.

Em uma perspectiva thompsoniana, é muito mais verossímil afirmar que, em muitos momentos em que os trabalhadores se organizaram para reivindicar direitos, esta organização, à priori, estava muito mais relacionada com um anseio de melhoria de condições de trabalho e de vida do trabalhador e sua família do que com uma consciência de classe dotada de uma clara intenção revolucionária. O autor critica essa perspectiva determinista/positivista do caminho dado, ou seja, o caminho é sempre construído nas relações, tensões e conflitos... é um processo, um fazer-se nas lutas.

Mesmo quando houve essa consciência, e os trabalhadores organizados conseguiram criar espaços autônomos, essas organizações não se demonstraram revolucionariamente viáveis diante a gigante estrutura do capital (HARVEY, 2014), seja pela incapacidade de competir ou por acabar adotando práticas exploratórias e tendo um grande desvio de finalidade.

Um dos casos de maior sucesso de autogestão operária é Mondragon, fundada em 1956 e ainda ativa, com uma diferença de remuneração aos cooperados muito inferior às grandes corporações capitalistas. Ainda que seja uma via de resistência bem sucedida, algumas de suas práticas – até mesmo para que possa se manter competitiva no mercado – são questionáveis, como práticas exploradoras de subcontratação e falta de empatia com as lutas trabalhistas de modo geral (HARVEY, 2014).

Por isso, é muito difícil crer que coletivos comunitários isolados ou o controle da produção por trabalhadores em locais periféricos consiga fazer frente às práticas predatórias do mercado capitalista. Essas soluções ou pequenas ações revolucionárias acabam se mostrando ineficazes a longo prazo, quando precisam competir com um mercado já completamente organizado e estruturado. Diante deste cenário, se pode concluir que “a abolição da relação de classe na produção depende da abolição dos poderes de que a lei capitalista do valor dispõe para ditar as condições da produção por meio do livre comércio no mercado mundial” (HARVEY, 2014, p. 221).

Em última instância, é preciso entender que a luta anticapitalista não está concentrada apenas no processo trabalhista, por mais importantes e fundamentais que sejam as discussões nesta via. Mas é

necessário, também, encontrar alternativas sociais e políticas que façam frente, ou ao menos ponham em dúvida, a organização do mercado capitalista global.

Destá maneira, parece indiscutível que a luta anticapitalista pode ocorrer fora da relação primária capital/trabalho. A grande questão, como argumenta Harvey (2014) é: qual a importância, para a esquerda, destas lutas? Mais especificamente, qual a relevância da luta urbana neste cenário de enfrentamento ao capital?

Logicamente, não são perguntas que permitem respostas simples. Porém, se está admitido que o capitalismo precisa da cidade e nela se reproduz, bem como faz com que desta relação surjam movimentos de antítese ao seu ideal, no mínimo, não se pode ignorar a importância da luta anticapitalista urbana.

Fazer esta afirmação não é, de modo algum, uma tentativa de mensurar ou catalogar qual via de atuação da luta anticapitalista é mais relevante. É, na verdade, apenas a constatação de que o enfrentamento ao poder do capital está diluído em todos os fragmentos da vida tal qual é organizada hoje. A sobreposição do mercado em relação à maioria das atividades da vida trouxe consigo espaço para empreender a luta contra este mesmo mercado das mais variadas formas.

Além do mais, são nas cidades que as mazelas do capital se manifestam de forma mais veemente.

A cidade não é apenas a organização do espaço, suas ruas e edificações, seus bairros, pessoas carregando sonhos, isoladas na multidão, em um deserto de prédios, que aboliu o horizonte e apagou as estrelas. A cidade é a expressão das relações sociais de produção capitalista, sua materialização política e espacial que está na base da produção e reprodução do capital [...] É a unidade de contrários, não apenas pelas profundas desigualdades, mas pela dinâmica da ordem e da explosão. As contradições, na maioria das vezes, explodem, cotidianamente, invisíveis. Bairros e pessoas pobres, assaltos, lixo, doenças, engarrafamentos, drogas, violência, exploração, mercado de coisas e de corpos transformados em coisas (IASI, 2013, p. 41).

Ora, as evidências das contradições do mercado e do capital na cidade capitalista abrem espaço para que cada luta que exponha essas



contradições tenha potencial revolucionário. Isso, por si só, já fornece elementos suficientes para que se considere a importância da luta urbana e no meio urbano contra o capital.

É importante esse reconhecimento porque, de certa maneira, a interpretação sobre os movimentos políticos urbanos é prejudicada por uma série de suposições que conduzem a uma “subestimação e incompreensão da potência desses movimentos para deflagrar uma mudança não apenas radical, mas revolucionária” (HARVEY, 2014, p. 217).

Este problema na interpretação decorre, muitas vezes, de certa desconfiança da esquerda tradicional que subestima esses movimentos em contraposição ao enfrentamento do capital pela luta trabalhista e por meio das organizações tradicionais como partidos e sindicatos (HARVEY, 2014). Todavia, conforme já argumentado, há sim potencial revolucionário em outras organizações que não necessariamente militam, de forma direta, no âmbito do enfrentamento capital/trabalho.

Deste modo, o esforço que se despendeu até o momento, foi na tentativa de demonstrar a capacidade revolucionária das lutas urbanas e o quão importantes são, assim como o combate empreendido no enfrentamento do capital pelas relações de trabalho, para a esquerda que vislumbra a superação do modo capitalista de produção.

Mais do que apenas ações por inclusão social e busca por cidadania, há sim movimentos sociais urbanos que assumem um caráter expressamente anticapitalista. Tal caráter anticapitalista está diretamente relacionado com a forma como o mercado e o capital se apropriam das cidades para fazer com que o sistema econômico continue ativo e prosperando.

Superada esta etapa em que se buscou entender um pouco mais profundamente no que consiste a luta anticapitalista, se abordará, a seguir, como a luta urbana anticapitalista acontece nas cidades a partir da análise da estrutura do MPL em suas ações, suas campanhas e seus discursos. Após esta análise, se poderá concluir qual a natureza do MPL – se é ou não anticapitalista – e quais as características de outros movimentos que atuam partindo de uma perspectiva semelhante.

#### 4.2 MPL, UM MOVIMENTO ANTICAPITALISTA

Até o momento, se expôs a trajetória do MPL, se fez um esforço para entendê-lo como movimento social, se teorizou sobre a cidade, o passe livre e o transporte coletivo, bem como se buscou entender um

pouco mais sobre as vias de resistências anticapitalistas que ocorrem nas cidades. É chegado o momento, então, após todas essas reflexões, de encontrar o elo entre tudo o que já foi argumentado, e a atuação do MPL.

Neste sentido, a parte final do trabalho é elaborada com uma finalidade, que é a de responder a seguinte pergunta: de acordo com a abordagem da pesquisa, com as categorias estudadas e com a pauta do MPL, é possível considerar este movimento social como um movimento anticapitalista? Evidentemente, antes de responder a questão, são necessárias mais algumas reflexões.

Em primeiro lugar, para esta análise, é importante relembrar as ações do MPL. Conforme já abordado no primeiro capítulo, o movimento não nasce pronto; ou seja, aquilo que o MPL reivindica hoje, e a forma como o faz são resultado de alguns anos adquirindo experiência e formando certa consciência de luta que só são amadurecidas em função do caminho que já foi percorrido pelo movimento.

É, de alguma maneira, esta experiência que faz com que o MPL deixe de ser um movimento primordialmente estudantil e passe a ter certa aproximação e preocupação, também, com os problemas enfrentados pelos trabalhadores urbanos. Neste momento, a pauta do movimento se expande, o que exige a formulação de um novo critério de análise sobre o que é e quais as características do MPL.

Um segundo ponto fundamental desta discussão, é a percepção sobre a forma como o MPL organiza o seu discurso, sua pauta e suas ações. Pois, como também já foi debatido, é possível a existência de movimentos com propostas progressistas, mas que não são, necessariamente revolucionárias, assim como há a possibilidade de que um movimento urbano aja tendo sempre em vista o ideal anticapitalista.

Portanto, serão estes os focos da pesquisa, neste momento, para responder a questão levantada logo de início; a análise sobre as ações a pauta e a formação do movimento. Diferente dos dois primeiros capítulos, quando a preocupação maior era fazer uma narração mais descritiva sobre os eventos marcantes pelos quais passou o MPL e uma imersão mais teórica sobre as suas reivindicações, aqui, se pretenderá estabelecer uma relação direta entre o que isto significa para a luta anticapitalista.

De imediato, já se configura uma relação latente entre transporte coletivo, capital e trabalho, a qual é abordada pelo MPL (2013, p. 15)

O acesso do trabalhador à riqueza do espaço urbano, que é produto de seu próprio trabalho, está invariavelmente condicionado ao uso do transporte coletivo. As catracas do transporte são uma barreira física que discrimina, segundo o critério da concentração de renda, aqueles que podem circular pela cidade daqueles condenados à exclusão urbana. Para a maior parte da população explorada nos ônibus, o dinheiro para a condução não é suficiente para pagar mais do que as viagens entre a casa, na periferia, e o trabalho, no centro: a circulação do trabalhador é limitada, portanto, à sua condição de mercadoria, de força de trabalho.

Com essas palavras, o MPL põe em evidência o quanto o transporte coletivo faz parte da lógica capitalista. Os ônibus, assim como as fábricas, reduzem a condição humana a números, produção e circulação de valor. Para os concessionários do transporte, assim como para os donos das empresas, o que importa é o resultado, mais especificamente medido em moeda, que as pessoas geram, e não o sujeito, o homem, a mulher, o ser humano que está circulando nestes espaços.

Em outras palavras, se o movimento trabalhista enxerga na relação de trabalho a exploração do trabalhador pelo patrão, esta mesma exploração fica configurada no transporte coletivo; em ambas as situações o lucro prevalece sobre a importância da vida das pessoas. Sendo assim, não há como descolar a luta envolvida com os processos trabalhistas da luta relacionada à vida nas cidades.

A proximidade das resistências tanto via organizações trabalhistas quanto movimentos sociais – mais especificamente o MPL - é tanta que o movimento vê nas suas ações e mobilizações potencial para, ao menos, conscientizar o trabalhador sobre a possibilidade de estes serem os verdadeiros responsáveis por sua história. O MPL, neste sentido, se assemelha ao que teorizou Thompson sobre as experiências, consciência e formação de classe.

Isto acontece porque o movimento acredita que a participação do trabalhador nas experiências de lutas, mobilizações e manifestações do MPL, que tem o caráter de não serem hierárquicas e centralizadas, pode acarretar em uma forma de emancipação frente à lógica capitalista. “A ação direta dos trabalhadores sobre o espaço urbano, o transporte, o cotidiano da cidade e de sua própria vida não pode ser apenas uma meta

distante a ser atingida, mas uma construção diária nas atividades e mobilizações, nos debates e discussões” (MPL, 2013, p. 17-18).

Sob o discurso da autonomia – que faz parte também de sua formação – o MPL tenta demonstrar o quão importante é e o quão revolucionário pode ser, para o trabalhador, a luta por transporte e pela apropriação da cidade.

É fato que o MPL considera deveras importante o discurso sobre a exploração do trabalhador, o quanto esta relação de exploração passa pelo transporte coletivo e como, por consequências, estes processos estão alinhados com o modo de produção capitalista. Entretanto, em outra via de atuação, o MPL incorpora o discurso da tarifa zero como um direito.

Neste sentido, o movimento assume que a tarifa zero é um direito fundamental que, inclusive, é necessário para garantia de outros direitos. Por isso, o MPL começa, também, a se aproximar de outros movimentos sociais, de bairros, comunidades, saúde, cultura na tentativa de garantir ou conquistar novos direitos que, efetivamente, garantam a cidadania (MPL, 2013).

Eis, então, um dos motivos que pode ser considerado uma primeira inconsistência para afirmar que o movimento é anticapitalista. Em síntese, se o MPL assume o discurso do transporte coletivo como direito, é porque pretende, apenas, conquistar para os cidadãos uma vida um pouco mais digna, e não hastear uma bandeira que possa ser considerada como um enfrentamento ao poder do capital.

Porém, é possível afirmar que assumir esse discurso por direitos seja uma estratégia adotada pelo MPL. Para Liberato (2006, p. 224)

O tema do transporte público embutido nela [bandeira do passe livre] afeta concretamente a vida cotidiana não só da grande maioria da população urbana, mas o próprio funcionamento da economia da cidade. Não se trata de tema ou reivindicação demasiado abstrata, mas de uma questão capaz de tocar imediatamente um amplo espectro da população, capaz de articular interesses diretos e sentidos da população; ao contrário da bandeira contra a ALCA, ou a ‘globalização capitalista’, que permanece em elevado grau de abstração para a maior parte da população.

Considerando a interpretação do autor, o que o MPL faz, por meio da bandeira da tarifa zero, é tentar mobilizar e conscientizar a grande massa sobre o sistema econômico em que estão inseridos. Caso se assuma a premissa de que a consciência de classe vai se formando nas experiências, conforme propõe Thompson, é muito mais provável que o trabalhador assimile com maior facilidade questões que estão diretamente relacionadas com seu dia a dia do que discussões que, via de regra, são travadas por burocratas ou pessoas altamente intelectualizadas e que, por isso, se consideram na vanguarda das mudanças sociais e econômicas.

Assim, nada mais anticapitalista, do que organizar os discursos e as ações como forma de produzir subsídios para que o sujeito se veja enquanto explorado pelas mais variadas instituições e esferas que fazem parte de sua vida. Desta forma, ao fazer com que o trabalhador enxergue o problema do transporte coletivo, o MPL colabora com a sua formação de consciência acerca da relação capital/trabalho.

Todavia, mesmo que não exista essa relação direta, ou seja, que a ambição do MPL não seja a criação de uma estratégia que conscientize os trabalhadores sobre a luta de classes, ainda assim, é conciliável a busca por efetivação e concretização de direitos com a luta de classes dentro de um mesmo movimento social.

Ao teorizar sobre a Comuna de Paris, Harvey (2014, p. 230) explana sobre a possibilidade de estas lutas existirem concomitantemente. “Não vejo razão alguma por que não entendê-la como uma luta ao mesmo tempo de classes e pelos direitos de cidadania no lugar onde as pessoas trabalhadoras vivam”.

Para o autor, a exploração de classe não fica restrita ao local de trabalho. Muitas outras formas de exploração – as chamadas formas secundárias de exploração - do trabalhador são possíveis, como também já foi abordado. E é nesta via de atuação que flutuam os movimentos sociais urbanos:

Os movimentos sociais urbanos costumam mobilizar-se em torno dessas questões, que decorrem do modo como a perpetuação do poder de classe se organiza em torno do estilo de vida e do trabalho. Portanto, os movimentos sociais urbanos sempre têm um conteúdo de classe mesmo quando são primariamente articulados em termos de direitos, cidadania e labuta da reprodução social (HARVEY, 2014, p. 231)

Logo, o fato de o MPL ser, também, um movimento social que reivindica por direitos de cidadania não faz com que, automaticamente, ele não possa propor ou se ancorar no ideal anticapitalista, afinal, a luta classista não é oposta à luta por efetivação de direitos. Ainda mais, quando levado em consideração que a finalidade de todas as ações do MPL é a garantia do acesso à cidade; o que significa dizer que mais do que o direito pela tarifa zero, o que se busca efetivar, mais veementemente pelo movimento, é o direito à cidade.

O direito à cidade, neste sentido, deve ser entendido como um direito coletivo, e não apenas como um direito individual exclusivo, uma vez que deve abranger todos aqueles responsáveis pela facilitação da reprodução da vida no cotidiano. Deste modo, tendo em vista que a cidade é construída pelas mais variadas categorias de trabalhadores, é para eles e por eles que o direito à cidade é reivindicado; dos professores aos motoristas e caixas de banco (HARVEY, 2014).

Evidentemente é um grande desafio construir a unidade necessária – dentro da grande variedade de pessoas que habitam o espaço urbano - para a busca da efetivação deste direito. Entretanto, é possível percorrer este caminho. O MTST, por exemplo, já demonstra certa capacidade organizacional de lidar com trabalhadores de diversas categorias. “O conjunto dos sem-teto não é homogêneo [...], realizam atividades das mais diversas, em setores da produção, comércio, serviços e há os trabalhadores assalariados em condições formais de emprego [...]” (GOULAR, 2011, p. 174).

Da mesma forma, na celebração do Primeiro Festival Mundial de Digna Raiva, ocorrido no México em 2008 e convocado pelo neozapatismo mexicano, reuniu diversas figuras distantes umas das outras, mas que tinham um ideal em comum:

[...] chegaram a este Primeiro Festival atores, movimentos, indivíduos, projetos, coletivos, ativistas e representantes dos mais variados tipos, origens e perspectivas. Sujeitos e atores sociais ou individuais, e lutadores e combatentes heterogêneos e diversos que, entretanto, convergem na clara consciência anticapitalista de reconhecer no sistema mundial capitalista atual a fonte central de todos nossos problemas e dificuldades sociais (ROJAS, 2009, p. 46-47)

Estas duas experiências demonstram a possibilidade de uma união de diversos sujeitos e instituições que, apesar de percorrerem caminhos distintos e acreditarem cada um em um meio diferente para a superação do capitalismo, conseguem encontrar um denominador comum, tão necessário para discutir mais amplamente sobre as estratégias e as formas de resistência ao sistema capitalista.

Apesar destes exemplos, é preciso ter claro dos problemas que surgem na tentativa de construção desta “unidade de luta”. O desafio na construção de tal unidade já começa em razão da própria forma com que a urbanização capitalista se reproduz e toma conta das cidades destruindo seu corpo político que poderia, ocasionalmente, fornecer alguns subsídios necessários para a luta anticapitalista (HARVEY, 2014). É por esta razão que

O direito à cidade deve ser entendido não como um direito ao que já existe, mas como um direito de reconstruir e recriar a cidade como um corpo político socialista com uma imagem totalmente distinta: que erradique a pobreza e a desigualdade social e cure as feridas da desastrosa degradação ambiental. Para que isso aconteça, a produção das formas destrutivas de urbanização que facilitam a eterna acumulação de capital deve ser interrompida (HARVEY, 2014, p. 247)

O direito à cidade é, portanto, a mais legítima conciliação entre a luta por efetivação de direitos e a luta de classes. É a forma mais revolucionária de reivindicar o espaço urbano. É a tentativa de retirar do capital a sua matriz reprodutora e construir um espaço que forneça as condições dignas para a manutenção e reprodução da vida do trabalhador.

Por este motivo, conseqüentemente, qualquer movimento que se organize em prol desta causa, é um movimento anticapitalista. Com esta afirmação, surge a resposta para a pergunta realizada no início deste tópico de discussão. É uma resposta que vai ao encontro das formulações construídas aqui; se é admitido que o direito à cidade é uma luta anticapitalista, a dedução lógica a se fazer, é que os movimentos que se articulam ao redor desta bandeira são movimentos anticapitalistas.

Assim, é possível elencar, brevemente, algumas características que permitem concluir que o MPL é um movimento social de base urbana anticapitalista: em primeiro lugar, porque adota um discurso classista que tem como base a exploração do trabalhador no meio em

que vive e o quanto essa exploração passa pelo transporte coletivo; em segunda análise porque almeja alcançar o direito à cidade, o que, de acordo com Harvey, é uma das possíveis formas de propor a luta anticapitalista.

Portanto, dentro dos parâmetros estabelecidos para este trabalho, é permitido afirmar que o MPL é um movimento anticapitalista urbano importante. Harvey (2014) questiona sobre qual a relevância dos movimentos sociais urbanos para a luta anticapitalista. De certa maneira, nas jornadas de junho de 2013 o MPL expôs o quanto estes movimentos podem ser protagonistas.

Esse protagonismo fica demonstrado quando se constata que desde 1992 não havia protestos tão amplos e generalizados no país (SECCO, 2013). Não pode ser ignorado, portanto, o fato de que a maior manifestação política nacional a partir dos anos 2000 foi acesa por um movimento social urbano e anticapitalista.

Apesar de todas as contradições das manifestações e de todos os debates que surgiram a partir de junho de 2013, é inegável que o MPL colocou, naquele momento, a lógica da organização do transporte coletivo em cheque e a tarifa zero na agenda das discussões políticas brasileiras, além de barrar o aumento das tarifas em diversas cidades, o que é uma vitória social e representa uma derrota para o empresariado/capital.

Além destas conquistas um pouco mais palpáveis, as jornadas de junho e o MPL trazem consigo um legado que pode ser considerado, de certa maneira, como uma herança integrante de uma discussão mais teórica: a discussão sobre a organização da cidade capitalista. “Essa mesma cidade que é ignorada por uma esquerda que não consegue ver ali a luta de classes” (MARICATO, 2013, p. 19).

Evidentemente, a crítica a respeito da cidade, assim como as lutas sociais e urbanas de enfrentamento ao capitalismo no Brasil não surgem a partir dos anos 2000 com o nascimento do MPL:

A questão urbana e, particularmente, a agenda da reforma urbana, constitutiva da pauta das lutas sociais e fragilmente experimentada em esferas municipais nos anos 1980 e início dos anos 1990, foram abandonadas pelo poder político dominante no país, em todas as esferas. Isso se deu em prol de uma coalizão pelo crescimento que articulou estratégias keynesianas de geração de emprego e aumentos salariais a um modelo de desenvolvimento urbano neoliberal, voltado única



e exclusivamente para facilitar a ação do mercado e abrir frentes de expansão do capital financeirizado, do qual o projeto Copa/Olimpíadas é a expressão mais recente... e radical (ROLNIK, 2013, p.9).

Mas, Rolnik demonstra o quão o momento histórico de nascimento do MPL está relacionado com uma articulação política no Brasil que se vale do urbano para beneficiar as ações mercadológicas e a expansão de capital. Logo, a existência de um movimento que discuta primordialmente estas questões é extremamente importante para contrapor, ou pelo menos expor criticamente, as ações e investidas do mercado capitalista. Neste sentido, a tarifa zero, que outrora era vista como uma política indiscutível em face de sua – até então – inquestionável inviabilidade técnica, passa a contar com argumentos contrários aos interesses do capital.

Para além da militância e da presença nas ruas, o discurso e a forma de enxergar e expor os problemas ocasionados pelo capitalismo são elementos importantes e que devem estar presentes na formação de um movimento social anticapitalista. Quando os neozapatistas atuam em defesa da terra, questionam veementemente o capitalismo; primeiro porque denunciam a exploração do trabalhador assalariado camponês, mas também, e principalmente, porque rechaçam o tratamento da terra como mercadoria e não conferem a ela o estatuto de propriedade privada. Propõem, portanto, uma relação, entre homem e terra, baseada no amor e no cuidado (ROJAS, 2009).

Estas nuances de percepção e capazes de promover o debate e expor uma outra forma de pensar sobre a vida são componentes fundamentais dos movimentos sociais – sejam eles anticapitalistas, ou não -, pois toda vez que se dialoga sobre o assunto, se permite a problematização sobre ele. Por exemplo, o dia da consciência negra. Todo ano, no dia 20 de novembro se questiona sobre a necessidade deste dia simbólico. Esta discussão, entretanto, é secundária. A grande importância da data é que, admitindo-se isso ou não, o dia inflama discussões e faz com que todos lembrem sobre os absurdos cometidos historicamente contra os negros.

Assim o é com o MPL. Em um momento que se discutia muito discretamente sobre transporte coletivo, o movimento consegue incluir na pauta política brasileira o conceito de tarifa zero, confrontando diretamente todo o discurso sobre a impossibilidade de implementação da medida. Ou seja, os argumentos invocados pelo movimento exigem

uma manifestação daqueles que administram o transporte coletivo. Nem que seja para, no mínimo, apresentar novos argumentos – e dessa vez mais consistentes – que justifiquem a cobrança do valor.

De maneira mais profunda ainda, o MPL permite às pessoas pensarem o transporte coletivo não mais como mercadoria. Esta discussão é importante porque faz, efetivamente, uma crítica sistemática e ao capitalismo. Conseguir quebrar a associação imediata de que para funcionar tudo necessita ser mercantilizado é golpear o capital profundamente. Por isso, quando explana sobre a tarifa zero, o MPL faz um ensaio sobre outra forma de organizar a sociedade que não seja baseada na mercantilização.

Por fim, uma última análise sobre a caracterização do MPL como um movimento anticapitalista condiz com a trajetória e a motivação para estruturar o movimento da forma como o foi feito. Sob esta ótica, o discurso da autonomia foi fundamental. Lucas Monteiro de Oliveira (2015), um dos fundadores do movimento, revela o porquê de o MPL não se assemelhar a forma tradicional de organização da esquerda:

O MPL sempre teve como uma de suas características centrais a crítica à ‘velha esquerda’, o surgimento do movimento foi fruto de uma heterodoxia na qual ex-militantes leninistas se aproximaram de práticas dos grupos autônomos. Não era uma revisão doutrinária ou de princípios abstratos, mas uma reflexão vinda da experiência concreta de luta. Os agrupamentos partidários viam as demandas por transporte de maneira instrumental, por isso as aparelhavam ou as boicotavam de acordo com as análises de seus comitês centrais. Foi para romper com essas práticas que estabelecemos como princípios a autonomia, a independência, o apartidarismo e a horizontalidade.

Ou seja, efetivamente, pelo menos um dos motivos que fez com que o MPL se tornasse um movimento social autônomo, descolado das organizações tradicionais de esquerda, foi a percepção sobre a incapacidade desta última de ver um caráter anticapitalista na luta por transporte coletivo e de dar voz aos que acreditavam nesta frente de atuação. Problema semelhante ao que as feministas enfrentam nas organizações revolucionárias trabalhistas.

Assim, a formação do MPL está ligada, de certa maneira, à convicção de alguns militantes de esquerda que viam no transporte coletivo e na forma de organização das cidades, tanto quanto nas campanhas tradicionais da esquerda, um meio de atuação para a superação do capitalismo. Em outras palavras, o impulso que solidificou e manteve o movimento atuante foi dado a partir de certo setor da esquerda que não vê o anticapitalismo na luta por transporte coletivo, mas acredita na luta de classes.

Portanto, são estas as características que permitem a interpretação de que o MPL é um movimento social de base urbana e anticapitalista. Ao ter em sua trajetória uma formação autonomista, ao lutar pelo direito à cidade enfrentando os empresários do transporte e ao conferir à classe trabalhadora o papel de protagonista na construção da cidade, o MPL consegue fazer a crítica sistemática sobre a qual David Harvey teoriza.

Por estes motivos, assim como pela participação ativa do movimento em varias conquistas que envolvem o transporte coletivo em diversas cidades do país e ainda pelo papel fundamental que desempenhou nas manifestações de 2013, não há como negar que o MPL deu importante contribuição para a esquerda brasileira na última década e para o debate sobre a tarifa zero no país.

Apesar da aparente incapacidade de promover grandes mudanças estruturais, é necessário perceber a contribuição do movimento na popularização do debate sobre a tarifa zero, a diferença que fez na vida dos trabalhadores quando conseguiu barrar os aumentos das passagens e a exposição sobre a quão caótica e exploradora é a cidade capitalista. Tanto quanto o são suas fábricas. E assim demonstrou o quanto o anticapitalismo precisa ser construído no meio urbano. Do mesmo modo como é feito nas relações de trabalho.

## 7 CONCLUSÃO

Este trabalho teve a ambição de construir uma argumentação que poderia ser comparada a um círculo. Com isso, pretendeu demonstrar que estudar o MPL é muito mais que pesquisar sobre apenas um movimento social; é tornar explícito todas as relações de classe, de exploração, de lucratividade e de lutas que existem dentro da cidade. É perceber a totalidade da vida no mundo e nas cidades capitalistas a partir de um marco, que foi estabelecido aqui como um movimento social.

Nestes termos, se pôde constatar, a princípio, que o MPL é um movimento social que demonstra uma militância continua desde seu surgimento, que organiza sua pauta em torno do transporte coletivo e do acesso à cidade como lutas de interesse da classe trabalhadora e se articula em nível nacional garantindo independência para os coletivos locais, os quais são municipais.

É um movimento que foi se constituindo enquanto tal, na percepção e apreensão de suas experiências, que foram fundamentais para a aparição de uma cultura política que também foi construída no processo de “fazer-se” do MPL que conseguiu, em 2013, incluir na pauta da agenda política brasileira a discussão sobre o transporte coletivo e a tarifa zero, debates até então abandonados pela opinião pública e pelos agentes políticos institucionalizados.

Além da trajetória e do caminho percorrido pelo MPL desde seu embrião, houve a preocupação de entender os discursos teóricos articulados pelo movimento. Afinal, a práxis é uma constante em movimentos sociais e, obviamente, não se pode falar da trajetória e das lutas deste tipo de organização, sem observar suas pautas. Por isso se observou, de maneira teórica o que são as cidades capitalistas, o transporte coletivo e a tarifa zero.

Sobre estas categorias, o grande objetivo do trabalho era demonstrar o quanto o capitalismo consegue se ramificar em todas as esferas da vida e, portanto, está presente em muitas etapas da vida do trabalhador. Assim, não é que se tenha ignorado uma discussão mais técnica sobre a cidade, o transporte coletivo e a tarifa zero, mas o que era necessário abordar, sobretudo, é o quão as cidades são fragmentadas, excludentes (ROLNIK, 1994) e se tornaram um ambiente inspirador de um fenômeno de classes, conforme argumentou Harvey (2014).

Do mesmo modo com que abordou a categoria cidade, a pesquisa buscou demonstrar que o transporte coletivo e a tarifa zero são, também, discussões de ordem política que, quando analisadas de maneira mais atenta - para além dos critérios e conceitos tecnicistas -,

revelam uma luta de classes pujante e ao mesmo tempo velada, como se a forma de organização do transporte e as tarifas de ônibus não pudessem ser questionadas tendo em vista o absurdo que seria um transporte coletivo gratuito.

Por fim, buscou-se ainda a compreensão sobre as lutas anticapitalistas atuais e o pertencimento do MPL nesta categoria de movimentos sociais que se articulam em torno de uma causa que se oponha veementemente ao modo de produção capitalista. Neste sentido, se recorreu a um arcabouço teórico que desse conta de explicar de que modo a luta anticapitalista ultrapassa a relação entre capital e trabalho e, assim sendo, necessita ocupar e combater em espaços que são vitais para o capitalismo.

Desta construção surge a compreensão do MPL enquanto movimento anticapitalista. E aqui reside a grande questão do trabalho: entender qual a importância deste movimento e desta luta em um cenário mais amplo. Pois é importante a existência de movimentos anticapitalistas, mas ainda mais importante é que estes movimentos contribuam realmente para o avanço da longa caminhada na tentativa de superação do atual modo de produção.

Neste sentido, o MPL – assim como todas as organizações de esquerda – deve ser analisado porque pode fornecer ricos elementos de análise; tanto de forma quanto de conteúdo. Em outras palavras: é possível analisar de que forma a pauta do MPL contribui na luta anticapitalista, da mesma maneira como pode se observar se a sua forma de se estruturar e se organizar é capaz de demonstrar novas perspectivas para os movimentos de esquerda.

Conforme demonstrado, o MPL se consolida enquanto movimento buscando se distanciar da “esquerda tradicional” e de suas práticas, criando uma carta de princípios que conta com uma forma de organização heterodoxa em nada semelhante a dos partidos políticos ou dos movimentos trabalhistas por exemplo. Ou seja, se acreditava em outro ponto de mobilização para a luta anticapitalista articulado a partir de outra perspectiva organizacional.

Entretanto, de alguma maneira, essas características que consolidam o MPL como um movimento de esquerda e anticapitalista desassociado da “esquerda tradicional” trazem implicações que precisam ser debatidas, e mais do que isso, resolvidas internamente, caso o movimento almeje ter um papel central – assim como teve em 2013 – nas discussões e ações anticapitalistas.

Lucas Monteiro de Oliveira (2015), que já foi militante do MPL, expõe alguns desses problemas que precisam ser combatidos pelo movimento:

Passamos a procurar desenvolver práticas a partir desses princípios, produzindo uma série de contradições. A horizontalidade, expressa na divisão e na rotatividade de tarefas – que seria fundamental para consolidar uma democratização de saberes e não consolidar posições hierárquicas – resultou em uma ojeriza à especialização, como se fosse um grande pecado alguém ser mais capacitado que o outro para uma tarefa, ou como se fôssemos igualmente bons em todas as atividades. A discussão democrática – fundamental para a oxigenação das mobilizações – abriu espaço para a rediscussão eterna das decisões, feita a partir da vontade individual de cada militante, como se um processo assim fosse democrático. Ao procurarmos criar um movimento novo, com novas práticas, negando as práticas anteriores, nos aproximamos de um a-historicismo, no qual não recorriamos às experiências de lutas acumuladas para pensar os atuais dilemas. Isso não se restringia às lutas feitas pelos trabalhadores e trabalhadoras em outros países e tempos históricos; englobava a própria atuação anterior do movimento. A ausência de registros fazia com que as práticas e reflexões feitas pelo próprio movimento só fossem passadas adiante em espaços informais. Todas essas contradições e tensões internas tentavam ser equacionadas pela via do consenso. Em tese, o consenso serviria para a construção coletiva, para permitir a escuta de posições diferentes e para tentar, a partir dessas divergências, construir uma posição melhor; ao mesmo tempo tinha o objetivo de impedir que os princípios do movimento fossem alterados por meio de manobras de organizações partidárias. Passamos a querer alcançar o

consenso em todas questões, nas estratégias do movimento, nas táticas de luta, nas formações a serem feitas, uma dinâmica que produzia reuniões muito longas e exaustivas. Os problemas desenvolvidos foram vários: algumas decisões eram barradas por um grupo pequeno de militantes irredutíveis em algum ponto, militantes eram pressionados a concordar com uma posição para não inviabilizar o consenso, construía-se uma posição que tentava contemplar duas vias completamente contraditórias para contemplar a todos.

Eis então alguns desafios que surgiram na caminhada do MPL e que podem servir de parâmetros para solidificar a atuação de outros movimentos de esquerda e do próprio MPL. Perceber as limitações estratégicas já é um passo para uma nova reflexão que vise uma reorganização estrutural.

Por outro lado, todos esses problemas enfrentados pelo movimento e constatados – ou ao menos expostos de forma pública – muito tempo depois de seu início, já demonstram certa ingenuidade dos militantes. Principalmente ao acreditar na possibilidade de uma readequação social pautada primordialmente por esses princípios. O MPL pode ter elaborado, portanto, em sua Carta de Princípios, o exato ponto onde encontra seus limites.

Todavia, isto não significa que o movimento não tenha contribuído para o avanço da luta anticapitalista. Não há como negar que o MPL conquistou muitas vitórias em sua trajetória e contribuiu - sobretudo em 2013 -, para a criação de um debate sério sobre a tarifa zero nos ônibus municipais.

Apesar de serem perceptíveis muitos dos aspectos evidenciados por Lucas Monteiro de Oliveira, a afirmação de que o movimento caiu em certo a-historicismo não pode ser aqui ignorada. Por dois motivos; primeiro porque a mudança de comportamento e o amadurecimento do movimento em relação aos anos iniciais são notáveis, segundo porque demonstra alguma incapacidade estratégica do movimento que, de um lado engloba e adota um discurso classista e de outro ignora as lutas de trabalhadores em outros momentos históricos.

Neste sentido, mesmo que os espaços para a troca de experiências fossem meramente informais, havia ainda uma troca de

conhecimentos e estabelecimento de diálogos que são fundamentais para o “fazer-se” do movimento e que refletem na trajetória do MPL que, hoje não é o mesmo de 10 anos atrás. Uma consciência de classe e sobre o que representa o MPL foi desenvolvida nestas discussões e nestes espaços, no mais fiel retrato thompsoniano.

Também, há que ressaltar que, teoricamente e academicamente, muito foi produzido sobre o MPL. Desde relatos de militantes até textos, artigos acadêmicos e documentários. Em última análise, as reflexões impulsionadas pelo movimento escorreram para outras vias – institucionalizadas ou não – e também serviram de apoio para a própria reconfiguração e um possível aperfeiçoamento das ações dos militantes.

Sobre a incapacidade de aprender com as lutas de outros segmentos que atuam na via anticapitalista, é um sério erro estratégico do MPL, pois a convivência com outros movimentos sociais de caráter anticapitalista como o MTST existiu em determinados momentos. “Em Brasília, por exemplo, ações coordenadas do MPL com o MTD e o MST foram feitas contra o aumento das tarifas do transporte ocorrido em janeiro de 2006” (LIBRELATO, 2006). Até mesmo o MST, o movimento mais notório da esquerda brasileira participou de atos com o MPL.

Ou seja, se o MPL não aproveitou estes processos para se fortalecer mais do ponto de vista de uma estratégia política, esta omissão só pode ser resultado de uma miopia social que os fez acreditar em uma capacidade revolucionária e mobilizadora imediata que o movimento não tem.

Todavia, o fato de o MPL não ter uma capacidade revolucionária e mobilizadora imediata não significa que não o seja um movimento anticapitalista, do mesmo modo como o discurso dos direitos de cidadania adotado pelo movimento não deslegitima sua luta classista. Além do mais, caso se fosse adotar como parâmetro a capacidade revolucionária e de mobilização para determinar quais instituições são anticapitalistas, nem mesmo o PSTU ou o PCB, por exemplo, poderiam ser considerados como legitimamente partidos anticapitalistas.

Em última análise, é preciso considerar que os movimentos anticapitalistas atualmente são muitos, com as mais variadas demandas e formas de organização. Há ainda aquelas organizações que atuam a partir de uma perspectiva mais tradicional do ponto de vista marxiano, mas assim como o fluxo efêmero da vida demonstra, o mundo está sempre em constante mudança e a capacidade de adaptação do modo de produção capitalista é muito grande.



Portanto, sempre que observado o caráter transitório das formas de organização social, será percebido que outros problemas sociais surgem, novas dúvidas aparecem e diferentes demandas são criadas. Consequentemente, novas formas de organização emergem deste caminho proporcionando um ponto de vista que é reflexo de uma experiência que não foi experimentada por outras pessoas e/ou organizações.

Ou seja, se o capitalismo tem a grande capacidade de se reinventar e ainda continuar predominante nas sociedades deste século, as lutas anticapitalistas também são reestabelecidas e continuam existindo enquanto via de resistência. Tais lutas não apenas são reestabelecidas por novos movimentos sociais como o MPL, mas também são resistentes ao tempo e aos ataques do capital, como os sindicatos.

Apesar da extrema importância da resistência dos movimentos anticapitalistas – tanto dos que concentram a preocupação no processo trabalhista como aqueles que forjam suas lutas em outros cenários – parece haver uma falta de capacidade destes movimentos de formar uma unidade de luta que seja mais combatente, mais forte, mais atuante e que consiga expor e enfrentar mais diretamente as mazelas do modo capitalista de produção.

Neste sentido, uma reflexão profunda, ampla e abrangente deve ser proposta nestes movimentos anticapitalistas a fim de tentar estabelecer um diálogo contínuo entre todas as frentes de luta; pois se o MPL se equivoca ao cometer os mesmos erros da dita esquerda tradicional, esta é passível de críticas por ignorar – ou no mínimo menosprezar – a necessidade de luta em outros âmbitos para além das relações de trabalho.

Evidentemente, mesmo com um objeto de pesquisa bem delineado e definido, é inviável que se esgote todas as possibilidades de análise sobre o tema. Assim, o que este trabalho pretendeu expor foi, a partir de uma opção teórica e metodológica bem definida, a trajetória do MPL, o porquê o direito à cidade é uma pauta anticapitalista sobre a qual o movimento se apropriou e qual a importância da luta anticapitalista para além das relações de trabalho.

Justamente porque a pesquisa acadêmica é construída através de escolhas, é que alguns aspectos importantes que cercam o assunto pesquisado não podem ser abordados sem que o texto perca a sua finalidade. Deste modo, diante dos limites encontrados neste trabalho, surgem novas possibilidades de pesquisa sobre algumas questões que foram mencionadas aqui, mas não profundamente exploradas.

É o caso de tentar esclarecer sobre a forma de atuação em rede dos movimentos sociais anticapitalistas, o estudo mais pormenorizado sobre as possibilidades técnicas da implementação da tarifa zero, qual o futuro do MPL, permitindo-se, inclusive, uma reflexão de extrema relevância sobre os rumos que o movimento tomaria caso atingisse seu objetivo de fazer os ônibus municipais circularem sem cobrança de tarifas e um estudo sobre qual o grande sentido do anticapitalismo nos moldes como existe hoje, além da possibilidade de analisar o embate entre “esquerda tradicional versus novos movimentos de esquerda” e porque é tão difícil formar uma unidade entre estes setores.

## REFERÊNCIAS

A PARTIR de agora. Diretor e produtor: Carlos Pronzato. Lamestiza Audiovisual. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=3dIPZ3rarO0>>. Acesso em: 02 mar 2016.

ARAGÃO, Alexandre. **A razão de tanta fúria**. Revista Veja, São Paulo, p. 84 – 92, 13 jun. 2013.

BARBOSA, Lúcio. Interpretada por RAMALHO, Zé. **Cidadão**. In: Frevoador. 1992. 1 CD. Faixa 6.

REVOLTA do Buzu. Diretor e produtor: Carlos Pronzato. Lamestiza Produções; Focus Vídeo; MF Vídeo.

BORGES, Rodrigo César Neiva. **Definição de transporte coletivo urbano**. 2006. Disponível em:

<[file:///C:/Users/Tiago/Downloads/definicao\\_transporte\\_borges.pdf](file:///C:/Users/Tiago/Downloads/definicao_transporte_borges.pdf)>. Acesso em: 06 nov. 2016.

BOSETTI, Cléber José. **Thompson e as ciências sociais: possibilidades metodológicas para pensar os movimentos sociais contemporâneos**. PLURAL, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v. 17, n. 2, pp.69-86, 2011. Disponível em: <<file:///C:/Users/lab14/Downloads/74540-100351-1-SM.pdf>>. Acesso em 03 fev. 2016.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado; 1988. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompila.do.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompila.do.htm)>. Acesso em: 13 11. 2016.

BRINCO, Ricardo. **Pedágio urbano e gerenciamento do tráfego urbano: elementos para análise**. Porto Alegre: FEE, 2014.

CAMARADAS DO CAIRO. **Nós podemos cheirar o gás lacrimogêneo do Rio e Taskim até Tahrir**. 2013. Disponível em:

<<http://anovademocracia.com.br/no-113/4816-firme-apoio-internacional-ao-povo-brasileiro>>. Acesso em: 12 jan. 2016.

CARRANÇA, Thais. **Tarifa zero, do PT de Erundina ao PT de Haddad**. 2013. Disponível em:

<<http://www.revistaforum.com.br/2013/06/11/tarifa-zero-do-pt-de-erundina-ao-pt-de-haddad/>>. Acesso em: 02 dez. 2016.

CARVALHO, Julia. ZALIS, Pieter. **O poder acuado**. Revista Veja, São Paulo, p. 66 – 71. 26 jun 2013.

\_\_\_\_\_. **Não é que funciona mesmo?** Revista Veja, São Paulo, p. 54-59.

COELHO, Suely dos Santos. SERPA, Angelo. **Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas: Estudos de Caso em Salvador, Bahia**. Geografia, Rio Claro-SP, v. 26, n. 2, p. 91-126, 2001. Disponível em: <[http://www.esplivre.ufba.br/artigos/Suely\\_Angelo\\_TransporteColetivo.pdf](http://www.esplivre.ufba.br/artigos/Suely_Angelo_TransporteColetivo.pdf)> Acesso em: 19 nov. 2016.

DIEESE. **Os trabalhadores e o transporte público urbano rodoviário**. São Paulo, 2016.

DUARTE, Alessandra. BENEVIDES, Carolina. **Ônibus funcionam sem licitação em 13 capitais do país**. 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/brasil/onibus-funcionam-sem-licitacao-em-13-capitais-do-pais-9598716>> Acesso em 19 nov. 2016.

FARE Free Public Transport. Disponível em: <<https://farefreepublictransport.com/city/>>. Acesso em: 06 jan. 2017.

GALVÃO, Andréia; BOITO JUNIOR, Armando (Org.). **Políticas e Classes sociais no Brasil dos anos 2000**. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2012.

GOHN, Maria da Glória. **Abordagens teóricas no estudo dos movimentos sociais na América Latina**. Cad. CRH, Salvador, v. 21, n. 54, dez. 2008. Disponível em [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S010349792008000300003&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010349792008000300003&lng=pt&nrm=iso) Acesso em: 14 mai 2016.

\_\_\_\_\_. **Reivindicações populares urbanas.** São Paulo: Autores Associados, 1982.

\_\_\_\_\_. **Teorias dos Movimentos Sociais: paradigmas clássicos e contemporâneos.** São Paulo: Edições Loyola, 4ª edição, 2004.

GOMES, Marcela de Andrade. **Passé livre já: participação política e constituição do sujeito.** 2008. 145 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Psicologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008. Disponível em: <file:///C:/Users/jv/Downloads/250671.pdf>. Acesso em: 01 mar. 2016.

GOSS, Karine Pereira. PRUDENCIO, Kelly. **O conceito de movimentos sociais revisitado.** Em Tese Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC. Vol 2, n. 1 (2), 2004. p. 75-91. Disponível em: <file:///C:/Users/jv/Downloads/13624-41985-1-PB%20(2).pdf>. Acesso em: 20 fev. 2016.

GOULART, Débora Cristina. **O anticapitalismo do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto - MTST.** 2011. 276 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Sociais, Universidade Estadual Paulista, Marília, 2011. Disponível em: <[http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/100930/goulart\\_dc\\_dr\\_mar.pdf?sequence=1](http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/100930/goulart_dc_dr_mar.pdf?sequence=1)>. Acesso em: 09 jan. 2017.

GREGORI, Lúcio. **Viva 26 de outubro!.** 2016. Disponível em: <<http://tarifazero.org/2016/10/26/viva-26-de-outubro/>>. Acesso em 08 jan. 2017.

HADDAD, Fernando. **O IPTU deve ser progressivo?** Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz0812200109.htm>>. Acesso em: 27 dez. 2016.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HICKIS JÚNIOR, James. F. & SEELNBERGER, Sérgio. **Metodologia para identificação de sistemas, problemas e diretrizes de transporte metropolitano: uma aplicação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.** Revista Brasileira de Geografia, 43 (1-4), p. 561-575, 1981.

IASI, Mauro Luis. **A rebelião, a cidade e a consciência**. In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 41 - 46.

INACIO, Ana Elise Cardoso. **Jovens em movimento: um estudo sobre o Movimento Passe Livre em Florianópolis**. 2008. 140 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Educação, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/91990/252381.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 27 fev. 2016.

LEGUME, Lucas. **O Movimento Passe Livre Acabou?** 2015. Disponível em: < <http://www.passapalavra.info/2015/08/105592>>. Acesso em 17 jan. 2017.

LENCIONI, Sandra. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano**. GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paula, n. 24, p. 109 -123, 2008. Disponível em: <[http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp24/Artigo\\_o\\_Sandra.pdf](http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp24/Artigo_Sandra.pdf)>. Acesso em 17 out. 2016

LIBERATO, Leo Vinicius Maia. **Expressões contemporâneas de rebeldia: poder e fazer da juventude autonomista**. 2006. 269 f. Tese (Doutorado) - Curso de Sociologia Política, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/89294/228804.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 01 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. **A Guerra da tarifa**. São Paulo: Faísca Publicações Libertárias, 2005. Disponível em: <<https://editorafaisca.files.wordpress.com/2015/02/leo-vinicius-guerra-da-tarifa.pdf>>. Acesso em: 23 jan. 2016

\_\_\_\_\_. **Guerra da tarifa 2005: uma visão de dentro do Movimento Passe Livre em Floripa**. São Paulo: Faísca Publicações Libertárias, 2005. Disponível em: <<http://brasil.indymedia.org/media/2006/03/347686.pdf>>. Acesso em: 23 jan. 2016.

LIMA, Venício A. de. **Mídia, Rebeldia urbana e crise de representação**. In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que

tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 89 - 94.

MARICATO, Ermínia. **É a questão urbana, estúpido!.** In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 19 - 26.

MARX, Karl.; ENGELS, Friedrich. Manifesto do Partido Comunista. 9. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999.

**Measuring congestion worldwide.** 2014. Disponível em: <[http://www.tomtom.com/pt\\_br/trafficindex/#/](http://www.tomtom.com/pt_br/trafficindex/#/)> Acesso em: 20 fev. 2016.

MEDEIROS, Josué. **Breve história das jornadas de junho: uma análise sobre os novos movimentos sociais e a nova classe trabalhadora no Brasil.** História e Perspectiva, Uberlândia, v. 27, n. 51, p.87-117, dez, 2014. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/historiaperspectivas/article/view/28888/16044>>. Acesso em: 29 jan. 2016.

MORAES, Maria Célia Marcondes de. MÜLLER, Ricardo Gaspar. **E. P. Thompson e a pesquisa em Ciências Sociais.** In: E. P. Thompson: política e paixão. Chapecó: Argos, 2012, p. 281 – 325.

MOTTA, Rodrigo Patto Sá. **Culturas políticas na história: novos estudos.** Belo Horizonte, MG: Argvmentvm, 2009.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. **Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo.** In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 13 - 18.

\_\_\_\_\_. **Princípios.** Disponível em: <<http://www.mpl.org.br/>> Acesso em: 03 nov. 2016.

**Ônibus começam a circular em Maricá, RJ, com tarifa zero.** 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/noticia/2014/12/onibus-comecam-circular-em-marica-rj-com-tarifa-zero.html>>. Acesso em: 26 out. 2016.

**Ônibus gratuitos são suspensos em Maricá, RJ, por nova decisão judicial.** 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/noticia/2015/08/onibus-gratuitos-sao-suspensos-em-marica-rj-por-nova-decisao-judicial.html>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

PASSARINHO, Nathalia et al. **Documentos apontam esquema para fraudar licitações de ônibus pelo país.** 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2016/08/documentos-apontam-esquema-para-fraudar-licitacoes-de-onibus-pelo-pais.html>>. Acesso em: 19 nov. 2016.

PESCHANSKI, João Alexandre. **O transporte público gratuito, uma utopia real.** In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 59 - 64.

POR uma vida sem catracas. Diretor: Carlos Pronzato. Diretora de produção: Cristiane Paolinelli. Lamestiza Audiovisual. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=UNBm-dt2LRs>>. Acesso em: 14 jan. 2016.

ROCHA, Maria Eduarda da Mota. **O Estelita é mais do que o Estelita.** 2015. Disponível em: <[http://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/30/opinion/1448840154\\_656256.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/30/opinion/1448840154_656256.html)> Acesso em: 29 out. 2016.

RODA VIVA. **Movimento Passe Livre – 17/06/2013.** São Paulo, 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=8FacFeGixxY>>. Acesso em: 16 jan. 2016.

ROJAS, Carlos Antonio Aguirre. **A digna raiva: tão anticapitalista como radicalmente anti-sestêmica.** Lutas Sociais, São Paulo, n. 21/22, p. 46 – 59, 2009. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/view/18603/13801>>. Acesso em 11 jan. 2017.

ROLNIK, Raquel. **As vozes das ruas: as revoltas de junho e suas interpretações.** In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 7 - 12.



\_\_\_\_\_, Raquel. **O que é cidade?** 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

SADER, Eder. Quando os novos personagens entram em cena: experiências e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo 1970 – 1980. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SANTO, Maíra Ouriveis do Espírito. **Lutas Sociais e ciberespaço: o uso da internet pelo Movimento Passe Livre nas manifestações de junho de 2013 em São Paulo.** 2014. 123 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Sociais, Universidade Estadual Paulista, Marília, 2014. Disponível em:  
<[http://www.marilia.unesp.br/Home/PosGraduacao/CienciasSociais/Dissertacoes/Santo\\_moe\\_me\\_mar.pdf](http://www.marilia.unesp.br/Home/PosGraduacao/CienciasSociais/Dissertacoes/Santo_moe_me_mar.pdf)>. Acesso em: 01 mar. 2016.

SANTOS, Benjamim Jorge Rodrigues dos. **A qualidade no serviço de transporte público urbano.** 200-. Disponível em:  
<[http://www2.ucg.br/nupenge/pdf/Benjamim\\_Jorge\\_R.pdf](http://www2.ucg.br/nupenge/pdf/Benjamim_Jorge_R.pdf)>. Acesso em: 21 nov. 2016.

SECCO, Lincoln. **As jornadas de junho.** In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 71 - 78.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Cocco, Rodrigo Giraldi. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais.** Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 41-53, jan. 2013. ISSN 1806-9592. Disponível em:  
<<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68701>>. Acesso em: 07 nov. 2016.

THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade.** Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra S/A, 1987.

\_\_\_\_\_. **A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser.** Rio de Janeiro: Zahar Editores S.A, 1981.

VESPOLI, Toninho. **Para não confrontar empresários, Haddad tenta desqualificar MPL.** 2015. Disponível em:  
<<http://tarifazero.org/2015/02/05/para-nao-confrontar-empresarios-haddad-tenta-desqualificar-mpl/#more-6629>>. Acesso em: 27 dez. 2016.

VAINER, Carlos. **Quando a cidade vai às ruas**. In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 35 - 40.

**Via na periferia recebe pontos de ônibus diferentes de outras regiões**. 2014. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/03/na-periferia-recebe-pontos-de-onibus-diferentes-de-outras-regioes.html>>. Acesso em 19 nov. 2016.

WOOD, Ellen Meiksins. **O que é (anti)capitalismo?** Crítica Marxista n. 17. 2006. Disponível em: < [http://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos\\_biblioteca/artigo99critica17-A-wood.pdf](http://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos_biblioteca/artigo99critica17-A-wood.pdf)>. Acesso em 11 jan. 2017.

Zizek, Slavoj. **Problemas no paraíso**. In: Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boi Tempo Editorial, 2013. p. 101 - 108.