



Luisa Santiago Vieira Souto

**O Movimento Passe Livre e as Jornadas de Junho:
Mobilidade e direito à cidade em pauta nas ruas**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada no Programa de Pós-graduação
em Ciências Sociais da PUC-Rio como requisito parcial
para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Marcelo Tadeu Baumann Burgos

Rio de Janeiro
Abril de 2015



Luisa Santiago Vieira Souto

**O Movimento Passe Livre e as Jornadas de Junho:
mobilidade e direito à cidade em pautas nas ruas**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais do Departamento de Ciências Sociais do Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Marcelo Tadeu Baumann Burgos

Orientador

Departamento de Ciências Sociais – PUC-Rio

Prof. Luiz Jorge Werneck Vianna

Departamento de Ciências Sociais – PUC-Rio

Profa. Maria Alice Rezende de Carvalho

Departamento de Ciências Sociais – PUC-Rio

Profa. Mônica Herz

Coordenadora Setorial do Centro
de Ciências Sociais – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 28 de abril de 2015

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, do autor e do orientador.

Luisa Santiago Vieira Souto

Graduou-se em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro em 2009. Cursou a especialização em Sociologia Política e Cultura pelo CCE/PUC-Rio em 2010/2011. Participou de congressos e atividades no campo da sociologia. Ingressou no curso de mestrado em Ciências Sociais da PUC-Rio no ano de 2013. É pesquisadora do Núcleo Piratininga de Comunicação, no Rio de Janeiro.

Ficha Catalográfica

Santiago Vieira Souto, Luisa

O Movimento Passe Livre e as Jornadas de Junho: mobilidade e direito à cidade em pauta nas ruas / Luisa Santiago Vieira Souto ; orientador: Marcelo Tadeu Baumann Burgos.– 2015.

v., 94 f.: il. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Ciências Sociais, 2015.

Inclui referências bibliográficas.

1. Ciências Sociais – Teses. 2. Manifestações. 3. Mobilidade. 4. Direito à cidade. I. Burgos, Marcelo Tadeu Baumann. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Ciências Sociais. III. Título.

CDD: 300

Agradecimentos

Ao meu orientador Marcelo Tadeu Baumann Burgos, pelo empenho na orientação e incentivo na confecção deste trabalho.

À professora Maria Alice Rezende de Carvalho e ao professor Luiz Jorge Werneck Vianna, pela pronta aceitação em participar da minha banca de avaliação.

Aos demais professores do Departamento de Ciências Sociais da PUC-Rio, agradeço por cada participação em todo o meu processo de formação, iniciado lá em 2005.

Às mais queridas secretárias da universidade, Ana, Mônica e Eveline, obrigada pelo carinho e por darem toda a estrutura para o nosso dia a dia.

À minha mãe Cláudia Santiago, por absolutamente tudo.

Às minhas Marinas e Tomaz, que me fazem ter sempre a certeza de ter para onde correr. Sheila, Marcela, Camilla, Manoela, Pablo, Leo, Theo: vocês são parte de tantas histórias e essa não deixa de ser uma delas. Vocês me fazem sorrir.

Ao CNPq e à PUC-Rio, pelos auxílios concedidos, sem os quais este trabalho não poderia ter sido realizado.

Ao Movimento Passe Livre (MPL), em especial aos seus militantes que encontraram um espaço em suas lotadas agendas para conversarem comigo, e me contarem sobre suas formas de organização, seus sonhos e suas lutas.

Aos que foram para as ruas naquele Junho de 2013. Entre os que sempre estiveram nas ruas e os que descobriram a força de lutar naquele momento, todos contribuíram para que as *Jornadas de Junho* se desdobrassem em mil formas. Essa dissertação é uma delas.

Resumo

Santiago Vieira Souto, Luisa; Burgos, Marcelo Tadeu Baumann. **O Movimento Passe Livre e as Jornadas de Junho: mobilidade e direito à cidade em pautas nas ruas**. Rio de Janeiro, 2015, 94p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

No mês de junho de 2013, jovens de diversas capitais do Brasil ocuparam as ruas para tentar impedir o aumento da tarifa dos transportes públicos. Conseguiram. Como uma onda, as manifestações se espalharam e logo aconteciam em pequenas e grandes cidades, portando as mais diversas bandeiras. As *Jornadas de Junho de 2013* configuraram-se como um movimento essencialmente urbano e, em meio a tudo o que elas trouxeram à tona, um aspecto e um movimento social presente na vida urbana se destacaram: a pauta da mobilidade e o Movimento Passe Livre (MPL). Além de ressaltar essas duas variáveis, esta dissertação situa o debate em meio à produção acadêmica que há tempos se dedica a estudar o urbano e suas problemáticas. Seguindo uma linha de pensamento que compreende a cidade como lugar de existência plena do homem urbano, a luta pelo direito à cidade aparece como conceito fundamental para a compreensão dos conflitos urbanos hoje.

Palavras-chave

Manifestações; mobilidade; direito à cidade.

Abstract

Santiago Vieira Souto, Luisa; Burgos, Marcelo Tadeu Baumann (Advisor). **The Free Pass Movement and June Days: mobility and right to the city on the street's agenda**. Rio de Janeiro, 2015, 94p. MSc. Dissertation - Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

In June 2013, young people from big cities of Brazil took to the streets to try to prevent the increase of public transport fare. They succeeded. Like a wave, the demonstrations spread and soon took place in lots of different towns and cities, carrying different flags. The “Jornadas de Junho de 2013” were an essentially urban movement and, in the middle of everything that was brought to the streets, an aspect and a social movement present in urban life stood out: the agenda of the mobility and the Free Pass Movement. In addition to highlighting these two variables, this dissertation sets this agenda through the academic production that has long been dedicated to study the city and its problems. Following a thought line that understands the city as a place of full existence of urban men, the struggle for the right to the city appears as a key concept for understanding of urban conflicts today.

Keywords

Manifestations; mobility; right to the city.

Sumário

1. Introdução.....	9
2. Jornadas de Junho: a rua em cena outra vez	14
2.1. Levante que ninguém esperava	14
2.2. Ligando os pontos: por quê aqui e por quê agora?.....	19
2.3. Os primeiros olhares.....	21
2.4. “Olha eu aqui de novo”: o protagonismo juvenil	24
2.4.1. Nova classe média/trabalhadora: o que é isso?.....	26
2.5. O conflito.....	27
2.6. Os Black Blocs.....	29
2.7. Uma busca por direitos e representação.....	31
2.8. “É uma questão urbana, estúpido!”	40
2.9. Afinal, do que se trata?.....	44
3. O Movimento Passe Livre e a centralidade do tema da mobilidade nas cidades brasileiras	45
3.1. MPL: como tudo começou	45
3.1.1. As experiências de Salvador, Florianópolis, Rio de Janeiro e São Paulo	46
3.2. O Movimento Passe Livre: estrutura e princípios	52
3.3. Visões sobre o movimento	54
3.4. MPL: um movimento social?.....	56
3.5. O MPL em 2013: o ano que não acabou.....	57
3.6. Perdas e ganhos: o que está por trás de cada luta.....	62
4. A contribuição da teoria para o estudo da mobilidade	64
4.1. O desenvolvimento capitalista: a cidade urbano-industrial.....	65
4.2. A identidade do homem em movimento: contribuições de Georg Simmel e da Escola de Chicago.....	68

4.3. O corpo humano na formação do espaço público de acordo com Richard Sennet	74
4.4. A mobilidade da identidade no mundo líquido de Zigmunt Bauman	75
4.5. Leitura e releitura da luta pelo direito à cidade: a passagem de Henri Lefebvre a David Harvey.....	77
5. Considerações finais	84
6. Referências Bibliográficas	90

1 Introdução

Jovens. Protestos. Direitos. Mobilidade. Identidade. Cidade. São essas as palavras que abrem caminho para esse trabalho. No mês de junho de 2013, motivados pelo anúncio do reajuste da passagem de ônibus, jovens de diversas capitais do Brasil foram às ruas para tentar impedir o aumento da tarifa. Conseguiram. Como uma onda, as manifestações se espalharam e logo aconteciam em pequenas e grandes cidades, portando as mais diversas bandeiras.

Ainda que já estivessem acontecendo em alguns lugares do país, a repercussão das manifestações aumentou após o Movimento Passe Livre (MPL) convocar o seu primeiro grande ato na região central da cidade de São Paulo. Motivados pela bandeira da mobilidade urbana, encarnada naquele momento pela exigência da suspensão do aumento da tarifa, milhares de pessoas responderam ao chamado do movimento e ocuparam as ruas da maior cidade do Brasil. O impacto do número de pessoas presentes naquele ato e da violência policial empregada na repressão aos manifestantes fez com que, a partir daí, uma avalanche de protestos se desencadeasse em diversas outras cidades. A sociedade brasileira se viu diante do que se convencionou chamar de as *Jornadas de Junho de 2013*.

De acordo com alguns autores, é na esfera da mobilidade urbana que o desenvolvimento das cidades no sistema capitalista se expressa mais caótico. Precarizada, é possível afirmar que essa face da vida urbana traz cada vez mais prejuízos aos cidadãos. Daí talvez possa se extrair uma explicação sobre a força e o protagonismo do Movimento Passe Livre, o MPL, como grande articulador do começo dos grandes protestos.

O cenário urbano brasileiro em 2013 pode ser visto de perspectivas diferentes. Há aqueles que o viam como um momento de estabilidade. A recente ascensão econômica das classes mais pobres e outras conquistas sociais tais como a sa-

ída do mapa da fome da ONU, parecia ter conseguido, para alguns, criar um estado de tranquilidade nas relações entre os trabalhadores e o capital. Por outro lado, há aqueles que enxergavam em cada pequeno conflito urbano, a possibilidade de uma grande explosão. As lutas contra as remoções, contra a desapropriação de escolas e museus, os protestos contra os megaeventos que se aproximavam. Tudo contribuía para aumentar a pressão que tomava conta dos grandes centros urbanos brasileiros.

Estive presente nas Jornadas de Junho de 2013 na cidade do Rio de Janeiro e pude exercitar vários tipos de *olhares* frente a todas aquelas cenas que se desenvolveram ao longo de mais de um mês. Se o impulso inicial foi o de estar presente enquanto militante, foi ao deparar-me com aquela complexidade que tomava conta das ruas que a pesquisadora ocupou o lugar da ativista e passou a ver com outros olhos cada acontecimento. Dos atos de convocação dos protestos via *internet* ao estouro da repressão, cada momento foi observado para que mais adiante pudesse ser feito um trabalho quase de bricolagem para compreensão da dinâmica das ruas.

Desde o primeiro ato, algo me chamou atenção. Vi, como há tempos não via, antigos companheiros de militância irem para a rua carregando consigo um ar de esperança. Aqueles que há anos lutam por causas pontuais e isoladas se postaram naquela manifestação como uma parte que importaria na formação daquele todo. Como quem acreditava na importância da presença de todos, cada com sua palavra de ordem.

Aos poucos, o que parecia a riqueza dos atos pode ter se tornado uma de suas principais fragilidades. A enormidade de causas em pauta fez com que algumas fossem levantadas sem mesmo que a população soubesse do que se tratava. A sociedade abraçou os protestos e aumentou cada vez mais a audiência, mas ausência de um foco ou uma liderança que determinasse o caminho a ser seguido, terminou por se contrapor à euforia inicial e pode ter contribuído para o refluxo que viria nos meses seguintes.

Pensando na conjuntura dos grandes centros brasileiros, nas vitórias daquele momento e nas lutas que permaneceram de alguma forma no pós junho de 2013, podemos entender a questão urbana como uma variável determinante para as insurgências recentes. O objetivo desse trabalho, portanto, é destacar a atuação do Movimento Passe Livre nas *Jornadas de Junho de 2013* e na história da luta por

outro tipo de mobilidade urbana para as nossas cidades. Além disso, procuro mostrar, ao dialogar com uma determinada linha de pensamento da sociologia urbana, como o desenvolvimento afetou a lógica da mobilidade nas cidades ao redor do mundo e fez com que determinados temas se tornassem questões a serem resolvidas para a sobrevivência dos cidadãos.

Para dar conta disso, essa dissertação está dividida, a partir desta introdução, em três capítulos e uma conclusão.

Não há aqui a pretensão de esgotar as discussões levantadas, principalmente porque, em se tratando das *Jornadas de Junho de 2013*, ainda é muito difícil atribuir um significado fechado aos acontecimentos. A ideia é apenas olhar do ponto de vista sociológico para a temática da mobilidade urbana e para o MPL, muito presentes nas ruas naquele momento.

No segundo capítulo, intitulado *Jornadas de Junho de 2013: a rua em cena outra vez*, tento construir um quadro que demonstre a conjuntura brasileira naquele período e o que foram essas manifestações que mobilizaram tanta energia e atenção. A partir de textos de autores que escreveram em grande maioria ao mesmo tempo em que os protestos aconteciam, esse capítulo traz as primeiras impressões sobre os atos, os atores, as pautas, as consequências.

O primeiro passo que pareceu necessário foi elaborar uma cronologia que desse conta do dia a dia das manifestações. Um sem número de atos aconteceram espalhados pelo país ao longo de mais de um mês e, mesmo com amplo uso das redes de internet para divulgação dos acontecimentos, foi impossível acompanhar tudo. Ainda após a construção dessa cronologia não posso afirmar sem dúvidas que nenhum ato tenha escapado ao meu conhecimento. No entanto, acredito que as informações fornecidas são suficientes para que se tenha a dimensão do momento.

Em seguida apresento alguns aspectos da conjuntura brasileira naquele momento a fim de começar a dar conta de duas questões que exponho no primeiro subtítulo do capítulo: por quê aqui e por quê agora?

A partir daí começo a trabalhar com textos que foram produzidos sobre as *Jornadas de Junho*, análises que elaboradas com base na experiência das ruas e que, em certa medida, em alguns casos chegaram a influenciar o desenrolar dos protestos. Além de uma enormidade de artigos escritos e publicados na internet ou em jornais impressos, destacam-se na bibliografia aqui utilizada alguns livros que

foram escritos num esforço quase imediato de responder às questões que cada manifestação provocava.

O terceiro capítulo trata especificamente sobre o Movimento Passe Livre, o MPL, e, como não poderia ser diferente, da questão da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. O objeto aqui é, portanto, um movimento social urbano brasileiro relativamente recente e pequeno, mas que havia conseguido fazer entornar o caldeirão das cidades em 2013. Com pouco mais de dez anos de existência, o MPL já contabiliza em seu histórico uma série de eventos que fazem parte da história de lutas do povo brasileiro. O mais conhecido deles, acredito, é a *Revolta do Buzu*, rebelião estudantil contra o aumento da tarifa de ônibus na cidade de Salvador no ano de 2003.

A ideia desse capítulo, pois, é mostrar como esse movimento foi criado e vem trabalhando ao longo do tempo. Como se organiza, qual a sua estrutura interna, seus princípios. Como lida com o fato de ser um movimento nacional, mas que precisa lidar com as particularidades da situação de cada estado. O que pensam e dizem os fundadores e líderes desse movimento.

Além disso, coube aqui também uma reflexão sobre o papel do MPL durante as *Jornadas de Junho de 2013*. Como fica claro desde o primeiro capítulo, foi uma manifestação convocada por esse movimento que ficou marcada como o primeiro grande protesto de 2013, que parou as ruas da maior cidade do país. Os desdobramentos dos atos, contudo, foram aos poucos saindo do controle. E como isso foi visto pelo MPL? O que dizem as lideranças sobre os atos que aconteceram após a revogação do aumento da passagem?

O avanço incessante da lógica capitalista sobre os grandes centros urbanos brasileiros tem intensificado o descompasso existente entre *condição* e *qualidade* de vida. A mercantilização e encarecimento dos serviços públicos, por exemplo, não são acompanhados pela melhoria na qualidade dos mesmos. O estado atual do sistema de transportes públicos é uma boa amostra disso, mas esse processo está em curso desde meados do século XIX, quando, com o avanço da industrialização, as pequenas cidades passaram a ser totalmente transformadas.

Existem diferentes maneiras de olhar para essa fase do desenvolvimento do espaço urbano. Algumas privilegiam o ponto de vista urbano-industrial, as condições de vida da classe trabalhadora e o lugar do conflito capital x trabalho. Outras assumem o ponto de vista do indivíduo em meio a esse processo. No que diz res-

peito ao aspecto destacado nos capítulos dois e três, a saber, a mobilidade urbana, outras vertentes explicativas parecem contemplar melhor esse ponto. Questões como a construção de identidade e da sociabilidade nos espaços urbanos podem jogar luz acerca dos rumos e processos que nos trouxeram até os dilemas do mundo urbano contemporâneo.

Essas outras vertentes explicativas serão apresentadas no quarto e último capítulo. Se estamos diante de um momento de explosão de insatisfações com as condições de vida nas cidades, é relevante mostrar a forma como a produção acadêmica se debruçou sobre esse tema. O objetivo é refletir sobre as novas formas de política que tem a cidade como centro. Uma reflexão não no sentido proposto por Manuel Castells, como veremos mais adiante, mas através de uma perspectiva que privilegie os sujeitos que se empenham numa luta por reconhecimento e identidade, que, em grande escala, pode ser confundida com a luta por direito à cidade.

Em torno da questão da mobilidade, estão implicadas a construção e formação da identidade dos indivíduos. Os autores aqui trabalhados, de diferentes maneiras, abordam essa chave de sociabilização dos indivíduos e demonstram que a mobilidade é historicamente indispensável por ser a forma de acesso ao diferente e ao capital social, cultural e econômico. Seguindo uma linha de pensamento que compreende a cidade como lugar de existência plena do homem urbano, a luta pelo direito à cidade aparece como conceito fundamental para compreensão dos conflitos urbanos hoje. É David Harvey, a partir da releitura que propõe da teoria de Henri Lefebvre, o autor que melhor fundamenta esse conceito aplicado no cenário urbano atual e faz a ponte entre o que certo marxismo costumava qualificar como a visão materialista e as teorias culturalistas, como as defendidas por George Simmel, Isaac Joseph, Robert Park, Richard Sennet e Zigmunt Bauman.

É possível que ao final desse trabalho ainda tenhamos mais perguntas do que respostas. Afinal de contas, é assim que nos sentimos tanto diante dos eventos de junho quanto diante da situação da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. O desafio presente parece ser ir além da observação e descobrir como usar a sociologia para aprofundar e responder a essas questões.

2

Jornadas de junho de 2013: a rua em cena outra vez

As *Jornadas de Junho de 2013* mobilizaram uma enorme energia popular e ainda hoje vêm se desdobrando em múltiplas facetas. Nesse capítulo vamos construir um quadro analítico e interpretativo da cena dramática das ruas e explorar algumas hipóteses sobre o impacto desses acontecimentos na dinâmica das cidades e da democracia brasileira. Com a distância de pouco mais de um ano, ainda nos encontramos em meio a questões que nos desafiam e demandam a articulação de distintos campos de reflexão. Aqui será trabalhado um grupo de autores que, em certa medida, fizeram parte desse cenário e cujas contribuições podem ser compreendidas como uma extensão das ruas. Entre eles há um certo consenso: Junho de 2013 pode ter representado uma mudança na relação da sociedade com as cidades e com as perspectivas para a democracia brasileira. Os milhares que ocuparam as ruas teriam deixado um “cenário distinto do que encontraram”? Pode-se falar em redesenho da democracia? As análises apresentadas aqui perpassam esses aspectos e veem nos eventos de junho um potencial transformador.

2.1

O levante que ninguém esperava

Ninguém esperava. Num mundo turvado por aflição econômica, cinismo político, vazio cultural e desesperança pessoal, aquilo apenas aconteceu.

Manuel Castells

Começou nos arredores de Paris nos anos de 1990. Passou pelos bairros pobres de Londres, nos 2000. A partir de 2012, tomou conta de praças de importantes cidades do Oriente Médio e Norte da África. Chegou ao Zuccotti Park, em Nova York, no outono de 2011, e, em 2013, em torno do Parque Gezi, de Istambul, como lembra Maria Alice Rezende Carvalho (2013). E foi em 2013 que che-

gou ao Brasil. Em um ano que começou como outro qualquer, milhares de pessoas ocuparam as ruas de grandes centros urbanos brasileiros com diversas demandas.

No mês de junho de 2013, motivados pelo anúncio do aumento da passagem de ônibus, milhares de jovens foram às ruas para reivindicar a suspensão do reajuste. Mas essa história não começou e nem terminou aí. Para fazer um cronograma das *Jornadas de Junho*, vamos retornar um pouco no ano de 2013¹.

Em 16 de maio, em Natal, debaixo de chuva, militantes ocuparam e interditaram uma das principais vias da capital do Rio Grande do Norte para protestar contra o aumento de vinte centavos no valor da passagem de ônibus. Após a pressão produzida pelo ato, o prefeito, Carlos Eduardo Alves (PDT), reduziu o aumento da tarifa para dez centavos. Quatro dias depois foi a vez da população goiana ir às ruas contra o aumento da passagem. Cerca de trezentas pessoas caminharam até a Praça Cívica e houve confronto com a Polícia Militar durante o trajeto. Os goianos voltam a se manifestar em 28 de maio. Novo conflito e 14 ativistas foram presos.

Chega Junho. No dia 3, um dia após o aumento da tarifa de ônibus, trem e metrô de R\$3,00 para R\$3,20, o Movimento Passe Livre (MPL) organizou, na cidade de São Paulo, o primeiro de uma série de atos que seriam realizados naquele ano. O protesto ocorreu às 7h, na estrada do M'Boi Mirim, zona sul da capital paulista e ocupou uma das faixas da via. No mesmo dia, no Rio de Janeiro, manifestantes realizaram uma passeata na Avenida Rio Branco, uma das principais vias do centro da cidade, para protestar contra o aumento da passagem de ônibus de R\$2,75 para R\$2,95, que havia sido anunciado no dia 1 de junho. Os manifestantes se dirigiram à Assembleia Legislativa do Estado (ALERJ).

No dia 6 de junho, com a repercussão do aumento da passagem, nova manifestação em São Paulo, com a participação de um número maior de pessoas. Quase cinco mil se reuniram em frente ao Teatro Municipal da capital paulista. Neste ato, se deu a primeira aparição da figura do *Anonymous* ostentando a máscara de Guy Fawkes. O ornamento se tornaria fetiche político. Houve conflito com a polícia e quinze pessoas foram presas. No dia seguinte, 7 de junho, duas mil pessoas fecharam a Marginal Pinheiros, uma das mais importantes vias de São Paulo. Pas-

¹ Este cronograma foi criado com base em Engelke (2014) (ver bibliografia) e *Uma Cronologia das Manifestações*, publicado no site da Revista Fórum. Disponível em: <<http://www.revistaforum.com.br/blog/2013/09/uma-cronologia-das-manifestacoes>>.

saram mais quatro dias e, em 11 de junho, outro protesto paulista reuniu mais de cinco mil pessoas num ato que durou mais de seis horas. No final a PM impediu os manifestantes de se dirigirem até o ponto final da marcha e houve conflito. De Paris, o governador Geraldo Alckmin (PSDB) e o prefeito Fernando Haddad (PT) criticaram a postura dos manifestantes. O dia 13 de junho foi marcado pela violência policial contra manifestantes e contra a imprensa. Mais de duzentos militantes foram presos numa manifestação que começou em frente ao Teatro Municipal de São Paulo e foi até a Avenida Paulista. Daí em diante, as manifestações não pararam mais de crescer.

No dia 15 de junho, dia da abertura da Copa das Confederações, oito mil pessoas foram às ruas na capital do país. A concentração foi na Avenida Eixo Monumental, de onde os ativistas marcharam até o Estádio Nacional de Brasília Mané Garrincha. Houve confronto com a polícia e o saldo foram vinte e sete manifestantes feridos e vinte e quatro presos.

Em 17 de junho, manifestações históricas explodiram em diversas capitais do país. Na capital paulista, uma marcha com sessenta e cinco mil pessoas partiu do Largo do Batata e se dividiu em três: o primeiro grupo seguiu pela Avenida Faria Lima; o segundo ocupou a Avenida Paulista e o último se dirigiu para a Marginal Pinheiros e depois para o Palácio Bandeirantes. No Rio, cem mil manifestantes caminharam pela Avenida Rio Branco. No final, parte do grupo se dirigiu novamente para a ALERJ, que quase foi ocupada pelos manifestantes. A polícia militar interveio para proteger o prédio e houve forte conflito. No estado aconteceram manifestações também em Campos dos Goytacazes, Três Rios e Niterói.

Em Curitiba, cerca de dez mil manifestantes se reuniram pedindo redução da passagem de ônibus. Em Fortaleza, cinco mil reivindicavam melhorias no transporte público e se manifestaram contra os gastos com a Copa do Mundo de 2014. Em Brasília, dez mil pessoas, com pautas diversas, foram às ruas. No fim da noite algumas centenas conseguiram ocupar a marquise do Congresso Nacional. Manifestação também aconteceu em Belo Horizonte com cerca de vinte mil pessoas e marcada por fortes confrontos com a polícia. Em Porto Alegre, protesto contra o aumento da passagem. Nova manifestação em São Paulo no dia 18 de junho. Mais de cinquenta mil se reúnem. Houve tumulto e tentativa de ocupação do prédio da Prefeitura. No Conselho de Cidade, o prefeito Fernando Haddad volta atrás e sinaliza alterar o valor da passagem. São registrados também os primei-

ros bloqueios de rodovias arteriais da capital. Em Juazeiro do Norte, no Ceará, cerca de dez mil manifestantes cercaram o prefeito do município na saída de uma agência bancária. Foram quase dez horas de cerco.

Após duas semanas de manifestações, em 19 de junho, Fernando Haddad e Geraldo Alckmin, em São Paulo; Eduardo Paes, no Rio de Janeiro; e governantes de mais quatro cidades revogaram o aumento da passagem. Apesar do anúncio, a agenda de manifestações é mantida. Em Fortaleza, Brasil e México se enfrentariam pela Copa das Confederações. Do lado de fora da Arena Castelão, trinta mil manifestantes se reuniram e foi preciso a intervenção da Polícia Militar e da Força Nacional para que os ativistas não avançassem em direção ao estádio.

O dia 20 de junho foi o momento ápice do que se convencionou chamar de *Jornadas de Junho*. Grandes manifestações em Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro. Na capital federal vinte e cinco mil manifestantes conseguiram furar a barreira policial e tentaram ocupar novamente a cobertura do Congresso Nacional. Em São Paulo, o MPL decide manter o ato marcado para aquele dia e pelo menos cem mil pessoas foram às ruas numa manifestação que ficou marcada por confrontos entre militantes de partidos políticos e indivíduos que se diziam antipartidários. No Rio, partindo da Candelária, a maior de todas as manifestações. Mais de quinhentas mil pessoas caminham pela Avenida Presidente Vargas e, ao chegar em frente à Prefeitura, são fortemente reprimidas pela PM. Aquela noite foi longa para os que ficaram até o fim da manifestação. A polícia perseguiu pessoas por bairros vizinhos ao centro da cidade. É na noite do dia 20 que tem início o movimento “Ocupa Cabral”. Um grupo de aproximadamente trinta jovens montou acampamento em frente à casa do governador, no Leblon, e ali permaneceu por alguns meses.

No dia 21 de junho, a presidente Dilma Rousseff fez um pronunciamento oficial e anunciou um pacto pela melhoria dos serviços públicos com base em três ações: a elaboração do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, o uso de 100% dos royalties do petróleo para a educação e trazer médicos do exterior para ampliar o atendimento no Sistema Único de Saúde, o SUS. Essas três reivindicações, ao lado de outras tantas, haviam aparecido fortemente nas manifestações. Além disso, a presidente se compromete com a proposta de uma reforma política que amplie a participação popular.

As manifestações continuaram e em Belo Horizonte, no dia 22 de junho, estima-se que sessenta mil pessoas, tenham partido da Praça Sete em direção ao es-

tádio Mineirão. Em Salvador, enquanto Brasil e Itália se preparavam para entrar em campo no estádio da Fonte Nova, mais de duas mil pessoas protestavam a caminho do local do jogo. Foram reprimidas pela PM. No dia 24 do mesmo mês cerca de dois mil manifestantes concentram-se em frente à Assembleia Legislativa do Maranhão para expor diversas reivindicações. Em Goiânia, manifestantes ocuparam a rodovia BR-153 e quebraram dois carros da TV Anhanguera, afiliada da Rede Globo na região. No Rio de Janeiro, no dia 26, moradores das favelas da Rocinha e do Vidigal desceram o morro para protestar e marcharam até a casa do governador Sergio Cabral, onde se juntaram ao *Ocupa Cabral* por algumas horas. O ato desse dia em Belo Horizonte foi o maior da cidade, mas ficou marcado por um fato triste: um jovem morreu ao cair de um viaduto durante a manifestação que reuniu quase cem mil pessoas. Enquanto Espanha e Itália se enfrentavam na Arena Castelão, no dia 28, cinco mil enfrentavam a PM na tentativa de furar o bloqueio e se aproximar do estádio cearense.

Em 29 de junho, trezentos manifestantes ocuparam a Câmara dos Vereadores da capital mineira, insatisfeitos com a redução de apenas cinco centavos no preço da passagem.

Dia 30 de junho, final da Copa das Confederações no Estádio do Maracanã, no Rio. Ato são marcados para diferentes capitais. Na capital carioca foram dois atos, um pela manhã e outro à tarde. O da manhã correu tranquilamente, mas o da tarde, chamado *Todos ao RJ! Copa pra quem?* se dirigiu ao Maracanã, e foi impedido de se aproximar do estádio pela barreira policial. Terminou em confronto, assim como os de outras capitais.

Com julho veio um recuo dos movimentos, mas alguns focos de resistência seguiram e seguem atuando ainda hoje. No Rio de Janeiro, por exemplo, como forma de pressionar pela realização da CPI dos Ônibus, um grupo de manifestantes ocupou a Câmara dos Vereadores da capital fluminense e por lá permaneceu por mais de dez dias. Inicialmente eram quase vinte pessoas, mas apenas oito permaneceram até o final. Outro grupo organizou o *Ocupa Câmara* e permaneceu do lado de fora do prédio em barracas de camping. A desocupação do interior do prédio aconteceu no dia 21 de agosto, mas foram mantidas as barracas do lado de fora. Várias atividades foram realizadas, como debates, exibição de filmes e rodas culturais. Foi um processo longo que terminou por se somar às manifestações da

greve dos professores do estado e do município, iniciando uma nova onda de mobilizações.

2.2

Ligando os pontos: por quê aqui e por quê agora?

Após um relato dos fatos, parece importante construir um quadro que nos permita entender esse ponto fora da curva na história das manifestações de rua no Brasil: a explosão depois da calmaria. Trata-se da conjuntura brasileira de 2013, um ano que tem marcas próprias. Copa das Confederações; grandes obras para a Copa do Mundo; dez anos de um ciclo de governo do Partido dos Trabalhadores - o primeiro do campo da esquerda a alcançar a presidência da república -; mudança na estrutura social do país; período pré-eleitoral. Cada um desses fatores contribuiu de uma forma para que a fagulha incendiasse a pradaria². Há variadas visões sobre esse momento, mas, de certa forma, todos podem ser interligados e olhados de diferentes prismas.

Para Antonio Engelke (2014), o início das manifestações pode ter causado espanto, mas os sinais de que algo estava por vir já estavam dados. E alguns episódios demonstram isso: os protestos contra a construção de Belo Monte³; a resistência popular contra as remoções no Rio de Janeiro⁴; os ataques ao mascote da Copa em Porto Alegre⁵; e a luta pela permanência da Aldeia Maracanã e da Escola Friedenreich, ambas na zona norte do Rio de Janeiro e a nova situação da mobilidade urbana no país. Todas essas bandeiras, que estavam nas ruas em Junho de 2013, já estavam, portanto, nas ruas antes de junho. E por isso é possível classificar a explosão das manifestações como um fato previsível e, para alguns, até mesmo inevitável.

² “Uma fagulha pode incendiar a pradaria”, Mao Tse Tung.

³ Em 2011, protestos articulados aconteceram em 15 cidades brasileiras. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/protesto+contra+belo+monte+congestiona+av+paulista/n1597167024088.html>>.

⁴ Há alguns documentários sobre o tema. Indico “Sonhos demolidos – Vila Recreio II”. <<http://www.youtube.com/watch?v=WM2iW6mIPWY>>.

⁵ Disponível em: <http://www.academia.edu/7802413/Os_v%C3%A2ndalos_ao_poder_viol%C3%A2ncia_pol%C3%ADtica_e_poder_popular_nos_protestos_de_2012_2013_em_Porto_Alegre._Reflex%C3%B5es_estrat%C3%A9gicas_%C3%A0_luz_de_Benjamin_e_Luk%C3%A1cs>.

Carlos Vainer (2013) afirma que quem acompanha ou está engajado nas lutas urbanas, sabe que há algum tempo multiplicam-se na sociedade diferentes formas de manifestações e protestos, insatisfação e resistência. Para ele, não se tratou de um movimento casual.

Para tentar entender este movimento é necessário considerar, de um lado, a multiplicidade de insatisfações e lutas fragmentárias que o antecederam e que constituem, por assim dizer, seu próprio fundamento. De outro lado, há que entender as características de uma conjuntura marcada pela abertura do ciclo de megaeventos esportivos. Se os megaeventos, por si, também não explicam a explosão social e política, por outro lado seria difícil imaginar tal explosão fora de um contexto marcado pela farras do dinheiro público e a entrega de nossas cidades às corporações, empreiteiras e cartéis organizados em torno da FIFA, em primeiro lugar, e do COI. (VAINER⁶).

A história recente brasileira é, no entanto, contraditória. Se por um lado assistimos a mercantilização de cada vez mais espaços, o aumento do custo de vida e o esvaziamento de determinados movimentos sociais, por outro tivemos avanços sociais consideráveis. Um exemplo disso foi a saída do país do mapa da fome da ONU⁷ e o aumento da escolaridade da população, principalmente no que diz respeito ao acesso à universidade. Na visão de Jean Tible e Josué Medeiros (2013), a nova dinâmica dos conflitos sociais no Brasil nasce justamente das recentes conquistas. E isso é algo muito distinto da onda de lutas que marcou a redemocratização (a partir de 1978) e também do ciclo de resistência ao neoliberalismo (anos 1990).

Fernando Perlatto (2013) afirma que qualquer analista que há pouco tempo fosse questionado sobre a possibilidade de eclosão de manifestações desse porte, as consideraria bastante improváveis, por conta da aparente satisfação apresentada pela população nas pesquisas de opinião ou mesmo por conta da crença na passividade e imobilismo dos brasileiros. Mas mesmo surpreendendo a muitos, eventos aparentemente pequenos, como as passeatas organizadas pelo Movimento Passe Livre, fizeram verdadeiras multidões ocupar as ruas. Os desfechos não são total-

⁶ VAINER, C. Mega-Eventos, Mega-Negócios, Mega-Protestos. Publicado em 24/06/2013. Disponível em: <http://www.etterm.ippur.ufrj.br/ultimas-noticias/196/mega-eventos-mega-negocios-mega-protestos>. Acesso em 25/03/2015.

⁷ Um relatório da FAO (Nações Unidas para Alimentação e Agricultura) publicado em 2014 revela que o Brasil saiu do mapa da fome. Fonte: <<http://www.brasil.gov.br/governo/2014/09/relatorio-indica-que-brasil-saiu-do-mapa-mundial-da-fome-em-2014>>.

mente conhecidos, mas, sejam quais forem, são relevantes e, por isso, torna-se imprescindível analisar qualitativamente o pano de fundo que motivou essa explosão: a luta pelo direito à cidade e por acesso à política.

2.3 Os primeiros olhares

Considerando a dificuldade de se definir uma linha explicativa única para os eventos de junho, parece uma boa estratégia realizar um levantamento de parte bibliografia já produzida sobre esse momento. De acordo com Luiz Cesar Queiroz (2013), mais do que respostas, algumas hipóteses podem e devem ser levantadas, principalmente no que diz respeito a dois aspectos em particular: quanto à forma de ação e quanto ao objeto da ação. Sobre a forma de ação, o autor chama a atenção para o fato de serem avessas a qualquer tipo de organização formal, ou seja, partidos políticos, sindicatos, associações profissionais ou comunitárias. Já quanto ao objeto da ação, destaca a agenda difusa apresentada. Estavam incluídos ali temas de orientação ética e moral levados às ruas a partir da eclosão de um problema central para os que vivem nos centros urbanos: a precariedade do sistema de transporte público e as crescentes dificuldades no que diz respeito à mobilidade urbana.

Para Queiroz, o que deve ser observado nas manifestações de junho é, antes de tudo, o fato de os jovens terem promovido um tipo de “associação inédita entre a crítica ao nosso modelo de cidade, de um lado, e a defesa de valores éticos que denunciam aspectos patrimonialistas do nosso Estado e a dinâmica excludente e segregacionista da vida de nossas cidades, de outro” (QUEIROZ, 2013, p.1). O afastamento da juventude da política partidária não parece novidade para o autor, nem aqui e nem em outros lugares. Pelo contrário, Queiroz (2013, p.1) fala em “crise dos pilares centrais das democracias representativas”. No entanto, é preciso ressaltar que, no Brasil, o afastamento entre a *polis* e a *demos* é maior do que já visto antes. Faltou àqueles que acreditaram na autossuficiência do nosso presidencialismo de coalizão perceber que era preciso também olhar para as formas de representação e questionar se o sistema representativo dava conta de absorver e processar as demandas da sociedade.

O que o autor apresenta como sendo o aspecto mais enigmático das *Jornadas Junho* é a forma como os jovens se multiplicaram pelas ruas “sem qualquer sinalização de lideranças carismáticas, a partir de redes sociais, numa escalada em que a progressão dos números se acompanhava pela diluição e mesmo alteração da agenda inicial e pela absoluta falta de condução” (QUEIROZ, 2013, p.2). Queiroz levanta um questionamento: trata-se de um movimento social? Em sua opinião, não. Os eventos, segundo ele, podem ser caracterizados como fenômenos de ação coletiva e não como movimentos sociais. Estes demandariam a definição de estratégia e, em alguns casos, de tática. O que vimos foram eventos que podem ser compreendidos no campo da chamada *Nova Cultura Política*. Esse campo vem ganhando terreno principalmente entre os jovens por conta da crise das instituições. As características centrais dessa nova cultura - que o autor classifica como um *novo civismo* - seriam:

jovens movidos por uma agenda difusa de natureza pós-materialista - com ênfase na cobrança de comportamento ético das lideranças políticas -, a automobilização e a recusa de atribuição de legitimidade tanto às organizações políticas tradicionais (partidos, sindicatos e movimentos organizados) como a líderes carismáticos, com o espaço público ocupado por jovens ciosos de reconhecimento e de auto-expressão. (QUEIROZ, 2013, p.2).

Rudá Ricci (2014) considera que, em meio a muitas peculiaridades, os movimentos do Brasil e os que aconteceram ao redor do mundo tiveram alguns pontos em comum: todos se estruturaram na lógica das redes sociais virtuais; foram liderados por jovens; tiveram na violência policial o estopim; tiveram transmissão ao vivo pelas televisões e internet; usaram um sentimento de indignação como força moral; e ocupação das praças e órgãos públicos.

O primeiro ponto sobre o qual o autor se debruça é a opção dos manifestantes pela comunicação por meio de redes sociais. Redes que fizeram parte de todo o conceito de organização e mobilização e terminaram por forjar um tipo de comunidade entre os jovens que se comunicavam e planejavam as ações de forma horizontalizada, baseada na identidade ou no afeto. Na visão de Ricci, os protestos se tornaram uma rede enorme tecida a partir de relações individuais, grupais, íntimas. Formou-se, em outras palavras, “uma cadeia de inter-relações múltiplas, difusas, horizontais, sem lideranças. Mas não se constituíram efetivamente em uma rede social, uma articulação perene” (RICCI, 2014, p.22).

Outro aspecto de importante destaque é o confronto com a ordem ou *status quo*. Aqui, Ricci afirma que, por conta desse embate, as manifestações podem ser lidas como mobilizações sociais que se aproximaram mais do *ethos* da esquerda⁸. Por um lado, levantaram bandeiras que tinham como pano de fundo a ideia de igualdade de direitos no acesso e controle dos serviços públicos, e crítica às elites políticas. Por outro, os manifestantes de junho utilizaram as ruas como meio de expressão e protesto, como lugar de expressão política. Negaram tradições e a Ordem. Atacaram emblemas da ordem econômica, da segurança pública e das instituições. Adotaram a pauta da autogestão. O autor reconhece a presença de grupos de extrema direita nas manifestações, mas, em sua opinião, era uma minoria que em momento nenhum conseguiu pautar os elementos centrais da agenda das ruas.

Paulo Arantes (2014) se aproxima desse ponto ao trazer a noção de *cidadania insurgente*, elaborada por James Holston⁹ (apud ARANTES, 2014) para a luz da interpretação dos eventos de junho. De acordo com o autor, que estuda a periferia de São Paulo há mais de trinta anos, as periferias das grandes cidades estão povoadas de cidadãos insurgentes, que vivem o seu dia a dia em combate com a cidadania dominante. A insurgência, para ele, é, por definição, uma ação na contramão, uma contra-política. Deseja desestabilizar o presente ou o que está estabelecido. A insurgência “borbulha do passado onde as circunstâncias presentes parecem propícias a uma irrupção” (ARANTES, 2014, p.379). Junho, portanto, foi a *cidadania insurgente* oriunda do confronto entre as cidadanias da periferia e do centro indo para a rua. Foi um momento de efervescência. Afinal, a cidadania insurgente à brasileira, afirma o autor, está na cena há quase meio século e passa por ciclos, esquentando - como em junho - e esfriando - como nos meses que se seguiram.

Ainda sobre *insurgir-se*, Arantes cita Mieli (2013), que começa um artigo ressaltando a etimologia da palavra: “[...] insurgir-se é levantar-se, pôr-se de pé, mas também surgir, vindo do fundo, como algo submerso vindo à tona” (ARANTES, 2014, p.389). Para Mieli, seguindo o argumento de Holston, os eventos de

⁸ “Se utilizarmos como referência a proposição de Norberto Bobbio em que o princípio fundante e determinante da esquerda é a proeminência da igualdade social e à direita caberia a defesa intransigente da liberdade (e, portanto, da diferença) individual, as manifestações de junho estiveram muito mais próximas do ideário de esquerda, pelas demandas que sugeriam a igualdade no atendimento dos serviços públicos e na direção do controle social sobre estes mesmo serviços, “assim como uma dura crítica às elites, em especial, políticas.” (Ricci, 2014, p. 24).

⁹ Antropólogo estadunidense que realizou diversos estudos sobre cidadania e cidades no Brasil, em especial sobre São Paulo.

junho não se tratam de uma insurgência que emergiu do nada. Ela ganhou força no presente e se colocou contra a doutrina contra-insurgente de pacificação que estava estabelecida na ordem. Foi um momento de ruptura.

2.4

“Olha eu aqui de novo”¹⁰: o protagonismo juvenil

O papel desempenhado pela juventude é eixo fundamental das *Jornadas de Junho de 2013*. Como fazem há pelo menos dez anos, jovens militantes do Movimento Passe Livre da cidade de São Paulo convocaram, no começo de junho de 2013, uma manifestação contra o aumento da tarifa de ônibus. A expectativa era que, como nas vezes anteriores, algumas centenas de pessoas comparecessem. O que se viu, no entanto, foi uma adesão surpreendente que fez com que, já no segundo ato mais de cinco mil pessoas participassem.

Compreender quem faz parte dessa juventude que foi para as ruas é avançar na compreensão dos próprios eventos. Ainda não são muitos os trabalhos articulados no sentido de fazer uma sociologia dessa juventude, mas outros, dedicados à interpretação da juventude brasileira atual - e não apenas especificamente a que foi para as ruas - podem contribuir.

Foi aprovado em 2013 um Estatuto da Juventude que define como jovens os que estão entre 15 e 29 anos, ou seja, cerca de 51 milhões de brasileiros¹¹. O objetivo principal desse Estatuto é detalhar, dentro das garantias já estabelecidas pela Constituição Federal, quais são as especificidades e os direitos da juventude que precisam ser reafirmados. O documento discorre sobre uma série de direitos, tais como: direito à diversidade e à igualdade; direito ao desporto e ao lazer; direito à comunicação e à liberdade de expressão; direito ao território e à mobilidade; direito à cidadania, participação social e política e à representação juvenil; entre outros. Aprovado em julho, logo após o início das manifestações e depois de dez anos de discussões e mobilizações, o Estatuto tem, na visão da Secretaria Nacio-

¹⁰ Palavra de ordem evocada pelos jovens que retornavam à linha de frente das manifestações após o esforço da polícia para dispersá-los.

¹¹ Dados do Censo 2010 (IBGE) obtidos na página <<http://www.juventude.gov.br/estatuto>>.

nal de Juventude¹², o desafio de se popularizar para que os jovens conheçam seus direitos e vejam nele um instrumento legal de reivindicação para melhorar suas condições de vida.

Também sob responsabilidade da Secretaria Nacional de Juventude, foi realizada, entre abril e maio de 2013, um estudo sobre perfil e pensamento dos jovens brasileiros. A pesquisa buscou conhecer as realidades, questões e opiniões da juventude, num momento em que o país registra a maior população jovem - em termos absolutos - de sua história. Os resultados foram divulgados em agosto e atualizados em dezembro, no pós-*Jornadas de Junho*, quando ficou evidente a necessidade de entender ainda melhor quem são os sujeitos dessa geração. Dentre os resultados obtidos, interessam mais a esse trabalho os pontos relacionados à política. Cerca de nove em cada dez jovens responderam que podem mudar o mundo e, desses, sete disseram que podem mudar muito. A maioria (83%) acha que a política é muito ou mais ou menos importante. Apenas 16% acham pouco importante. Sobre como mudar as coisas, a maioria dos entrevistados citou a “participação e mobilização nas ruas e ações diretas” - como vimos com as movimentações de junho. Com relação às políticas de juventude, a maior parte considera que “os governos conhecem as necessidades dos jovens, mas não fazem nada a respeito”. Essa opinião é maior no meio urbano do que no meio rural e cresce na medida em que cresce a renda do entrevistado. Da mesma forma que as manifestações de junho se mostraram difusas e de difícil homogeneização, os resultados da pesquisa sobre o perfil da juventude brasileira hoje mostram que a vida juvenil é composta por uma pluralidade e se desdobra em múltiplas trajetórias, o que inviabiliza a maior parte das tentativas de padronização e simplificação de seu comportamento.

Uma conclusão possível é a que aponta o impacto que as políticas de inclusão social do Governo Federal tiveram sobre esses jovens - com destaque para as do campo da educação. No entanto, fica também evidente que há limites e desigualdades que persistem ao longo dos anos. E é por isso que a juventude pede novas respostas, ao mesmo tempo em que demonstra disposição para participar da vida política.

¹² A Secretaria Nacional de Juventude trabalha sob a coordenação da Secretaria Geral da Presidência da República. Foi instituída por sugestão de um Grupo Interministerial, implementado em 2004 para fazer um diagnóstico da juventude brasileira e dos programas do governo federal destinados a esse público. Ver: <www.juventude.gov.br>.

A ascensão dessa juventude à chamada nova classe média é outro ponto que pode servir como base para uma análise mais específica. Denominada por alguns autores de nova classe trabalhadora¹³, ela seria composta também por uma juventude beneficiária dos programas de acesso ao ensino superior e pela situação de pleno emprego que o país alcançou e sustentou nos últimos anos. Movidos ao local que ocupam na sociedade hoje pelo estudo e pelo trabalho, essa nova classe se diferencia da tradicional pois valoriza o esforço e a conquista. Nesse quadro poderiam ser colocados jovens que, após conquistarem condições básicas de sobrevivência, se postam a lutar para superar as condições precárias de vida ao invés de apenas se locomover por conta da mudança de renda.

2.4.1 Nova classe média/trabalhadora: o que é isso?

Na última década, o Brasil testemunhou uma mudança estrutural significativa. A redução dos índices de pobreza e desigualdade no país fez emergir a discussão em torno do surgimento de uma “nova classe média”¹⁴. Trata-se aqui da mudança do *status* econômico de uma parcela da sociedade que passa agora a ocupar outro lugar na pirâmide social. Essa é uma temática importante para a compreensão da dinâmica brasileira nos últimos anos - e não poderia ficar apartada do esforço de compreensão das manifestações de junho de 2013.

De acordo com Jessé de Souza (2010), o fenômeno da ascensão de uma nova classe social brasileira tem desdobramentos em diversas esferas do país. E poderia ser usado para explicar algumas variáveis, como: o crescimento da busca por qualificação profissional nas camadas menos favorecidas da população, a agregação de valor a profissões anteriormente tidas como menos qualificadas (como empregadas domésticas, pedreiros, vendedores ambulantes e operadores de telemarketing) e a cada vez maior inserção feminina em cargos de chefia no mercado de trabalho. Sua análise, inclusive, parte do questionamento da aplicabilidade do

¹³ Ver Souza, Jessé. Os batalhadores. Editora UFMG. Minas Gerais, 2012.

¹⁴ A denominação “nova classe média” foi cunhada inicialmente por Marcelo Neri no livro “Nova classe média: o lado brilhante da pirâmide social” (2013). Posteriormente, autores como Jessé de Souza e Marcio Pochmann se contrapuseram a essa teoria ao afirmar que não se trataria de uma nova classe média, mas sim de uma nova classe trabalhadora. Não há, segundo os dois últimos, alteração na estrutura de classes do país. O que há é a inclusão de um segmento no mercado de trabalho e, conseqüentemente, no mercado de consumo.

termo “nova classe média”. Para ele, o mais adequado seria falar em “nova classe trabalhadora”. Isso porque, ao contrário do estrato social que tradicionalmente ocupa o lugar de classe média, a classe ascendente é marcada pela bandeira de que o trabalho a conduziu a um lugar social mais alto. Esse contingente social, de acordo com Souza, está marcado por um *ethos* do trabalho - numa teoria de clara inspiração weberiana. Os batalhadores brasileiros, expressão que dá nome ao seu livro, seriam uma espécie de *self-made man*, que, sem o auxílio de terceiros e sem condições econômicas e qualificações necessárias, conseguiram prosperar em virtude do trabalho.

Marcio Pochmann (2014) concorda com essa formulação. Levando em consideração as políticas de transferência direta de renda adotadas pelo governo federal na última década, o economista fala no crescimento e fortalecimento não da classe média, mas da classe trabalhadora. Essa diferenciação é importante porque está diretamente ligada à natureza ideológica dessas políticas a aos resultados que venha a obter em termos de mobilidade social, como veremos no trecho a seguir:

Mesmo com o contido nível educacional e a limitada experiência profissional, as novas ocupações de serviços, absorvedoras de enormes massas humanas resgatadas da condição de pobreza, permitem inegável ascensão social, embora ainda distante de qualquer configuração que não a da classe trabalhadora. Seja pelo nível de rendimento, seja pelo tipo de ocupação, seja pelo perfil e atributos pessoais, o grosso da população emergente não se encaixa em critérios sérios e objetivos que possam ser claramente identificados como classe média. Associam-se, sim, às características gerais das classes populares, que, por elevar o rendimento, ampliam imediatamente o padrão de consumo. (POCHMANN, 2014, p. 20).

Pochmann chama atenção ainda para o fato de se tratar de uma emergência despolitizada. Isso se dá, na opinião do autor, por conta do despreparo das instituições democráticas atualmente existentes para envolver os que emergiram e canalizar ações de interesse para a classe trabalhadora ampliada. Isto é, por conta do escasso papel que o sindicalismo, as associações estudantis e de bairros, as comunidades, os partidos e outros, têm hoje na sociedade.

2.5

O conflito

A questão do enfrentamento e da violência foi uma das marcas das manifestações em questão. As ruas foram ocupadas com o objetivo de realizar pressão

popular; e pressão, lembra Ricci (2014), é conflito. Ou seja, esse é um dos pontos constitutivos da dinâmica dos eventos. No que diz respeito aos manifestantes, é, inclusive, fácil perceber os atos de violência como “um traço dessas novas formas de ocupação de rua” (RICCI, 2014, p.35). Para além das ideias de negação e inovação, os manifestantes de junho demonstravam uma ausência de projeto e estar nas ruas já era uma representação de força (RICCI, 2014).

Outro eixo é da atuação policial e o impacto da violência utilizada para conter as manifestações. Assim como aqui, esse foi um aspecto relevante para a compreensão da *Primavera Árabe*, do caso especial da Turquia, do *Occupy* na Europa e nos Estados Unidos, e das *Jornadas de Junho* no Brasil. Sem entrar na relação entre jovens moradores das periferias e as forças de repressão em outros países, podemos afirmar, ancorados em Silvia Ramos (2013), que, no caso brasileiro, a violência policial empregada estava permeada desde tensões históricas entre juventude e polícia até o despreparo para lidar com as manifestações. Em alguns casos, inclusive, a violência policial foi responsável pela radicalização e pelo crescimento do número de participantes nas mobilizações de 2013. Em São Paulo, jovens foram duramente reprimidos durante uma das passeatas contra o aumento da passagem e a consequência disso foi o aumento considerável do número de pessoas presentes na manifestação seguinte. O ponto principal levantado por Ramos é o de que a forma de controle de manifestações e da atuação policial no cenário da democracia atual deveria ganhar mais destaque e empenho de energia. De acordo com a autora, enquanto os jovens que ocuparam as ruas “saíram do Facebook”, os policiais responsáveis pela contenção das manifestações nem mesmo entraram. Eles estão submetidos a uma realidade de ação completamente distinta, e talvez por isso tenham se visto perdidos entre suas próprias ações.

Ramos leva em consideração também o fato de o Brasil ser um país historicamente violento, com uma polícia particularmente letal e com a qual convivemos, até certo ponto, com naturalidade. Há vários aspectos e esferas desse problema, mas talvez o principal a se questionar seja em que medida a agenda da mudança da estrutura da segurança pública e da reforma das polícias foi incorporada às tantas bandeiras das manifestações. O tema da desmilitarização da polícia até foi levantado por alguns setores, mas ainda de forma embrionária. Silvia Ramos lembra que para os jovens moradores das periferias e favelas, a polícia pouco mudou desde a ditadura. Por fim, ela aponta que talvez essa relação entre jovens e

polícias nas ruas - que em geral se dá de forma tensa - possa vir a contribuir para a inclusão de fato de uma agenda de reforma das polícias na pauta de aperfeiçoamento da democracia brasileira.

É consenso entre alguns autores que, como vimos na análise de Ramos, o uso da força contra os jovens manifestantes desempenhou um papel na construção da dinâmica dos protestos. Um papel aglutinador bastante eficaz que fez com que os atos ganhassem espaço na mídia e chocou diversos setores da sociedade. A partir de cada evento repressivo exacerbado, desencadeavam-se movimentos e marchas de milhares de pessoas em diversos estados. Fazendo uma retrospectiva dos acontecimentos, Lincoln Secco (2013) mostra que após a manifestação do dia 13 de junho em São Paulo, quando manifestantes foram duramente reprimidos e vários jornalistas ficaram feridos, a intensidade dos protestos nas outras capitais aumentou significativamente.

Para além do enfrentamento entre manifestantes e policiais, houve outro aspecto violento das manifestações. No dia 20 de junho, no Rio de Janeiro, lembra Secco, alguns grupos se empenharam em tentar expulsar dos atos a esquerda organizada, enquanto eram aplaudidos por “cidadãos de bem” que vestiam verde e amarelo. O movimento, que até então podia se caracterizar como apartidário, passou a ser visto por muitos como antipartidário.

2.6 Os Black Blocks

Os novos personagens que marcaram as *Jornadas de Junho de 2013* foram os adeptos da tática *Black Bloc*. A presença desses “grupos” causou uma alteração na dinâmica tradicional de manifestações de rua, historicamente lideradas por partidos, sindicatos ou movimentos sociais. Para compreender o papel que assumiram, parece importante entender um pouco sobre sua origem.

Bruno Fiuza (2013) faz uma recuperação histórica e conta que essa tática foi criada em meados dos anos 80 na Alemanha e se espalhou entre grupos que começaram a se organizar para realizar ações diretas contra a construção de usinas nucleares no interior do país. Da Alemanha, se difundiu pelo resto da Europa, sendo, por exemplo, adotada pelo Movimento Anarcopunk do Reino Unido. Chegou aos Estados Unidos no fim dos anos 80, quando o primeiro “bloco negro” foi

criado para protestar contra os esquadrões da morte que o governo americano financiava em El Salvador. E em 1999 ficou conhecida na sociedade ao fazer parte das manifestações contra a OMC (Organização Mundial do Comércio), realizadas em Seattle, nos Estados Unidos. Foi nesse período que a tática passou a representar uma nova dimensão da violência: “[...] forma de ataque - mas um ataque simbólico contra os significados ocultos por trás dos símbolos de um capitalismo que se pretendia universal, benevolente e todo-poderoso” (FIUZA, 2013). E foi nesse contexto que a tática chegou ao Brasil. Fiuza chama atenção para o fato de que, no fim dos anos 90, influenciados pelos eventos de Seattle, alguns grupos de militantes brasileiros começaram a se organizar para formar uma frente de resistência à globalização neoliberal. Nessa época, no entanto, a imprensa brasileira não utilizava o termo *Black Bloc*, ao contrário do que acontecia pelo resto do mundo. O uso dessa tática se intensificou durante uma reunião do G8, realizada em Gênova, na Itália, em julho de 2001. Na ocasião, o jovem manifestante Carlo Giuliani foi assassinado por um policial. Esse momento marcou mais um divisor de águas para os adeptos. O debate pautado a partir dali - assim como vimos ao longo de 2013 - passou a fazer a diferenciação entre os manifestantes “violentos” e “pacíficos”. E esse foi um dos fatores que contribuíram para a desmobilização em torno dessas práticas.

Ainda de acordo com Fiuza, os movimentos libertários brasileiros atuais sempre souberam exatamente do que se tratava essa tática, ainda que ela só tenha voltado a aparecer aqui em junho de 2013. Assim como o Movimento Passe Livre, que, apesar de já existir há algum tempo, em 2013 assumiu um protagonismo inédito.

Maria da Glória Gohn (2014) chama atenção para a necessidade de interpretação dos *black blocs* como um movimento de alcance internacional. Suas práticas, desde o surgimento, se reproduzem em vários lugares do mundo. Como repudiam as formas de democracia representativa, adotam ação direta como sua forma de luta - o que inclui a violência. Mas, destaca Gohn, há na sua forma de ação um tipo de reinterpretação da violência. Considerada defensiva e para proteger os manifestantes, os adeptos da tática veem na sua violência uma resposta, uma reação, e não um ataque. A autora fala em violência performática, que mistura elementos interativos, comunicativos e simbólicos de forma a configurar algo além de atos de desobediência civil. Afirma: “Há uma recusa à ordem estabelecida, há contes-

tação política, há questionamento do sistema vigente. Há uma identidade coletiva dialógica que focaliza no ato violento e realização da ação” (GOHN, 2014, P.59). Em resumo, de acordo com Gohn, se apresentam como uma tática de protesto baseada na ação direta e marcada por uma estética particular: roupas pretas e rostos semi-cobertos.

De forma mais crítica, Marco Aurélio Nogueira (2013) afirma que a atitude violenta dos *Black Blocs* não serve para por em xeque o sistema dominante e seus símbolos. Pelo contrário. Ao passo que afasta da rua uma militância mais tradicional - e avessa ao confronto direto com as forças de segurança - termina por reforçar o que pretendem combater: o sistema. Nogueira é taxativo:

A ação não traz consigo direitos, causas ou utopias, só o fim dos tempos. Não leva rigorosamente a lugar nenhum. Reforça o sistema, em vez de miná-lo. É, na verdade, o efeito colateral de uma vida bloqueada, sem esperança, sem utopia, individualizada e fragmentada, de uma sociedade em que a violência entrou na corrente sanguínea de um Estado pouco eficiente, de uma cultura que homenageia o espetáculo, mas não se complementa com uma ética pública consistente. Produto das contradições de um capitalismo sem freios e do descontrole que afeta a vida coletiva. (NOGUEIRA, 2013¹⁵).

No entanto, o autor ressalta também que nem toda revolta violenta presente nas ruas está ligada à adoção dessa tática. Há muita revolta, indignação e, por exemplo, vontade de dar um basta nas condições de vida das periferias - o que vai muito além apenas da questão filosófica que o autor atribui aos *Black Blocs*.

2.7 Uma busca por direitos e representação

Olhar para as *Jornadas de Junho* nos permite pensar que estivemos diante de uma reedição da atuação dos jovens em 1968 e até mesmo dos anos 80, agora com outros referenciais e outra composição. É possível que seja um momento de reinterpretação de sonhos. Segundo Luiz Werneck Vianna (2013), as ideias apresentadas pelos manifestantes são dissonantes e isso pode ser atribuído ao fato de vivermos em uma sociedade que não mais reflete sobre si mesma, que foi destituída da política e que converteu os partidos políticos em máquinas eleitorais preo-

¹⁵ NOGUEIRA, M. A. Nem black nem bloc. Publicado em: 2 de novembro de 2013. Disponível em: <http://alias.estadao.com.br/noticias/geral,nem-black-nem-bloc,1092520>. Acesso em: 20 de novembro de 2014.

cupadas apenas com a reprodução de seus quadros. “Os acontecimentos recentes em São Paulo, Rio de Janeiro e em outras grandes cidades - especialmente no caso paulista -, somente na aparência podem ser tomados como um raio em dia de céu azul” (VIANNA¹⁶). Para o autor, esses movimentos precisam ser compreendidos como importantes para além do episódio relativo à questão das políticas públicas de transporte urbano.

Para sustentar seu argumento, Werneck Vianna observa que - com base nas notícias publicadas nos meios de comunicação, em especial da imprensa escrita -, seria possível arriscar um traço do perfil dos manifestantes: alunos de universidades de elite para quem o aumento da passagem não justificaria uma reação tão cártica. Por isso, para o autor a questão do preço da passagem pode ser mais bem compreendida como uma forma que os jovens encontraram para canalizar diferentes insatisfações - dentre as quais podemos apontar o distanciamento da esfera política de suas vidas cotidianas.

Para melhor explicar seu argumento, Werneck faz um paralelo com a situação do país nos anos 1950, quando um grupo de estudantes tomou as ruas por vários dias na chamada *Greve dos bondes*. E mais do que a questão do transporte estaria em jogo um mal estar derivado do desencontro com as instituições políticas. Hoje, assim como naquele período do desenvolvimentismo, vive-se o reflexo de um novo ciclo de modernização promovida pela ação estatal. Uma modernização que altera as estruturas sociais e ocupacionais da população gerando um realinhamento da posição das classes sociais brasileiras. E isso mais uma vez estaria por trás do desencontro entre a juventude e as instituições políticas atuais, que as jornadas de junho refletem.

Para Werneck, há um “componente novo nessa movimentação social a requerer precisa identificação, a que o repertório de interpretação corrente não concede acesso”, e o caminho seria o de olhá-lo “como um movimento de insurgência democrática em favor do reconhecimento de novas identidades sociais e do direito de participação no processo decisório de questões que digam respeito à coisa pública, principalmente das gerações mais jovens”.

¹⁶ VIANNA, L. J. W. O Movimento da Hora Presente. O Estado de São Paulo, 18/06/2013. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,o-movimento-da-hora-presente,1043763,0.htm>. Acessado em 15/01/2015.

Werneck conclui seu artigo reiterando a necessidade de se dar respostas institucionais aos acontecimentos, de modo a se evitar “caminhos que terminem por afastar os jovens da vida política e dos valores da democracia” (VIANNA¹⁷)

Para Maria Alice Rezende de Carvalho (2013), estivemos diante de um tipo de movimento que dialoga diretamente com a noção *habermasiana*¹⁸ de que a solidariedade possível na modernidade é aquela que se fundamenta racionalmente, ou seja, que é sinônimo de um interesse comum racionalmente obtido. Carvalho afirma que as *Jornadas de Junho* foram o mais importante movimento em prol de direitos num Brasil urbano, democrático e economicamente em expansão. Um conjunto de atos performáticos que entrelaçaram os termos direito e política no movimento das ruas. E para entendê-los é preciso ter dimensão do papel central dos meios urbanos na cena contemporânea e, principalmente, no Brasil, cuja população urbana atinge hoje a casa dos 85% da população total. Os que ocuparam as ruas concretizaram aquilo que se espera de uma experiência cidadã ao impedir que se aumentasse o valor da passagem de ônibus - principalmente se tratando de um serviço que pode ser considerado insuficiente, de má qualidade e que não oferece ao cidadão a possibilidade de exercer o verdadeiro acesso à cidade.

Outro ponto destacado por Carvalho é o da conjunção entre o anseio pela democratização urbana e as tecnologias de informação e comunicação. Sobre isso, a autora ressalta apenas a mudança que se configurou pelo fato de a literatura clássica sobre cidades sempre ter enxergado esses avanços tecnológicos como riscos. Contudo, o mês de junho nos fez ver que redes e ruas podem ser tomadas por uma diversidade complementar que, se por um lado torna o cenário mais explosivo, por outro garante à cidade seu caráter mais fundamental, republicano. Outra questão levantada é a do aspecto democrático que ficou evidente nesse esforço de ocupação das ruas. Os manifestantes explicitaram um princípio já previsto no que concerne à democracia representativa: o de que o seu funcionamento não se esgota no regime. A democracia representativa prevê o que Carvalho chama de condições adicionais, que devem garantir a manutenção do sentimento de “participação no jogo” por parte dos cidadãos. O principal saldo dessa lógica de ação seria a construção de um novo tipo de comunidade, não essencializado, ou seja, formado de acordo com a ação coletiva e apoiada nos pressupostos pragmáticos dos atores.

¹⁷ Idem.

¹⁸ Elaborada por Jürgen Habermas, filósofo e sociólogo alemão.

E a importância disso, segundo a autora, está na recuperação da utopia a partir da criação dessa nova comunidade.

Um ponto em comum e recorrente nos discursos dos manifestantes de Junho - e mais um aspecto característico - foi a rejeição de tipos formais de representação e liderança, como aponta Ricci (2014). Ambas foram amplamente rejeitadas. E isso terminou por se tornar um eixo importante que, se por um lado estimulou a adesão de muitos aos protestos, por outro também repeliu a participação de militantes mais tradicionais. Aqui aparece um embate principalmente geracional que pode ser observado em meio às manifestações. Numa parte estava um grupo de indivíduos ressentidos, frustrados em relação às práticas políticas institucionais. E em outra os militantes partidários, principalmente do espectro da esquerda, historicamente acostumados com manifestações lideradas pelos partidos, sindicatos ou movimentos sociais.

Marcelo Burgos (2013) afirma que, seja qual for o desfecho das manifestações, é inegável que sua razão de fundo é a luta por acesso à política. Essa, em suas palavras, tem sido “sistematicamente interdita” tanto por cima quanto por baixo, num sistema que tem hoje duas características fundamentais e complementares: tornou-se auto-referido e, conseqüentemente, vulnerável. Por cima é interdito pelas alianças de interesses que articulam as máquinas partidárias e estruturas de governo ao grande empresariado - sob justificativa da necessidade dessa junção para funcionamento do chamado “presidencialismo de coalizão”. E por baixo, através dos mecanismos de controle de acesso ao voto. Estamos falando desde o clientelismo tradicional até as formas de coerção mais bruta, como, por exemplo, a exercida pelas milícias. “O grito das ruas traz essa voz sufocada pelo amesquinamento da representação política e por isso seu alvo principal são as instituições cuja legitimidade está fundada no voto” (BURGOS, 2013, p.5).

Entende-se, portanto, porque a força da voz das ruas foi usada em grande parte contra aquelas instituições fundadas no voto. Por sua pluralidade e plasticidade, o movimento de junho contou com identificação de grande parte da sociedade de forma quase instantânea. O largo espectro de bandeiras levantadas nas ruas funcionou como resposta a um longo período de insatisfações e indignações. O *Levante Democrático de Junho*¹⁹ tem, de antemão, o mérito de ter desestabili-

¹⁹ De acordo com Burgos (2013), “a palavra Levante é definida pelos dicionários como “manifestação coletiva contrária”, “motim” e “revolta”. Mas também como “Lugar onde o sol nasce””.

zado o sistema vigente e obrigado a reorganização de um projeto político. A noção de política feita por cima - ou de democracia por cima - precisa dar lugar aos anseios da sociedade, de forma a privilegiar a sua participação. Recuperar os laços da sociedade com os sindicatos, associações e movimentos sociais, recriando canais de diálogo que permitam uma gradual reconquista de espaço na vida pública é, para Burgos, um bom caminho.

Assim como Burgos, Sonia Fleury (2013) opina que a essência das manifestações de junho é a questão democrática. Para ela, a raiz das mobilizações está no modelo de democracia participativa vigente no Brasil, um modelo “mobilizador e centralizador ao mesmo tempo”. O recado dado pelas ruas, em sua opinião, foi para todos. E por todos deverá ser ouvido, inclusive pelos partidos. Eles, que cada vez mais se isolam das bases ou dos movimentos sociais, terão que definir como recuperar essa ligação e mesmo se querem recuperar essa ligação. O que ficou evidente é a necessidade de uma reestruturação de todo o sistema político brasileiro. Com relação ao povo, Fleury chama a atenção para o fato de as pessoas estarem conhecendo mais sobre o exercício do poder e das relações de poder. O anseio agora é que isso ultrapasse os limites das ruas e chegue às instituições. A questão pendente é como isso vai se dar, uma vez que partidos e sindicatos, que historicamente cumpriram esse papel, hoje lutam para reconquistar o seu espaço. Em sua opinião, o que está por trás de tudo isso é:

Criamos um modelo de democracia, em 1988, com todo um formato deliberativo e participativo de controle da sociedade sobre o Estado. E continuamos ativando isso o tempo inteiro – foram realizadas muito mais conferências do que sempre no governo Lula, nos últimos anos. Ao mesmo tempo, o poder de decisão estava muito longe desses espaços participativos, cada vez mais longe. A questão dos megaeventos mostrava muito claramente que o processo decisório, de definir quais são as prioridades, para onde vão os recursos, estava se passando entre governo e empresários. Esse *gap*, essa contradição tinha que, num dado momento, estourar, emergir. (FLEURY, 2013²⁰).

A autora discorda da afirmação “o gigante acordou”. Para ela, a sociedade já estava ativa. As pessoas participavam dos espaços disponíveis, porém insatisfeitas. Seu diagnóstico é de que o Brasil precisa de uma reestruturação de todo o sistema político.

²⁰ FLEURY, S. A sociedade está se Apropriando do Poder. Temos que revitalizar a democracia. In: Revista Adusp/Outubro, 2013. Disponível em: <<http://adusp.org.br/files/revistas/55/mat01.pdf>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2015.

O fato é que, voltando a Ricci (2014), estávamos diante de um cenário que dava sinais de crise. E é possível apontar algumas das causas principais para isso, compostas por diversas variáveis. A primeira e, na opinião do autor, a mais surpreendente, diz respeito aos indícios de esgotamento do modelo estatal-desenvolvimentista adotado desde o primeiro governo Lula. O Brasil vive desde então um cenário crescente de inclusão social, mas uma “inclusão social garantida pelo consumo, não pelos direitos ou pela ação política organizada” (RICCI, 2014, p.48). Se é possível afirmar que essa opção resultou em alterações significativas na estrutura social do país, principalmente no que diz respeito à diminuição da desigualdade social, também podemos dizer que ela centralizou o processo decisório e o poder orçamentário de tal forma que afastou consideravelmente estados, municípios e principalmente cidadãos. De acordo com o autor, esse pode ser considerado o primeiro sinal de que uma crise estaria por vir:

Com a forte centralização orçamentária pública nas mãos da União, as prefeituras deixaram de ser protagonistas de inovações administrativas [...]. A inovação local foi substituída pelos programas federais formatados e que passaram a ser adquiridos em múltiplos convênios que transformaram, na prática, prefeitos e secretariado municipal em gerentes desses programas. (RICCI, 2014, p.46).

Ricci destaca as próprias políticas de inclusão de renda como outro fator - sendo o Bolsa Família a principal delas. Foi dentro dessa estrutura que se formou o problema da inclusão pelo consumo e não pela política ou pelos direitos, como acima citado. A pesquisa *Barômetro das Américas*, realizada por Jairo Nicolau e Vitor Peixoto e apresentada no XXXI Encontro Anual da ANPOCS²¹, observou a relação entre os beneficiários do programa Bolsa Família e a avaliação do governo federal. A análise dos dados indicou uma grande diferença nas opiniões entre beneficiários e não beneficiários, com uma curva favorável ao governo entre os primeiros. O problema, no entanto, está na limitação do reconhecimento social ao padrão de consumo adquirido por uma família antes marginalizada. Ou seja, a noção de direito ao consumo - que se constitui em necessidades concretas - não evoluiu necessariamente à noção de direito humano - baseada em questões mais abstratas. Ela constrói, na opinião de Ricci, um patamar básico para a construção da cidadania e controle social sobre espaços e políticas públicas, mas não é autossufi-

²¹ Disponível em:

<http://portal.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=3029&Itemid=231>.

ciente na necessidade de romper com a cultural individualista que cria. É possível, no entanto, incluir a demanda por serviços públicos de qualidade numa face mais “qualificada” do direito ao consumo. E aí Junho apareceu com um discurso e se constituiu como uma possibilidade de dialogar com esse novo consumidor e de percepção da sua possibilidade de participação nas decisões estatais.

O desgaste rápido das instituições públicas, em especial as de representação, aparece para Ricci como mais uma causa. O discurso presente nas ruas negava a prática dos governos e estruturas de representação, pois, na visão de grande parte dos manifestantes, é essa prática que nega a vida cotidiana dos cidadãos. Pesquisas do IBOPE citadas por Ricci revelam que entre 2012 e julho de 2013 todas as dezoito instituições avaliadas se tornaram menos confiáveis para o instituto. Outro levantamento, dessa vez do ICJ (Índice de Confiança na Justiça do Brasil), elaborado pelo direito da Fundação Getúlio Vargas, corrobora os dados do IBOPE. Os índices - colhidos de outubro a dezembro de 2011 - de confiança na justiça, principal objeto daquela pesquisa, apresentaram quedas consideráveis nas principais capitais do país. Quanto à confiança nas instituições, o Congresso Nacional e os partidos políticos aparecem nas últimas posições do ranking. Já havia, portanto, sinais de uma crise de representação política.

Podemos concluir primariamente que as *Jornadas de Junho* tem como significado principal a luta por mais igualdade, mais direitos e liberdade de participação. Política e direitos são temas que se confundem entre causa e efeito da recente explosão da revolta popular. Não se tratou de uma revolta contra um governo específico, mas contra um sistema de governo representativo tal qual estruturado no Brasil.

Perlatto (2013) trabalha com a ideia de fosso entre representantes e representados. E esse foi um questionamento forte nas ruas: a distância entre *polis* e *demos*. Um descompasso que se evidencia na dificuldade de as instituições representativas e partidos políticos dialogarem e atenderem às demandas levantadas pelos cidadãos. É preciso reconhecer o avanço do aspecto institucional do país desde o período de redemocratização, fortalecendo-se a democracia e superando-se crises consideráveis, como, por exemplo, o *impeachment* do presidente Fernando Collor de Mello. Há também as eleições para diversos cargos, que ocorrem de dois em dois anos. É nesse sentido que o autor fala em consolidação da estrutura institucional brasileira, principalmente após a Carta de 1988. Contudo, destaca

à democracia não basta rotina [...]. A vida democrática requer e demanda mais do que o ritual mecânico de se votar de dois em dois anos. Caso contrário, ela corre o risco de se desencantar, para dialogar com o diagnóstico weberiano sobre a modernidade. Democracia precisa também de práticas e exercícios permanentes de mobilização, de imaginação e de criatividade, como demonstraram as manifestações. (PERLATTO, 2013, p.15).

A noção de participação reside no cerne da prática democrática. E é justamente por isso que a vida política não pode ser reduzida a algo burocrático, que se resume a tomada de decisões apartadas da vontade da população. Ela deve ser um espaço para que os cidadãos possam praticar o exercício da política, para que existam enquanto sujeitos políticos.

A questão partidária presente nas ruas de junho também é abordada por Perlatto. As vozes ouvidas nas ruas estavam separadas do Estado, mas não só. Estavam também separadas das instituições em geral. Há uma sorte de posturas com relação aos partidos que, segundo o autor, podem ser classificadas como: 1) autoritárias; 2) equivocadas; 3) perigosas. É preciso, portanto, incluir na análise a postura dos partidos atuais, que não conseguem mais dialogar com as reivindicações colocadas pela sociedade. É preciso reinventar essa relação:

Ou os partidos se reinventam, se democratizam internamente e estabelecem vínculos mais orgânicos com os cidadãos comuns, ou se tornarão instrumentos cada vez mais obsoletos para vocalizarem institucionalmente as demandas da população. Cabe aos partidos a tarefa de se repensarem, criando ou restabelecendo vínculos com as diversas agências da sociedade civil, como universidades, sindicatos, movimentos sociais e associações de bairro [...]. Sobretudo aos partidos de esquerda, cabe a tarefa de aproveitar a conjuntura de manifestações e organizar, de forma orgânica e articulada, uma agenda de debates e reflexões, que mobilizem a sociedade em torno da agenda - democrática e transformadora por excelência - do direito à cidade. (PERLATTO, 2013, p.16).

Por fim, Perlatto faz uma última consideração, dessa vez chamando atenção para o distanciamento entre as interpretações hegemônicas da sociologia e da ciência política sobre a sociedade e o sistema político e a realidade apresentada pelos manifestantes de junho. A crítica à sociologia reside no fato de parte dela ter corroborado com a teoria de imobilismo da sociedade brasileira, sem considerar que esta se movia de diversas formas. Nas palavras do autor:

Esse movimento que se processa nas bordas e margens da sociedade - que se manifesta de forma diferenciada daquele realizado por instituições como sindicatos e entidades estudantis, por exemplo -, e que contribuiu, de diferentes maneiras, para engrossar o caldo das recentes mobilizações, precisa ser melhor compreendido pela

sociologia, que deve lançar um novo olhar para entender suas dinâmicas de funcionamento, suas demandas, desejos e potencialidades. (PERLATTO, 2013, p.17)

Quanto à ciência política, o vácuo está entre o que foi exposto nas ruas e as interpretações sobre a prosperidade do nosso sistema político. Na opinião de Perlatto, faz-se necessária uma reflexão maior sobre como as instituições devem ser - e menos sobre como elas são.

Marco Aurélio Nogueira (2013) reuniu diversos textos e apresentou a tese de que os movimentos ocorridos em junho de 2013 são frutos de uma crise de legitimidade e representação que vinha “controlada” e adormecida. Seu ponto principal é: “As ruas deixaram latente que a sociedade brasileira está cansada do modo como a política vem sendo exercida no país” (NOGUEIRA, 2013, p.32). Para mostrar isso, o autor privilegia os aspectos que dizem respeito à história político-partidária brasileira. Nogueira começa sua crítica desde o modelo econômico implantado por Fernando Henrique Cardoso até os dias de hoje. Em sua opinião, nos últimos quinze anos as fragilidades do nosso sistema político, ou a perversão sistêmica, se agravaram. Movimentos sociais e sindicatos passaram a integrar a base do governo e o modelo adotado por Lula em 2003 atingiu um ponto de esgotamento. Depois de um impulso inicial, o esforço se resumiu a construir um projeto de poder, no lugar de um projeto hegemônico. E sem construir hegemonia não conseguiu se diferenciar do modelo de modernização autoritária que é marca do desenvolvimento do capitalismo no país.

O primeiro capítulo do livro de Nogueira é intitulado *Brasil 2013: as vozes das ruas e os limites da política*, e é nele que o autor inclui uma análise sobre a situação das cidades. O Brasil é hoje um país urbano. As cidades cresceram e com isso cresceram também os problemas. E conseqüentemente se tornaram “barris de pólvora, ambientes em que tudo é difícil, oneroso e existencialmente pesado” (NOGUEIRA, 2013, p.42). Indo além, sem meias palavras: “É ali que o capitalismo exhibe sua face mais agressiva, que o mercado comanda e que o Estado tem mais dificuldade de agir” (NOGUEIRA, 2013, p.43). E é nas cidades também que reside a maioria dos jovens brasileiros - uma parcela da sociedade que foi bastante afetada nos últimos anos pelas políticas de acesso ao ensino superior, pela mobilidade social e outras medidas de inclusão. Desses, 30% vivem em famílias com renda familiar per capita de meio salário mínimo por mês e apenas 15% vêm de

famílias com renda superior a dois salários mínimos. Apesar disso, os níveis de consumo e acesso à educação e informação têm melhorado. A tese de Nogueira é que isso tem impulsionado os jovens a uma maior consciência de seus direitos e deveres - ou *hábito cívico*, nas palavras do texto. O problema é que não houve uma aproximação desses jovens com o sistema político e eles acabaram seduzidos pelo consumismo puro, pela “despolitização” para outras formas de politização - novas ao nosso sistema democrático.

As ruas foram compostas por forças e vozes diferentes que expressavam a emergência de um novo modo de vida e o esgotamento de um formato político. Para o autor, todos, de algum modo, disseram: “queremos um futuro que vocês, políticos, empresários, partidos, estão nos impedindo de ter” (NOGUEIRA, 2013, p.71). A polissemia era caracterizada pelo fato de caber tudo no discurso dos manifestantes. A vitória da revogação do aumento da passagem deu força ao movimento.

O objetivo de Nogueira ao falar do espaço urbano é mostrar que as cidades brasileiras são vítimas das opções governamentais feitas na última década e meia. Seus questionamentos vêm desde antes do governo Lula e as críticas se estendem até as respostas que a presidenta Dilma Rousseff deu ao se pronunciar sobre as *Jornadas de Junho*. Para ele, há muitos esforços de interpretação, mas falta

análise política, análise concreta da situação concreta: trabalho paciente, espírito indagador e disposição metodológica para articular a estrutura e a superestrutura, a sociedade e o Estado, os interesses, as classes, os valores, a correlação de forças, de modo a que se alcance uma visão articulada dos fatores e motivações que fazem com que as pessoas tomem partido e ajam [...] (NOGUEIRA, 2013, p. 70).

2.8 “É a questão urbana, estúpido!”

Em um artigo intitulado *É a questão urbana, estúpido!*, Ermínia Maricato (2013) retoma a tese de que quem acompanha a realidade das cidades brasileiras não se surpreendeu com a eclosão das manifestações.

No Brasil é impossível dissociar as principais razões, objetivas e subjetivas desses protestos, da condição das cidades. Essa mesma cidade que é ignorada por uma esquerda que não consegue ver ali a luta de classes e por uma direita que aposta tudo na especulação imobiliária e no assalto ao orçamento público. (MARICATO, 2013, p.19).

Se por um lado a cidade é o espaço de reprodução da força de trabalho, por outro é também o palco de grandes negócios. E nem sempre os melhores serviços são acessíveis com melhores salários ou apenas aumento de renda. São necessárias políticas públicas urbanas que envolvam transporte, moradia, saneamento, educação, saúde, lazer, iluminação pública, coleta de lixo e segurança. A cidade contemporânea é palco de uma disputa forte entre os que querem melhores condições de vida e aqueles que querem apenas extrair lucros. É uma apropriação desigual de um patrimônio construído historicamente e socialmente.

No entendimento de Maricato, a vida nas cidades piorou muito a partir dos últimos anos da década passada. A disputa das terras do espaço urbano com o capital imobiliário fez com que as fronteiras periféricas fossem expandidas e os mais pobres expulsos para cada vez mais longe da região central. Os megaeventos pioram ainda mais esse cenário. Mas é na condição dos transportes que a cidade acaba apresentando sua face mais precarizada e que traz mais prejuízos aos cidadãos. A opção e os recorrentes subsídios oferecidos para aquisição de automóveis particulares chamam atenção. Segundo estudiosos da mobilidade urbana, há, inclusive, mais recursos para circulação de carros do que para melhoria dos transportes coletivos²².

O diagnóstico da autora é que as obras e investimentos atuais estão mais relacionados à expansão do mercado imobiliário e aos financiamentos de campanha do que com qualquer tipo de racionalidade da mobilidade urbana.

Segundo David Harvey (2013), as cidades “globais” - como podem ser chamadas as metrópoles - são divididas socialmente entre as elites financeiras e as grandes porções de trabalhadores de baixa renda. Da mesma forma, o uso do espaço e dos serviços urbano também é dividido. Enquanto as camadas mais abastadas recorrem ao privado, os trabalhadores de baixa renda se confundem com os marginalizados e desempregados na dinâmica de sobrevivência entre os fragmentos de cidade. Ou seja, há um desalinhamento entre o que se deseja da cidade e os direitos que os cidadãos devem ter. Harvey trabalha com a noção de direito à cidade que, nas palavras de Henry Lefebvre, “não pode ser concebido como um simples direito de visita a ou um retorno às cidades tradicionais. [...] ele pode ape-

²² Ver Bicalho, Marcos Pimentel. O Pesadelo da imobilidade urbana: até quanto? Publicado em Carta Maior, 4 jul, 2012. Disponível em: <<http://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/O-pesadelo-da-imobilidade-urbana-ate-quando-%0D%0A/4/25527>>.

nas ser formulado como um renovado e transformado direito à vida urbana” (HARVEY, 2013²³). Nesse sentido, liberdade na cidade, na leitura de Harvey, é mais do que o direito ao acesso àquilo que já existe, é o direito de mudar a cidade. Para o autor, a liberdade de se fazer e refazer enquanto cidadãos e também de atuar no espaço que ocupam é um dos principais direitos humanos.

As cidades - lembra Harvey - sempre foram locais de desenvolvimento desigual, no entanto, hoje, as distâncias têm aumentado e se intensificado - de maneira negativa - o que torna cada vez mais inviável evitar as tensões sociais.

Outro direito importante para o autor é o direito à diferença, “um dos mais preciosos dos cidadãos” (HARVEY, 2013, p.30). A cidade é vista como lugar de encontro das diferenças e da interação criativa, um lugar onde ordem e desordem têm sua importância, seu uso e visões. É o espaço onde diferentes visões culturais e desejos individuais se chocam. Harvey enxerga essa cena como virtude, sem descuidar dos riscos de intolerância e segregação. Então como equalizar o “eu” e os “outros” no espaço da cidade? O autor pergunta: “Como, em resumo, poderia o direito à cidade ser exercitado pela mudança da vida urbana?”. E usa novamente a teoria de Lefebvre para responder: por meio da mobilização social e da luta política/social. E acrescenta:

Mas qual visão eu ou os movimentos sociais construímos para nos guiar em nossa luta? De maneira a assegurar resultados positivos em vez de cair numa violência sem fim? Uma coisa é clara: não podemos deixar que o medo desta última nos acoarde e nos faça estagnar em uma passividade sem sentido. Evitar o conflito não é resposta: retornar a tal estado é se descolar do sentido do processo de urbanização e, assim, perder todo o prospecto de exercitar qualquer direito à cidade. (HARVEY, 2013, p.31).

O ponto de Harvey é que nós, seja individual ou coletivamente, fazemos nossa cidade através de nossas ações diárias - políticas, intelectuais e econômicas. Trata-se de um direito, o direito à mudança da cidade. E este não é um direito abstrato, mas inerente às nossas práticas. Não é individual, é coletivo. Demanda ação coletiva e formação de redes de solidariedade social. É inalienável e se mantém sobre a concepção de que a vida urbana deve e pode se tornar um lugar onde novas configurações podem ser pensadas e na qual novas concepções de direitos

²³ HARVEY, D. O Direito à Cidade. Piauí, Rio de Janeiro, n.82, 2013. Disponível em: <http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>. Acessado em: 20 de dezembro de 2014.

possam ser construídas. Só existe se for tomado pelo movimento político da sociedade.

Manuel Castells (2013) aponta que é nesse cenário de cidades submetidas ao capital que se insere o mal da imobilidade estrutural, consequência de um modelo caótico de crescimento urbano produzido pela especulação imobiliária e pela corrupção municipal. E foi o problema da mobilidade que serviu de estopim. Mobilidade essa que é, ou deve ser, um direito fundamental.

A demanda das ruas, no entanto, opina Castells, ia além dos centavos da passagem. A demanda era por direitos. O fundamental, na opinião do autor, foi a luta pela defesa da dignidade de cada um. Nas suas palavras: “Ou seja, o direito humano fundamental de ser respeitado como ser humano e como cidadão” (CASTELLS, 2013, p.178). Assim como já vimos com outros autores, a tese apresentada é de que a distância entre os cidadãos e a política prejudicou a democracia, reduzindo-a a um mercado de votos. É um direito garantido de tempos em tempos, mas marcado por clientelismo e manipulação midiática.

Castells chama atenção para as reações provocadas pelas manifestações de junho, em especial para a da presidenta Dilma Rousseff: “Pela primeira vez, desde que, em 2010, se iniciaram esses movimentos em rede em noventa países diferentes, a mais alta autoridade institucional declarou que ‘tinha obrigação de escutar a voz das ruas’” (CASTELLS, 2013, p. 180), lembra. Dilma prometeu uma série de medidas, dentre as quais se destaca a promessa de uma reforma política - principalmente por ter proposto aprová-la por plebiscito com participação popular. No entanto, pouco se caminhou depois dali

Há que se reconhecer - e Castells faz isso - que o saldo dos movimentos tanto no Brasil quanto em outros países parece ser um irreversível *empoderamento* dos cidadãos. A aquisição da consciência por parte dos jovens de que são eles que farão o futuro.

Embora haja muito em aberto para ser compreendido, a gota d'água para eclosão dos movimentos aqui trabalhados foi a questão do transporte público. Essa luta mobilizou tanta energia que mesmo após a suspensão do aumento em mais de cem cidades, as manifestações prosseguiram dando força a novas bandeiras. Movimentos que vinham se organizando isoladamente, passaram a se unir na busca por uma nova cidade, por novos espaços públicos. Passaram a desafiar quem

antes os desafiava: a cidade de exceção, a lógica de cidade empresa e a democracia imposta pelo capital.

O legado de um movimento está na mudança cultural que produz com sua ação. Uma série de desafios se apresentaram a partir do cenário que se desenhou. No caso das *Jornadas de Junho de 2013*, o principal deles, assinala Harvey (2013), pode ser como transformar essa energia em movimentos duradouros de disputa pela participação na vida da cidade.

2.9

Afinal, do que se trata?

Diante de tudo que foi exposto, podemos indicar que o movimento de 2013 mobilizou muita energia em torno de fenômenos de ação coletiva e vem se desdobrando de diversas formas. Formas essas que revelam por um lado a situação caótica das cidades brasileiras e por outro novas expectativas para com a nossa democracia. A dificuldade de interpretação das manifestações e a latente necessidade de buscar novos parâmetros de análise foi bem traduzida por Slavoj Žižek (2013, p.103):

Devemos evitar o essencialismo aqui: não existe um único objetivo “real” perseguido pelos manifestantes, algo capaz de, uma vez concretizado, reduzir a sensação geral de mal-estar. O que a maioria dos manifestantes compartilha é um sentimento fluido de desconforto e descontentamento que sustenta e une demandas particulares.

No centro do debate está, certamente, a luta pelo direito à cidade, protagonizada por jovens que querem ter o direito de fazer parte da construção das cidades por meio da política. A face mais organizada desse turbilhão que tomou conta das ruas foi o Movimento Passe Livre, um movimento social urbano que propõe e luta por um novo projeto de mobilidade urbana para as cidades brasileiras.

No próximo capítulo, tentaremos entender mais sobre o MPL e, aos poucos, vamos perceber que as características estruturais do movimento por diversas vezes se confundem com as observadas nas *Jornadas de Junho de 2013*.

3

O Movimento Passe Livre e a centralidade do tema da mobilidade urbana nas cidades brasileiras

Que o ano de 2013 pode se dobrar e desdobrar em diversos debates e discussões, nós já vimos. Depois de um longo período de calmaria política, grandes manifestações tomaram conta de diversas cidades do país. As *Jornadas de Junho de 2013* tiraram a sociedade e o pensamento acadêmico da zona de conforto e apresentaram demandas que precisavam ser respondidas. De acordo com Antonio Engelke (2014), esse momento pode ser dividido em três fases: as manifestações iniciais, convocadas pelo MPL (nos dias 6, 7, 11 e 13 de junho); a explosão massiva dos protestos, a partir do dia 17 até o final de junho; e, por fim, a partir do final de junho e início de julho, a diminuição da intensidade dos protestos e sua fragmentação em mobilizações parciais com objetivos específicos. Fica evidente, portanto, a importância do papel desempenhado pelo Movimento Passe Livre, o MPL, para que as manifestações eclodissem. Não se trata aqui de afirmar que um motivo tenha sido exclusivo para que, como muito se disse, *o copo tenha transbordado* e causado a explosão das ruas, mas sim de destacar a presença de uma das bandeiras: a da mobilidade urbana.

3.1

MPL: como tudo começou

O começo das lutas do Movimento Passe Livre não data de 2013. Para compreender de onde vem a força e o papel desempenhado no início das manifestações, é preciso voltar um pouco na história. Esse retorno vai nos permitir adentrar nesse movimento de forma monográfica e entender o processo que fez o MPL passar de uma luta parcial para uma luta mais geral na qual estão implicados os jovens moradores das cidades brasileiras e a própria ideia cidade não apenas como

palco de lutas, mas como algo que se forma e reforma através do processo político protagonizado por esses novos atores políticos.

Como aponta Marcelo Pomar (2013), um dos fundadores do MPL, a luta pelo passe livre é uma reivindicação histórica do movimento estudantil. No Rio de Janeiro, por exemplo, desde os anos 1980 há movimentos com essa bandeira. Logo depois do processo de abertura iniciado em 1985, o passe livre passou a fazer parte do conjunto de reivindicações do movimento estudantil brasileiro²⁴ e cada vez mais se estende pelo país. Como veremos a seguir, Salvador, Florianópolis e São Paulo também tiveram episódios fundamentais para a formação, trajetória e fortalecimento do movimento. De acordo com Pomar:

Tudo isso consistiu em um conjunto de fatores subjetivos, quer dizer, ajudou a criar condições para que a gente pudesse ter um caldo de mobilização em Florianópolis para lutar por esse tema do transporte coletivo, inicialmente pelo passe livre, depois pela redução das tarifas. Também contribuiu para esse caldo subjetivo um grande movimento que aconteceu em agosto de 2003, em Salvador, que ficou conhecido como a Revolta do Buzu²⁵.

Diante do sucesso parcial das lutas anteriores, foi convocada a Plenária Nacional do Passe Livre, durante o Fórum Social Mundial de Porto Alegre, em 2005. Na ocasião, no dia 29 de janeiro, foi oficialmente criado o Movimento Passe Livre. Ali aconteceu a reunião de diversos coletivos que já existiam e já travavam lutas em várias cidades contra os aumentos da passagem e pelo passe livre. Surgiu então um movimento social de luta pela agenda dos transportes. Um movimento autônomo, horizontal e apartidário, cujos coletivos locais, federados, não se submetem a qualquer organização central.

3.1.1

As experiências de Salvador, Florianópolis, Rio de Janeiro e São Paulo

Em agosto de 2003, a prefeitura de Salvador anunciou um aumento da tarifa de ônibus. Em resposta, teve início uma série de manifestações que ficaram conhecidas como a *Revolta do Buzu*. Estimativas dão conta de que cerca de 40 mil

²⁴ POMAR, M. Fundador do MPL fala sobre o movimento, as jornadas de junho e o Tarifa Zero. Entrevista concedida ao coletivo Maria Tonha e disponível em: <<http://www.brasildefato.com.br/node/13683>>. Acesso em 15 de janeiro de 2015.

²⁵ idem.

jovens, principalmente entre 24 e 34 anos, da capital baiana saíram às ruas para protestar contra o aumento. Organizados através de grêmios estudantis e de entidades representativas nas universidades, os estudantes paralisaram, quase que diariamente de agosto a setembro, as principais vias da cidade para reivindicar a redução da tarifa de R\$1,50 para R\$1,30, a meia-passageira nos finais de semana e a criação do Conselho Municipal de Transportes. A ausência de traços comuns com manifestações anteriores fez com que a *Revolta do Buzu* se tornasse um evento com sentido em aberto - tanto no que diz respeito à proposta de organização do transporte público quanto à organização do próprio movimento. E se no começo isso deu gás à adesão ao movimento, em seguida foi prejudicial para a continuidade. Diante da ausência de um norte comum, entidades estudantis dominadas por grupos partidários se colocaram como lideranças e passaram a negociar com o Estado em nome dos manifestantes. Após terem chegado a um acordo com o governo, se dedicaram a desmobilizar a população.

Para o filósofo Paulo Arantes (2014) e Manolo²⁶ é inegável que algo de novo surgiu na revolta de Salvador. O que era para ser apenas uma manifestação estudantil, a *Revolta do Buzu*, pela primeira vez na história dessas revoltas, muda de aspecto quando vista pela perspectiva de classe. “Transforma-se de uma manifestação estudantil num ensaio de revolta popular, abortada antes que todo seu potencial pudesse ser desenvolvido [...]”, afirma Manolo. Não se trata apenas de um movimento estudantil, mas de um movimento social que foi até onde a conjuntura permitia. Após o final dos protestos, a “maternidade” da Revolta passou a ser reivindicada por vários grupos, que iam desde o prefeito da cidade até os militantes mais radicais. Sobre isso, Manolo comenta:

Tal como os estudantes que a construíram e da forma como se apresenta na história, a Revolta do Buzu não se presta a apropriações de quem quer que seja. Selvagem, indômita, não permite reduzir seu conteúdo à “lição de cidadania” na qual pretendem enclausurá-la sem que se perca com isto toda a riqueza e conflituosidade da experiência prática da ação direta, onde reside sua força.²⁷

²⁶ Estudante chamado Manuel Nascimento e autor de “Teses sobre a Revolta do Buzu”, que ainda hoje é referência para quem deseja saber mais sobre aquele episódio. Disponível em: <http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2009/07/por_QS3_RevoltaBuzu.pdf>.

²⁷ “Teses sobre a Revolta do Buzu”. Disponível em: <http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2009/07/por_QS3_RevoltaBuzu.pdf>.

Essa experiência ganhou projeção nacional através dos relatos realizados pelo Centro de Mídia Independente (CMI) e do documentário *Revolta do Buzu*, do cineasta Carlos Pronzato. Comitês do Passe Livre Estudantil em todo o país passaram a usar o material, ampliando o debate sobre a questão do transporte e as formas de organização alternativa. Não sem motivo, outra revolta eclodiria, logo em seguida, em outra parte, bem ao sul do país.

Em Florianópolis, 2004, de 28 de junho a 8 de julho, ocorreu um conjunto de manifestações populares que se convencionou chamar de *Revolta da Catraca*²⁸, contra o aumento de 15,6% na tarifa. E, novamente, Pomar acredita que a conjuntura política da cidade no momento do anúncio serviu como facilitador para a que os protestos começassem²⁹:

Em Florianópolis, em especial, esses aumentos foram muito significativos. Outro agravante foi que, em 2003, criaram um sistema integrado de transportes que mudou radicalmente a forma pela qual as pessoas se deslocavam na cidade e isso causou muita revolta, muita indignação. No final de maio de 2004, a prefeita de Florianópolis, que à época era a Ângela Amim, do PP, decidiu dar um aumento no preço da passagem de 28%, um reajuste bastante alto. Então aquilo criou todas as condições para que nós tivéssemos uma onda muito forte de manifestação. (POMAR, 2013³⁰).

O momento mais marcante foi o fechamento, por parte dos milhares de pessoas, das pontes que ligam a ilha à parte continental da cidade, inviabilizando, no horário de maior movimento, o trânsito na principal via de acesso para os outros bairros e municípios da grande Florianópolis. Assim como na *Revolta do Buzu*, pular a catraca e abrir as portas de trás dos ônibus para que os passageiros pudessem entrar sem pagar passagem faziam parte das táticas de protesto. Apesar de serem vistas como manifestações majoritariamente estudantis, os atos reuniam uma grande variedade de pessoas. Dentre os participantes, destaca-se a União Florianopolitana de Entidades Comunitárias (UFECO), que desde antes vinha desenvolvendo discussões sobre o tema do transporte público e contribuiu para que a *Revolta da Catraca* seguisse descentralizada pela ilha.

Após mais de dez dias de protesto, o movimento conseguiu seu objetivo e o aumento da passagem foi revogado.

²⁸ Com informações de: <<http://revoltadacatraca.wordpress.com>>.

²⁹ Ver nota 24.

³⁰ Ver nota 24.

Em 26 de outubro de 2004, a lei do passe livre foi aprovada pela Câmara de Vereadores de Florianópolis, mas foi derrubada logo no ano seguinte pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina. Ainda assim, esse dia passou a ser conhecido como Dia Nacional de Luta pelo Passe Livre.

Em 2005, um novo aumento desencadeou reação semelhante a do ano anterior. Esse episódio, que se deu de forma mais radicalizada tanto por parte da sociedade quanto por parte do Estado, ficou conhecido como a *Segunda Revolta da Catraca*. Uma fase da revolta que foi duramente reprimida pela Polícia Militar, com, inclusive, relatos de violação de direitos humanos. A resposta dos manifestantes foi equivalente: muitos apedrejaram a sede da COTISA (Companhia Operadora de Terminais de Integração de Santa Catarina), bancos pelo centro da cidade e ainda atearam fogo à Câmara dos Vereadores. A opinião pública permaneceu dividida. Foi uma revolta diferente da do ano anterior, mas, ainda assim, reuniu pessoas de diversos segmentos da sociedade.

A diferença entre a *Revolta do Buzu* e as *Revoltas da Catraca*, é que, no caso baiano não havia um tipo de organização estudantil que permitisse ao movimento ser vitorioso e ter durabilidade. Seu principal legado, segundo Pomar (2013), foi a consciência de que a mobilização popular é um sólido instrumento de pressão e de conquistas sociais - enquanto o de Florianópolis foi um interessante saldo organizativo. O roteiro que se desenhou após esses eventos trouxe alguns elementos que se repetiriam em inúmeras cidades nos anos seguintes, com ou sem sucesso. A junção desses elementos desenhou uma tática que podemos chamar de “revolta popular”: um processo de fôlego curto, mas explosivo, intenso, radical e descentralizado.

Ao longo dos anos 1980, estudantes secundaristas do Rio de Janeiro iniciaram a luta pela meia-passagem, que antecederia a luta pelo passe livre. Bases estudantis foram mobilizadas e aos poucos as atividades foram se intensificando, como podemos observar nesse trecho de uma matéria publicada em uma edição do *Jornal do Brasil* (1986):

Eles estão de volta. E é quase impossível deixar de notar. Estão nas páginas dos jornais diários e reúnem-se nas ruas em manifestações contra a discriminação racial e a bomba de Hiroshima, ou a favor da meia passagem em coletivos.... Os novos secundaristas estão em movimento, numa vibração que também atinge Santa Catarina, Pernambuco, Rio Grande do Sul e São Paulo. Mas os jovens estudantes cariocas têm uma tradição a mais. Eles descendem do que já foi o movimento secunda-

rista mais articulado do país, até 1968. Depois veio a proibição dos grêmios, a perseguição e prisão de estudantes, a intervenção nas escolas. Mas agora, os secundaristas do Rio renascem e retomam uma antiga bandeira do movimento. Depois de amanhã, um grupo de presidentes de grêmios colegiais e diretores da AMES (Associação Metropolitana dos Estudantes secundaristas) vão estar com o Prefeito Saturnino Braga, no Palácio da Cidade, pedindo o cumprimento da Lei Municipal 521/34 que garante aos estudantes o pagamento da meia passagem nos coletivos.

No início dos anos 1990, o movimento estudantil teve novamente um papel fundamental: lutou pela aprovação da Lei Orgânica que instituiu o passe livre nos transportes coletivos no Município do Rio de Janeiro para estudantes de escolas públicas do ensino médio. Milhares de jovens ocuparam parte da Câmara dos Vereadores e pressionaram para que a lei fosse aprovada e promulgada, o que aconteceu no dia 5 de abril de 1990.

Mesmo após a lei ter sido publicada em Diário Oficial, os estudantes ainda encontraram dificuldades para usufruir do benefício. Os motoristas, sem receber nenhuma orientação para garantir o cumprimento da Lei, muitas vezes impediam a entrada dos estudantes. A Secretaria Municipal de Transporte Urbano, SMTU, teve que intervir colocando fiscais nas ruas, distribuindo panfletos e, por fim, multando as empresas.

Mais de vinte anos depois, em agosto de 2013, manifestantes voltaram a ocupar a Câmara dos Vereadores do Rio de Janeiro, dessa vez após a votação que elegeu o presidente e os demais membros da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes. Depois de participarem das atividades durante o dia - fazendo inclusive com que alguns vereadores deixassem o prédio pela saída de emergência - os manifestantes decidiram permanecer ali para pressionar pela anulação da votação. A ocupação durou mais de dez dias, se desdobrando para outra que se estabeleceu do lado de fora da Câmara como forma de prestar apoio aos que permaneciam no interior da casa. O grupo pedia a renúncia da comissão eleita e que apenas os vereadores que assinaram o requerimento para criação da CPI pudessem participar. No dia 21 de agosto, sem grandes vitórias, o prédio foi desocupado por ordem da justiça. A ocupação do lado de fora, no entanto, permaneceu por alguns meses. Em 15 de outubro, ao final de uma manifestação organizada pelos professores da rede pública, a PM cercou o acampamento, recolheu todos os pertences dos ocupantes em um caminhão de lixo e prendeu cinquenta e cinco pessoas.

A luta pelo passe-livre em São Paulo conta com quase dez anos de história - começou logo depois da formalização do movimento - e não é marcada por um

episódio que tenha se destacado. No entanto, há alguns momentos dessa trajetória que merecem ser lembrados. Em 2006, o valor da tarifa de ônibus subiu de R\$2,00 para R\$2,30 e o MPL organizou uma Frente de Luta Contra o Aumento. Foram convocadas uma série de manifestações que acabaram fortemente reprimidas pela polícia militar. No que diz respeito ao valor da passagem, não houve vitória do movimento naquele momento. A tarifa de R\$2,30 durou até 2010, quando foi anunciado um novo aumento, desta vez para R\$2,70. Já no ano anterior, em 2009, sob ameaça desse anúncio, militantes do MPL haviam se acorrentado às catracas da Secretaria Municipal de Transportes³¹.

Em 2010 foi a hora de convocar diferentes movimentos para se somarem à luta, constituindo a *Rede de Luta Contra o Aumento*³². Essa Rede passa a servir como um aglutinador para os militantes dessa causa e, em conjunto com o mandato do deputado estadual Carlos Giannazi (PSOL), organiza uma audiência pública sobre a questão dos transportes. Na ocasião, foi ressaltada a existência de uma lacuna fundamental nos debates sobre o tema travados até o momento. Essas discussões têm ignorado os interesses, as necessidades e os direitos da população que precisa dos transportes coletivos para realizar suas tarefas cotidianas de trabalho, estudo e lazer. Por isso, a Rede apresentou uma carta com seus princípios e propostas: 1) contra o aumento dos transportes públicos em São Paulo; 2) o custeamento indireto dos transportes coletivos (rumo a um transporte verdadeiramente público); 3) a gestão pública dos transportes; 4) o combate ao transporte individual³³.

No fim desse ano o MPL organiza duas manifestações para tentar barrar um novo aumento, que já estava anunciado para janeiro do ano seguinte. A primeira, em novembro, aconteceu no Largo da Batata, com estudantes das escolas da região. A segunda, em dezembro, reuniu cerca de 300 pessoas na Consolação. No dia 5 de janeiro de 2011 a tarifa de ônibus da cidade de São Paulo subiu para R\$3,00. Teve início aí o que posteriormente ficaria conhecida como a Jornada de Luta contra o aumento. Manifestações se estenderam de janeiro até abril, incluindo

³¹ O vídeo da ação está disponível em: <<https://vimeo.com/7308091>>.

³² Ver: <<https://barraroumento.wordpress.com/>>.

³³ Fonte: <<https://barraroumento.wordpress.com/tag/sp/>>.

bloqueio de ruas, passeatas, assembleias, audiências públicas, visitas à casa do prefeito.

Em 2013 é o MPL de São Paulo que convoca a primeira grande manifestação, no dia 3 de junho, contra o novo aumento da tarifa: de R\$3,00 para R\$3,20.

3.2

O Movimento Passe Livre: estruturas e princípios

Como lembra Marcelo Pomar (2013), durante a Plenária Nacional do Passe Livre estiveram presentes três correntes do pensamento e da organização juvenil de esquerda da época: jovens ligados ao trotskismo; dissidentes das organizações tradicionais de esquerda; e jovens independentes, sobretudo na CPL de Florianópolis. Todos contribuíram para que fosse redigida a Carta de Princípios do Movimento Passe Livre³⁴ (que posteriormente foi revista e completada em 2007 e 2013). Ali se definiram algumas premissas sobre a estrutura do movimento, separadas em: 1) “Princípios organizativos do Movimento Passe Livre Nacional”; 2) “Perspectivas Estratégicas”; 3) “Organização e constituição”; 4) “Semana Nacional de Luta pelo Passe Livre”; 5) “Outras resoluções”. Pomar (2013³⁵) resume esse momento:

O MPL nasce acho que em onze capitais, o que para um grupo como o nosso era um grande feito, porque na realidade nós não tínhamos uma grande estrutura, não tínhamos nenhum partido por trás, nenhuma organização de peso, o próprio CMI não era uma organização de peso, embora tivesse relações internacionais. Então ele já nasce de certa forma forte. Em 2005 a gente volta a ter um movimento de luta, de jornadas importantes, barra de novo o aumento da tarifa em Florianópolis. E a gente começa a ver jornadas de luta em vários lugares do Brasil, que, de alguma forma, o MPL também incentivou.

Quanto aos “Princípios organizativos do Movimento Passe Livre Nacional”, a carta o define como “um movimento horizontal, autônomo, independente, não partidário, mas não antipartidos”³⁶. Essa postura de distância com relação aos

³⁴ Ver a seção **Princípios** em: <<http://www.mpl.org.br>>.

³⁵ Ver nota 24.

³⁶ LOWY, M. O movimento passe livre. Publicado em 23/01/2014 e disponível em: <<http://blogdaboitempo.com.br/2014/01/23/o-movimento-passe-livre>>. Acesso em: 5 de janeiro de 2015.

partidos, no entanto, não impede que o movimento esteja próximo de outras organizações políticas, tais como movimentos sociais, associações de bairros e sindicatos. Se dispõem para a criação do que denominam de uma Frente Única, mas com os setores reconhecidamente dispostos à luta pela Tarifa Zero e dentro das perspectivas estratégicas do movimento. Não anseiam protagonismo parlamentar. Na forma de luta do MPL também podem ser identificados traços de inspiração libertária: a preferência pela ação direta na rua, ao invés da “negociação” ou do “diálogo” com as autoridades. Em todas as decisões internas, deve-se buscar o consenso.

Ao abrir o tópico “Perspectivas Estratégicas”, o movimento se posiciona: “O MPL não tem fim em si mesmo, deve ser um meio para a construção de uma outra sociedade”. Nem mesmo a Tarifa Zero é vista como um fim em si mesmo pelo movimento. A ideia é que seja um instrumento inicial para um debate sobre a transformação da atual concepção de mobilidade urbana e transporte coletivo. A carta afirma que o MPL deve ter como perspectiva a mobilização de jovens e trabalhadores em busca da expropriação do transporte coletivo, ou seja, a retirada dos meios de transporte da gerência do poder privado, colocando-os sob controle dos trabalhadores e da população. O tópico termina com algumas diretrizes que situam o movimento em meio às lutas sociais travadas no dia a dia:

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 [...] O MPL deve lutar pela defesa da liberdade de manifestação, contra a repressão e criminalização dos movimentos sociais. Nesse sentido, lutar contra a própria repressão e criminalização de que tem sido alvo³⁷.

Quanto à organização e constituição, a Carta deixa claro que é a existência de uma base social forte que garante a manutenção do movimento a nível nacional. O MPL se organiza de acordo com um pacto federativo, ou seja, o movimento se organiza nas cidades e é respeitada a autonomia local de cada uma. As unidades locais, no entanto, devem seguir os princípios do movimento definidos a nível nacional. Um ponto importante é o respeito pelo princípio da Frente Única - acima citado -, devendo ser colocado acima de questões ideológicas.

³⁷ Ver: <<http://saopaulo.mpl.org.br/apresentacao/carta-de-principios/>>.

Por fim, duas resoluções são apresentadas nesse documento oficial de fundação do MPL. A primeira diz respeito ao uso de mídias alternativas para divulgação das atividades do movimento e ainda ao fomento e fortalecimento desses meios de comunicação alternativa. Além disso, ressalta a necessidade de cautela no contato com a mídia corporativa, por entender que esses meios estão diretamente ligados àqueles que dirigem os meios de transporte hoje. A segunda é a afirmação de que o Movimento Passe Livre é contra todo tipo de preconceito.

Atualmente o movimento está organizado em mais de quinze cidades brasileiras. Como descrito no site nacional, cada coletivo local tem autonomia - fazendo valer o princípio do federalismo -, desde que respeite os princípios gerais do MPL nacional estabelecidos no encontro de 2005. Os grupos devem ainda estabelecer uma rede de contatos inter-coletivos, tentando ao máximo se aproximar uns dos outros e tornando real o apoio mútuo. Em São Paulo, por exemplo, o militante Lucas Oliveira, em entrevista ao programa *Roda Viva*, contou que o movimento tem um núcleo de cinquenta pessoas, além dos que se agregam durante os protestos. Composto majoritariamente por jovens, o movimento reúne estudantes secundaristas e universitários que acreditam, nas palavras retiradas do site do movimento³⁸, “que somente a organização e a iniciativa popular pode conquistar mudanças realmente significativas na sociedade. É o povo, somente ele, que tem o poder e a vontade necessária para mudar as coisas e construir um transporte, uma cidade e mesmo um mundo diferente”. Nas outras cidades brasileiras, a estrutura se repete de acordo com a realidade local.

3.3 Visões sobre o movimento

Ao olhar para o MPL, Michel Lowy (2014), filósofo entusiasta dos movimentos sociais, afirma que, sem dúvida, horizontalidade é uma palavra que denota um modo de proceder libertário, avesso às estruturas e às instituições “verticais” e “centralizadas”. Não existe nenhum tipo de fetiche nem com a violência nem com a não violência. Uma de suas ações típicas é o bloqueio de ruas, ao som de músi-

³⁸ Ver: < <http://saopaulo.mpl.org.br>>.

ca, ateando fogo a pneus e “catracas”. O próprio símbolo do movimento é uma catraca em chamas.

Lowy também chama atenção para um ponto da Carta de Princípios do MPL no qual fica explícito o que os manifestantes denominam de perspectiva classista do movimento. Segundo a Carta, é necessário “retirar o transporte comum do setor privado, pondo-o sob o controle dos trabalhadores e da população”³⁹. Essa exigência parte de uma conclusão prévia: o preço dos transportes torna inviável para as camadas mais pobres da população a circulação pelos espaços da cidade, uma vez que essa parcela da população tende a morar nas periferias mais precárias e distantes do centro da cidade. Uma reivindicação, portanto, que interessa diretamente aos mais diversos setores da sociedade. Lowy ressalta que a gratuidade no transporte pode ser considerado algo bastante subversivo. É algo que, afinal, vai de encontro com a lógica capitalista de que tudo deve ser mercadoria. E isso se torna ainda mais evidente no discurso do movimento que coloca a gratuidade do transporte como um primeiro passo que posteriormente poderia ser estendido para outros serviços.

Para Pomar (2013) há um momento de inflexão na trajetória de luta do MPL. É por volta de 2008 e 2009, quando o movimento para de discutir apenas o passe livre para estudantes e começa a se aprofundar na discussão do direito à cidade. Ou seja, há uma transição da luta pelo *Passe Livre* para a luta pela *Tarifa Zero*, já existente em um projeto da Prefeitura de São Paulo do início dos anos 90. Essa demanda explicita a compreensão de que a cidade precisa ser democratizada e de que a democratização do acesso à cidade passa pela garantia do acesso aos equipamentos públicos e privados de qualidade que estão dispostos pela cidade. A questão do transporte passou a ser entendida como uma questão transversal a diversas outras pautas urbanas, como demonstrado no trecho a seguir, retirado do site [Tarifa Zero.org.br](http://TarifaZero.org.br):

Tarifa zero é o meio mais prático e efetivo de assegurar o direito de ir e vir de toda população nas cidades. Essa ideia tem como fundamento o entendimento de que o transporte é um serviço público essencial, direito fundamental que assegura o acesso das pessoas aos demais direitos como, por exemplo, a saúde e a educação [...] Com o crescimento sem planejamento das cidades, o acesso à saúde, à educação, ao lazer, ao trabalho, entre tantos outros, ficou extremamente complicado, custando além de muito dinheiro, várias horas do nosso dia. Nas grandes cidades os deslocamentos são uma necessidade diária, pois sem eles a vida social ficaria inviabili-

³⁹ idem.

zada. [...] Nos locais mais distantes dos grandes centros, o acesso aos direitos fundamentais só pode ser concretizado através do transporte coletivo. E para assegurar que o conjunto da população possa desfrutar desses direitos, o transporte precisa ser público e gratuito. Caso contrário, as pessoas que não tem dinheiro para pagar a tarifa não poderão chegar aos seus destinos e exercer os seus direitos.⁴⁰

3.4

MPL: um movimento social?

Sem a intenção de entrar a fundo nessa discussão, vale tentar responder a um questionamento recorrente: o Movimento Passe Livre pode ser considerado um movimento social? Conforme aponta Guilherme Marques (2014), no Brasil, a partir dos anos 70, militantes de esquerda e intelectuais começaram a voltar suas atenções para novos protagonistas que surgiam e que, em breve, seriam chamados de novos movimentos sociais: o novo sindicalismo e os novos movimentos sociais urbanos. Definem-se como movimentos sociais urbanos “aqueles movimentos que se organizam para intervir nas disputas relativas à cidade e ao processo de urbanização. Movimentos que têm a cidade não apenas como arena, mas como objeto de suas lutas” (MARQUES, 2014, p.44). A distinção com relação a outras lutas e conflitos urbanos se dá por serem mais duradouros e terem objetivos e estrutura definidos. As análises sobre os novos movimentos e suas lutas destacam aspectos como heterogeneidade de suas bases sociais, a autonomia dessas lutas e movimento, suas formas de democracia fundadas na democracia direta ou de base, suas mobilizações massivas e combativas e a incapacidade do Estado de negociar ou resolver os problemas demandados, transformando-se no principal alvo e inimigo desses movimentos.

Os movimentos populares urbanos podem ser entendidos como as ações coletivas organizadas pelas classes populares em prol de melhores condições de vida urbana e de acesso à habitação, ao uso do solo, aos serviços e equipamentos de consumo coletivo. Maria da Glória Gohn (1991) afirma que o que caracteriza um dito MSU⁴¹ é conter uma problemática urbana que tem a ver com o uso, a distribuição e apropriação do espaço urbano.

Nesse sentido, o Movimento Passe Livre se encaixa nas premissas levantadas pelos autores e pode ser considerado um novo movimento social urbano. Ofi-

⁴⁰ Ver a sessão *Tarifa Zero* em <<http://www.mpl.org.br>>.

⁴¹ MSU: Movimento Social Urbano

cialmente criado em 2005, durante a Plenária Nacional do Passe Livre (parte da programação do Fórum Social Mundial de Porto Alegre), começou sua luta bem antes dessa data. E desde sempre sua rotina inclui trabalho de base junto a escolas e comunidades.

3.5 MPL em 2013: o ano que não acabou?

Há um problema quando você tem hoje 85% da população brasileira vivendo em cidades, e com questões urbanas que não foram resolvidas, a despeito do crescimento econômico que nós tivemos nos últimos tempos. Esse conjunto de questões urbanas pendentes será sim muito sensível e potencialmente explosivo caso a gente não o enfrente.

Marcelo Pomar

Na segunda metade da primeira década dos anos 2000, o Movimento Passe Livre viveu um paradoxo: ao mesmo tempo em que encontrou dificuldades no que diz respeito à organização interna, viu sua luta se espalhar pelo país. Formou-se, aos poucos, uma onda de luta pelo passe livre se formou pelo Brasil e hoje pode se considerar que tudo isso contribuiu como um conjunto de condições subjetivas para junho de 2013. Contudo, ressalta Pomar (2013), não é possível pensar nas Jornadas sem levar em consideração as condições objetivas que, quando somadas, nos levaram a um cenário de combustão social. Depois de Junho ficou confirmada a ideia levantada por Pomar na epígrafe acima. Nesse contexto, o transporte coletivo ocupa um lugar estratégico na vida do trabalhador urbano. Para o autor, vivemos numa crise de mobilidade urbana, como ficou claro com as manifestações recentes. E essa crise tem, pelo menos, três fundamentos:

a) regime de concessão como marco jurídico, cujo principal objetivo é assegurar um equilíbrio econômico e financeiro baseado em tarifas, e que permite lucros exorbitantes e empresários privados, sobre os quais a maioria das prefeituras sequer tem controle real; b) as opções políticas de desenvolvimento econômico e urbano, que desprezam a oportunidade de fazer reparações históricas na disputa dos espaços das cidades como mecanismos de democratização das riquezas e distribuição de renda; c) a força política do lobby da indústria automobilística que conseguiu assegurar para si um conjunto de incentivos fiscais por parte do governo federal o qual, com perspectiva de aquecer os mercados, empurra a classe trabalhadora em melhores condições sociais nos últimos anos a se endividar em financiamentos de automóveis particulares e entope a cidade de carros. (POMAR, 2013, p.17)

Como já vimos nesse capítulo, a história da militância do Movimento Passe Livre não começou em junho de 2013. Mas pode-se dizer que a história das *Jornadas de Junho de 2013* começou com o MPL. Em meio àquela enormidade de

bandeiras que foram levantadas - divididas entre questões urbanas e questões políticas -, foi a mobilidade urbana, através do anúncio do aumento da tarifa dos meios de transporte urbanos, que serviu de gota d'água. Convocada pelo movimento, logo no começo do mês de junho, uma parcela da juventude paulistana saiu às ruas da capital contra o aumento de R\$0,20 centavos no valor da tarifa de ônibus. O estopim foi ali, mas logo as manifestações se espalharam rapidamente por diversas capitais do país⁴². Ao convocar os primeiros protestos, não era possível ter a dimensão da proporção que essa ação iria tomar.

Na visão do MPL⁴³, ao conseguir reverter o aumento da tarifa em mais de 100 cidades brasileiras, os manifestantes deslocaram, ainda que momentaneamente, o controle público da gestão do transporte. No calor dos acontecimentos da rua, a população experimentou um *empoderamento* raro que vai da força da ocupação física da cidade até a influência na política cidadina.

A estratégia para os protestos em São Paulo, de acordo com Judensnaider, Lima, Ortellado e Pomar (2013) era realizar grandes atos, de grande impacto, em vias centrais e com curto intervalo de tempo entre eles. A ideia presente aqui era “asfixiar o poder público”, fazendo jus ao lema do movimento: “Se a tarifa não baixar, a cidade vai parar”. Ao invés de uma campanha longa e com muitos atos, como havia acontecido em ocasiões anteriores, o planejado era uma campanha de menor duração e maior intensidade. Além da questão objetiva dos atos, outra mudança pôde ser observada: nos eventos pré-2013 as decisões eram tomadas num tipo de foro ampliado, chamado de “frente de luta” ou “comitê” contra o aumento, que contava com a participação de outros movimentos, sindicatos e partidos políticos. Esse modelo, nas palavras dos autores, buscava incluir e dar voz a outros atores que não tinham a questão do transporte público como prioridade. O problema desse formato, no entanto, era que isso acabava permitindo que outros interesses atravessassem as ações. Para evitar que isso acontecesse, em 2013 partidos, sindicatos e movimentos sociais entraram como aliados nas manifestações, mas sem poder de decisão sobre questões centrais dos atos. E foi seguindo essas decisões que foi planejado e convocado o primeiro protesto após o aumento da tarifa, como pode ser visto no texto da convocatória encaminhada pelo movimento:

⁴² Para ler uma cronologia das *Jornadas de Junho de 2013*, ver página 2 - capítulo 1.

⁴³ Movimento Passe Livre. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: *Cidades Rebeldes*. São Paulo: Boitempo, 2013.

No último domingo, dia 2 de junho, a prefeitura e o governo do Estado aumentaram o valor da tarifa no transporte público da capital paulista para 3,20. Apesar do argumento de que o aumento é abaixo da inflação e da promessa da implementação do bilhete único mensal, defendemos que todo aumento de tarifa é injusto e aumenta a exclusão social. No Brasil existem mais de 37 milhões de pessoas que não podem usar o transporte público por causa dos altos valores das passagens. O Passe Livre luta junto à população por um transporte público de qualidade e pela tarifa zero para todos.⁴⁴

Questionados sobre qual o objetivo das manifestações, Lucas de Oliveira e Nina Capello⁴⁵, militantes do movimento, afirmam que é impedir o aumento das tarifas de ônibus anunciado naquele momento. Na visão dos dois, o valor atual é muito caro para o trabalhador e o serviço é precário. Apesar da pouca disposição da prefeitura e do governo estadual em ceder, a adesão da população às manifestações cresceu e a proposta era que os atos seguissem acontecendo até que o aumento fosse revogado. Não havia possibilidade de uma negociação intermediária. A meta era a revogação total do aumento.

Ao fazer uma análise da postura do MPL-SP em Junho de 2013, os militantes Caio Martins e Leonardo Cordeiro levantam uma questão que muitas vezes foi dirigida aos líderes do movimento: vocês se sentem no controle das manifestações? Na visão dos dois, foi depois da manifestação do dia 18 de junho, quando as coisas ficaram bastantes descentralizadas e se espalhou o “quebra-quebra” pela cidade, que o movimento percebeu que não seria mais possível conduzir os atos. Explicam:

Junho de 2013 em São Paulo parece ser um momento em que o movimento acredita ter clareza sobre que fazer no decorrer da revolta e assume, assim, o papel de direção da forma mais consciente e visível. O MPL-SP colocou para si a tarefa de elaborar sozinho um planejamento detalhado da luta, a partir da dinâmica que se podia apreender das experiências concretas anteriores: para triunfar ela deveria ser radical, intensa e descentralizada. Não houve assembleias abertas ou uma frente ampla, as articulações foram extremamente seletivas para evitar desgastes como os enfrentados em jornadas anteriores. Tudo que parecia desnecessário ao roteiro definido foi relegado ao segundo plano ou descartado [...] E, mesmo que a “revolta popular” e a “perda de controle” tenham aparecido no discurso público do movimento logo no primeiro dia, aquele pequeno grupo de pessoas manteve, apesar da

⁴⁴ Judennaider, Elena; Lima, Luciana; Pomar, Marcelo; Ortellado, Pablo. Vinte centavos: a luta contra o aumento. São Paulo: Veneta, 2013.

⁴⁵ Entrevista ao programa Roda Viva disponível em: <<http://tvcultura.cmais.com.br/rodaviva/rodaviva-movimento-passe-livre-17-06-2013-bloco-1>>.

retórica, um controle razoável sobre as manifestações até às vésperas da revogação do decreto.⁴⁶

Em outro artigo, Nina Capello, Erica Oliveira, Daniel Guimarães e Rafael Siqueira (2013), afirmam que o impacto violento do aumento no bolso da população fez as manifestações extrapolarem os limites do próprio movimento. E as ações violentas da Polícia Militar, acirrando os ânimos e provocando os manifestantes, levaram os protestos a se transformar em uma revolta popular.

Na opinião de Michel Lowy (2014) o mérito tático do MPL naquele momento foi ter estabelecido um objetivo prático e específico: se colocar contra o aumento da passagem que fora anunciado pelos mandatários das principais cidades brasileiras. No entanto, ao mesmo tempo em que levantava essa bandeira imediata, o movimento não deixou de trazer para o debate o tema da tarifa zero e do transporte público gratuito para todos.

É possível listar uma série de desafios que o Movimento Passe Livre teve que enfrentar depois que os atos se espalharam pelo país e ganharam a adesão de milhares de pessoas. Além da grande diversidade de bandeiras levantadas, alguns sentimentos contribuíram para aumentar o nível de tensão das manifestações: um deles foi a forte aversão aos partidos por parte de alguns manifestantes. Nina Capello, durante entrevista concedida ao *Roda Viva*, ressaltou que o movimento é apartidário, e não antipartido. Ao ser perguntada sobre se o MPL apoiava os atos de grupos que estavam intimidando e agredindo membros de partidos, a estudante afirmou que não havia esse apoio e que o movimento, inclusive, se esforçava pra impedir tanto que os militantes de partidos fossem expulsos, quanto para garantir que não haveria uma total dominação das manifestações pelo militantes partidários.

Em 19 de junho, após mais um dia de manifestações, o prefeito Fernando Haddad e o governador Geraldo Alckmin, em São Paulo; e o prefeito Eduardo Paes, no Rio de Janeiro; foram a público para anunciar a revogação do aumento. Ainda assim, agenda de atos foi mantida, principalmente porque em outras cidades do país a suspensão do aumento ainda não havia sido conquistada - o que aconteceria progressivamente após essa data. No dia 21 de junho, no entanto, após um momento de muita violência na manifestação de São Paulo, o MPL da capital

⁴⁶ Martins, Caio e Cordeiro, Leonardo. Revolta popular: o limite da tática. Publicado em 27/5/2014. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2014/05/95701>>.

paulista, que tinha puxado o início dos protestos, decide não convocar mais nenhum ato na cidade⁴⁷. Nas palavras de Erica Pereira, militante do movimento: “Estamos em avaliação. Consideramos uma vitória do movimento a redução da tarifa, mas a coisa degradingolou um pouco. Em movimentos de massa, sempre há o risco de perder o controle. Nossa pauta é o transporte e continuaremos na causa”⁴⁸.

Pablo Ortellado (2013) afirma que os protestos de junho deixaram dois legados opostos: de um lado, a explosão de manifestações com pautas difusas e sem qualquer orientação e resultados; de outro, a luta contra o aumento conduzida pelo MPL com profundo sentido de tática e estratégia. Difusão e organização. Não à toa é o tipo de manifestação que se repete a cada novo anúncio de aumento da tarifa, cada hora de uma forma diferente.

Na avaliação de Marcelo Hotinsky⁴⁹, militante do MPL-SP, a trajetória do movimento desde a sua criação é positiva. As lutas por transportes - que começaram em Salvador e em Florianópolis - se espalharam por todo o país. E em meio a esse processo, lembra Hotinsky, começaram a surgir importantes indagações, tais como: [...] se o transporte é público, por que tem tarifa? Por que essa tarifa aumenta? Por que ela precisa aumentar sempre? Por que o transporte, que a gente diz que é público, não é público de verdade?

No caso específico de junho de 2013, o que esse militante vê como legado é o fato de a população ter se apoderado das suas cidades. É o fato de as pessoas sentirem que podem modificar a sua cidade a partir da sua ação, da sua mobilização.

⁴⁷ Fonte: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1299643-apos-suspender-protestos-movimento-passe-livre-de-sp-volta-atras.shtml>>.

⁴⁸ Russo, Rodrigo. Acordes dissonantes na avenida principal. Publicado em 23/06/2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2013/06/1299986-acordes-dissonantes-na-avenida-principal.shtml>>.

⁴⁹ Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2014/02/passe-livre-acredita-queso-radicalizacao-pode-modificar-sistema-de-transporte-9330.html>>.

3.6

Perdas e ganhos: o que está em jogo em cada luta

Algumas questões podem ser levantadas quando nos propomos a pensar no legado de cada ciclo de mobilizações pela redução ou para impedir o aumento da tarifa de ônibus. Problematizações que vão além das ações diretas do movimento e da ideologia de luta, mas que podem apontar caminhos para uma mudança na lógica de gestão do transporte urbano brasileiro.

Ao levarmos em conta a questão da tarifa, podemos nos debruçar sobre outras questões a fim de responder a principal delas: podemos falar em vitória do movimento, uma vez que as tarifas de ônibus continuam aumentando? Apesar de toda a força das manifestações organizadas desde antes de o MPL existir e das Jornadas de Junho de 2013, dados demonstram que o valor da tarifa segue a tendência de crescimento. Em julho de 2013, o IPEA publicou uma nota técnica que mostrava que entre janeiro de 2000 e dezembro de 2012 o preço da passagem aumentou 67 pontos percentuais acima da inflação. Uma das causas apontadas para isso é o favorecimento do transporte individual em detrimento do público⁵⁰. Já um estudo do economista Mauro Osório mostra que em 2014, no município do Rio de Janeiro, de acordo com o IPCA⁵¹, a tarifa de ônibus aumentou 9,09%, enquanto no Brasil aumentou 3,85%. Com as tarifas de trens e metrô não foi diferente. Enquanto a primeira aumentou 10,34% no Rio e 1,87% no Brasil, a segunda subiu 9,38% no Rio e 2,40% Brasil.

O que esses números nos mostram é que mesmo que no momento das manifestações haja algum tipo de retração ou congelamento, o real aumento das tarifas não é ameaçado, apenas postergado. Isso pode ser relacionado à forma como o transporte público é gerido no Brasil. Ainda de acordo com a nota técnica do IPEA citada anteriormente, um aspecto importante para esse debate é o modelo de financiamento do transporte público adotado. Atualmente, o lucro daqueles que fazem essa gestão recai diretamente sobre os usuários diretos do serviço, através do preço das passagens. De acordo com o Instituto, existem fontes de recursos

⁵⁰ Fonte: < http://ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=18865>.

⁵¹ IPCA: Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo. O IPCA está ligado ao IBGE e é o índice oficial do Governo Federal para medição das metas inflacionárias.

extra-tarifários que podem ser usados como forma de reduzir o valor cobrado do cidadão.

Em aula pública realizada na periferia de São Paulo, Lucio Gregori, ex-secretário de transportes da cidade, afirmou que o problema do transporte urbano não é exclusivo de uma cidade, é um problema do Brasil. De forma objetiva, o que falta ao nosso sistema de transportes urbanos é subsídio, o que seria a saída para redução real do valor que a população tem de pagar para se locomover. Diferentemente de países como Estados Unidos e Inglaterra, por exemplo, nos quais o subsídio chega até 55%, no Brasil o governo investe apenas cerca de 15%. Para Gregori, uma solução para essa situação seria, entre outras coisas, a criação de um Fundo Nacional de Financiamento de Tarifa. O financiamento viria da “política de unificação e redistribuição entre federação, estados e municípios, dos impostos sobre combustíveis, de uma reforma tributária mais progressiva, taxaçoão sobre grandes fortunas, mudanças na incidência do IPVA para incluir iates, jatinhos de uso privado e transformação do Vale Transporte em Taxa Transporte proporcional ao número de empregados”⁵².

Se adotarmos um ponto de vista mais amplo, a questão da mobilidade urbana deve ser entendida como um ponto de contato com um conjunto mais amplo de inquietações da sociedade. E talvez por isso as mobilizações puxadas pelo Movimento Passe Livre tenham alcançado a proporção que alcançaram em 2013. Como vimos no capítulo 2, diversos autores apontavam o contexto mais geral de distanciamento dos jovens da política como uma das causas para a *explosão*. A luta por uma questão relativa à mobilidade urbana parece ter cumprido o papel de canalizar essas insatisfações pois, afinal de contas, a mobilidade é central para a cidade e, portanto, central para a política.

É na discussão sobre direito à cidade - que veremos de forma mais aprofundada no capítulo seguinte - que fica mais notório porque o tema da mobilidade é central para a problemática da política na cidade.

⁵² Fonte: <<http://mobilidadeurbana.org.br>>.

4

A contribuição da teoria sociológica para o estudo da mobilidade

A self does not amount to much, but no self is an island; each exists in a fabric of relations that is now more complex and mobile than ever before.

Jean François Lyotard

Até aqui é possível fazermos alguns apontamentos. Como já dito nos capítulos anteriores, as *Jornadas de Junho de 2013* foram um movimento essencialmente urbano e, em meio a tudo que foi colocado em bandeiras nas ruas, dois aspectos se destacaram: a crise na representação política e a pauta da mobilidade. Nesse capítulo, vai nos caber olhar para a pauta da mobilidade em meio à produção acadêmica que há décadas se dedica a estudar o urbano e suas problemáticas e mostrar como ela se relaciona com as demais questões levantadas. E é por isso que após olharmos para Junho de 2013 e para o movimento que serviu de motivador do estopim dos eventos, o Movimento Passe Livre, vamos interpelar teorias e análises que perpassem o tema da cidade. A cidade aqui debatida não pode ser entendida apenas como palco de lutas, mas como um espaço que experimenta uma disputa política por ela mesma, pelo seu próprio destino.

Uma revisão bibliográfica relativamente breve nos permite perceber que esse não foi um tema privilegiado pela abordagem acadêmica. Em geral, os pesquisadores se debruçaram mais sobre outras questões, tais como, segregação espacial, espoliação, condições de habitação, escassez de cidadania - como veremos melhor a seguir. Essas agendas continuam presentes, no entanto, podemos observar que as mudanças que se deram na sociedade como um todo, no lugar da cidade, fizeram com que a velha dicotomia que uma determinada corrente do marxismo configurou entre as abordagens *materialistas* e *culturalistas* podem ser reinterpretadas. Tendo em vista que ainda hoje não é simples a tarefa de estudar a temática da mobilidade urbana à luz da teoria sociológica, parece útil elaborarmos uma reflexão sobre como esse tema foi visto e revisto por uma determinada corrente da sociologia ao longo da história.

É a partir da maneira como Henri Lefebvre primeiro, e depois David Harvey, se apropriaram dessa releitura que se constrói o percurso desse trabalho. Ambos autores marxistas, nenhum deles nega a importância de se observar a estrutura produtiva e a luta de classes. No entanto, os dois recuperam autores que trabalham com outra perspectiva para apresentar o espaço urbano não apenas como palco das lutas dos indivíduos, mas como algo que constrói e é construído por eles.

A questão da mobilidade aparece nesse debate como algo em torno do qual estão implicadas a construção e a formação da identidade dos indivíduos. Essa construção se dá pela possibilidade de circulação e contato com diferentes pessoas e espaços. Diferentes estímulos. A importância disso reside na noção de que a cidade toma forma a partir das experiências e da existência dos cidadãos - no habitar, nas vizinhanças ou no espaço público. A mobilidade, portanto, desempenha um papel fundamental ao propiciar a vivência de diferentes cidadãos em diferentes pontos do espaço urbano. E ao proporcionar à cidade a possibilidade de ser esse local de encontro e a socialização do diverso.

Da mobilidade num sentido mais amplo, chegamos à mobilidade urbana de forma mais específica. O que tornou esse um ponto capaz de canalizar as insatisfações mais gerais da sociedade, em especial da juventude, em junho de 2013 no Brasil, foi justamente o fato de sua estrutura atual, no caso das cidades brasileiras, não proporcionar aos cidadãos aquilo que apontamos aqui como fundamental: a possibilidade de experimentar e existir, de habitar, diferentes *tipos de vizinhança* e espaços públicos. E por experimentar, existir e habitar não estamos nos referindo apenas à ocupação do espaço, mas à apropriação, como explicaremos adiante com Lefebvre. Essa apropriação inclui a dimensão política da vida que, em conjunto com a mobilidade urbana, foi apresentada como demanda pelos manifestantes das Jornadas de Junho.

4.1 O desenvolvimento capitalista nas cidades: a cidade urbano-industrial

Se durante muito tempo a sociologia conviveu em grande parte com estudos voltados para a questão agrária, já no começo do século XX outros recortes analíticos começam a ganhar destaque. Reflexões sobre desigualdades econômicas,

conflitos, movimentos, violência, direitos, entre outras, desembocam nos espaços urbanos, e são apontadas como as novas problemáticas sociológicas contemporâneas. Tratava-se agora de investigar a cidade urbano-industrial que se desenvolvia.

Não se trata aqui de afirmar que não há relevância nos aspectos trabalhados pela bibliografia que vê as cidades pelo prisma da luta de classes e do desenvolvimento capitalista. Estes desenvolveram conceitos que ainda hoje são considerados indispensáveis para a compreensão da dinâmica urbana. A partir das obras Manuel Castells e Lucio Kowarick, estudos fundamentais para o mundo e para o Brasil, respectivamente, vamos demonstrar essa corrente interpretativa.

O seminal trabalho de Manuel Castells (1983) foi uma grande referência no escopo de investigações sobre as cidades. Numa perspectiva marxista, esse autor extrapola a forma de análise economicista e apresenta o urbano como algo que compreende tanto a esfera da produção quanto a da reprodução da força de trabalho. O urbano trabalhado aqui diz respeito ao local de trabalho, mas também ao local de viver. É um deslocamento do conflito capital x trabalho que, no entendimento de Castells, deve ser usado para descortinamento das condições de vida da classe trabalhadora. As contradições geradas pelo desenvolvimento capitalista não se esgotavam no *chão da fábrica*.

Considerando o espaço urbano como algo que se desenvolve para que o capitalismo possa avançar e se desenvolve à medida que o capitalismo avança, numa espécie de retroalimentação, podemos concluir que a posição que o trabalhador ocupava naquela sociedade era definidora também do seu padrão de vida fora dali. A cidade é o palco da luta de classes e também onde nascerá o embrião para superação do capitalismo.

Outro ponto relevante da obra de Castells é aquele no qual explora as chamadas políticas urbanas e o desdobramento da luta de classes em lutas reivindicatórias:

O âmago da análise sociológica da questão urbana está no estudo da política urbana, isto é, da articulação específica dos processos designados como “urbanos” no campo da luta de classes e, por conseguinte, na intervenção da instância política (aparelho do Estado) - objeto, centro e mecanismo da luta política. (CASTELLS, 1983: p. 351).

A crítica que Castells faz ao que chama de “mito da cultura urbana” é um questionamento da própria ideia de cultura urbana da qual se deriva a “sociologia urbana” e seu principal objeto, a chamada “sociedade urbana” - que se firmou como corrente de pensamento com os teóricos da Escola de Chicago, que veremos a seguir. O “mito da cultura urbana” é, na opinião do autor, uma ideologia que deixa em segundo plano ou ignora inteiramente a estrutura produtiva que está presente nessa sociedade. Ao falar de Simmel, por exemplo, afirma que ele veria a formação de uma economia de mercado e o desenvolvimento das grandes organizações burocráticas como consequências do processo psicossocial originado pela aglomeração demográfica (CASTELLS, 1983). O que Castells faz é estabelecer uma diferenciação absoluta entre essa e a sua forma de olhar para o urbano. No entanto, como veremos mais adiante, a importância do trabalho desses autores está justamente não em ignorar a influência da estrutura produtiva, mas em destacar o papel do indivíduo na formação desse meio.

O olhar crítico de Lucio Kowarick (1994) sobre a dinâmica cidadina segue essa mesma linha de pensamento de Castells. A pobreza e a expansão urbana em sua feição social e política constituem um fio analítico por meio do qual o autor interpreta características peculiares à cidade de São Paulo, potencialmente extensivas à realidade de outras metrópoles. E foi nesse contexto que o autor esquadrihou o conceito de *espoliação urbana*. Articulando as lutas do local de trabalho com as experiências do local de moradia, ele coloca no mesmo patamar a exploração do trabalho e a ausência dos serviços públicos coletivos que, conjuntamente com o acesso à terra, são fundamentais para a sobrevivência urbana dos trabalhadores. Essa equalização, inclusive, viria a agudizar as mazelas presentes no âmbito das relações de trabalho.

Inicialmente, o conceito de *espoliação urbana* era relativo apenas à ausência de uma estrutura urbana satisfatória, mas, com a eclosão do tema das lutas urbanas na década de 80, no entanto, seu uso foi ampliado para relacionar a precariedade da vida nas metrópoles com o processo de transformação social. As contradições e “espoliações” urbanas (e seu acirramento) aparecem como motivo e fonte explicativa para as lutas e movimentos urbanos. Um grande questionamento presente na obra de Kowarick, inclusive, é por que os trabalhadores não uniram as suas lutas por melhores condições de trabalho com as lutas por melhoria nas condições de vida: “por que trabalhadores explorados, que são também moradores

espoliados, não se unem num esforço para atacar de forma integradas as várias facetas da exclusão socioeconômica?” (KOWARICK, 1994; P. 47).

Seu ponto de vista analítico influenciou muitos trabalhos de pesquisa, e estimulou a ideia de cidade baseada nas dinâmicas de exploração e reprodução das desigualdades sociais. A agenda aqui apresentada, muito filiada à tradição iniciada por Castells, mostra a existência de um espaço urbano funcional ao desenvolvimento capitalista e como juntamente com isso vem um sistema de exploração que prejudica cada vez mais a classe operária. Essa é a espoliação urbana. O problema dessa abordagem é que ela não dá conta desse deslocamento que as sociedades contemporâneas estão presenciando. Kowarick teve uma importância acadêmica fundamental ao trazer esses conceitos do marxismo para pensar uma metrópole brasileira. São Paulo é uma cidade moderna, ainda que da periferia do mundo, onde a exploração ganha contornos consideráveis. Assim sendo, ele precisou formular um conceito novo para interpretação.

O problema é que isso coloca o tema do transporte, um lugar que para Kowarick era central no processo de espoliação da classe trabalhadora, associado fortemente ao deslocamento casa/trabalho. A visão do Movimento Passe Livre, que aparece nesse dissertação como um provocador da discussão sobre mobilidade e transportes hoje, é diferente. É uma visão que dialoga mais com a noção de direito à cidade a ser trabalhada por Lefebvre e Harvey nas próximas páginas. Nossa abordagem neste capítulo vai no sentido de tentar pensar o deslocamento da perspectiva de análise da mobilidade urbana e da centralidade desse ponto para a vida nas cidades.

4.2

A identidade do homem em movimento: contribuições de Georg Simmel e da Escola de Chicago

A explosão dos recentes protestos num cenário mundial totalmente complexo, multicultural e interconectado, exige que a problemática da vida no espaço urbano seja descortinada de outra forma. Se no começo desse capítulo afirmamos que a teoria crítica que aborda a questão urbana a partir das relações de trabalho não teria dado valor à temática da mobilidade urbana como variável chave da dinâmica da vida nas cidades, é preciso apresentar aquela que o faz. Para alguns au-

tores, é em torno do espectro da mobilidade humana que ocorre a construção e formação das identidades dos cidadãos.

George Simmel (1979) olha para as metrópoles que se formam com o desenvolvimento capitalista e privilegia em sua análise aspectos gerais da socialização nesse contexto. A vida vista por ele é, por si só, definidora de padrões de sociabilidade, oriundos de um tipo de racionalidade que se estabelece: aquela que demarca a diferença entre o *homem rural* e o *homem metropolitano*. O campo é marcado pela homogeneidade, uma menor divisão do trabalho, com suas relações sociais estruturada nas relações de parentesco, primária e com pessoalidade. Já a metrópole aparece complexa, com uma heterogeneidade, especialização, divisão social do trabalho, com as relações sociais vinculadas ao modo de produção, de relações secundárias marcadas pela impessoalidade:

[...] à medida que o grupo cresce espacialmente, em significado e conteúdo de vida - na mesma medida, a unidade direta, interna do grupo se afrouxa e a rigidez da demarcação original contra os outros é amaciada através das relações e conexões mútuas. Ao mesmo tempo, o indivíduo ganha liberdade de movimento, muito para além da primeira delimitação ciumenta. O indivíduo também adquire uma individualidade específica para a qual a divisão de trabalho no grupo aumentado dá tanto ocasião quanto necessidade. (SIMMEL, 1979, p.19).

A relação com a divisão do trabalho aparece porque, de acordo com o autor, o pleno desenvolvimento da metrópole está associado ao pleno desenvolvimento da vida monetária. “As cidades são sede da mais alta divisão econômica do trabalho” (SIMMEL, 1979, p.21), afirma. Surge o cenário de mercantilização das relações sociais, de mediação das relações pessoais através do comércio e da moeda - o que se agrava ainda mais na medida em que a complexificação da divisão do trabalho estabelece laços de dependência entre os homens.

As sociedades urbanas, para Simmel, se caracterizam pela aproximação e aceleração das trocas e, ao mesmo tempo, pelo distanciamento das pessoas que trocam entre si. Como resultado e resposta a esse excesso de estímulos aos quais os homens são submetidos ao longo do processo de metropolização, surge a atitude “*blasé*”. Essa atitude não envolve relações afetivas e consiste, basicamente, em uma recusa a reagir a esses estímulos, uma forma de acomodar-se ao conteúdo e a forma da vida metropolitana. Pode ser entendida também como uma *atitude de reserva*, que visa não expor a subjetividade de cada um. Para Simmel, a vida na metrópole, em certa medida, precisa dessa atitude como forma a atingir estabili-

dade, firmeza e confiança. Essa é uma forma peculiar e pessoal que o indivíduo encontrou, com base no seu mundo subjetivo, de se relacionar com a cultura objetiva sem, contudo, ser aniquilado. Nas palavras do autor:

A razão mais profunda, entretanto, pela qual a metrópole conduz ao impulso da existência pessoal mais individual – seu embargo de quão justificada e bem sucedida – parece-me ser a seguinte: o desenvolvimento da cultura moderna é caracterizado pela preponderância do que se poderia chamar de o *espírito objetivo* sobre o *espírito subjetivo*. (SIMMEL, 1979, p.23).

A metrópole pode ser vista por dois lados. Em um a vida é compreendida como de fácil construção de personalidade, na medida em que os estímulos e informações lhe são oferecidos por todos os lados. No outro, está a percepção de que é justamente essa enormidade de estímulos que torna difícil a resistência de “genuínas colorações e as características da incomparabilidade pessoais” (SIMMEL, 1979, p.24). O desenvolvimento da metrópole termina por estabelecer um jogo entre dois tipos de individualidade: a independência individual e a elaboração da própria individualidade. Uma situação nova, distinta do cenário do século XVIII, e que, para o autor representa “um grito por liberdade e igualdade, a crença na plena liberdade de movimentos do indivíduo em todos os relacionamentos sociais e intelectuais” (SIMMEL, 1979, p.24).

Simmel inaugurou uma tradição sociológica que se consolidaria com a Escola de Chicago, no início do século XX, e depois ganharia universidades ao redor do mundo. O que interessava, como pudemos observar, não era a sociabilidade de um “nós” já constituído, mas aquilo que emerge do encontro público. Robert Park foi um dos principais nomes do começo da Escola de Chicago e desenvolveu a perspectiva de análise denominada Teoria da Ecologia Humana. De acordo com Joseph (2005, p. 78), essa abordagem surgiu como alternativa às interpretações eugenistas que prevaleciam à época: “Um convite materialista ou vitalista para o estudo da cidade de acordo com as lógicas de recomposição e de transformação constantes”. Ao escrever a apresentação do primeiro curso sobre essa teoria, Park já teria afirmado ser uma forma de estudar não apenas a relação de uma população com seu território, mas a relação entre duas populações num mesmo território.

Parece fundamental que primeiro seja descortinada a visão de cidade com a qual Park trabalha. Habitat natural do homem civilizado, é um espaço que está

diretamente relacionado com aquilo que os cidadãos são, com as experiências que eles vivem.

A cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizado, inerentes a esses costumes transmitidos por tradição. Em outras palavras, a cidade não é um mero mecanismo físico e uma construção artificial. Está envolvida em processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana. (PARK, 1979, p.26)

Dito isso, veremos que Park trabalha com a concepção de cidade enquanto um mosaico - não apenas no que diz respeito à questão geográfica, mas também como um encontro de populações de origens diferentes convivendo num mesmo sistema de atividades e costumes. “[...] a cidade não é um mero mecanismo físico e uma construção artificial. Está envolvida em processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana” (PARK, 1979, p.29).

Além da organização física, há uma organização moral que está enraizada nos hábitos e costumes das pessoas que habitam as localidades. Essas duas organizações interagem e terminam por se influenciar mutuamente. Cada espaço da cidade, com o passar do tempo, vai adquirindo características próprias dos seus habitantes. O efeito disso é que o que antes era apenas um espaço definido geograficamente, vira uma vizinhança, ou seja, uma localidade com determinados valores, intimidades, sentimentos, tradições e a construção de uma história sua.

Com o avanço dos meios de transporte e comunicação, no entanto, a condição de unidade da vizinhança fica ameaçada pois fica mais fácil para os cidadãos se locomover ao longo da cidade. Isso faz com que seja possível viver ao mesmo tempo em contato com vários mundos diferentes. E a locomoção é importante não apenas por uma questão física, de mudança de localidade, mas antes pelo número e variedades dos estímulos a que o indivíduo ou a população são expostos e respondem. Park considera a mobilidade de uma população inquestionavelmente importante para seu desenvolvimento.

Transporte e comunicação, linhas de bonde e telefones, jornais e publicidade, construções de aço e elevadores - na verdade, todas as coisas que tendem a ocasionar a um mesmo tempo maior mobilidade e maior concentração de populações urbanas - são fatores primários na organização ecológica. (PARK, 1979, p.30).

Ao ressaltar a importância da temática da acessibilidade urbana na sociologia dos espaços públicos e a importância dos “locais-movimentos da cidade” (estações de trem, rodoviárias, aeroportos) Joseph (2005), destaca que, para Park, segregação era, por definição, estar cativo em um território, sem possibilidade de frequentar outros.

O cidadão é alguém que se locomove, e o movimento é parte fundamental de sua atividade. Isso significa não apenas que a mobilidade dá a medida das relações sociais e o grau de socialização de determinada população urbana, mas também que a urbanidade só se define pela capacidade de compor diversas regiões morais. (JOSEPH, 2005, p. 80)

Na visão de Joseph, estudar a cidade não é apenas o esforço para compreender ou apropriar-se de um determinado espaço ou bairro. É explorar as relações, os recursos e os equipamentos urbanísticos e serviços que permitem ao cidadão transitar por territórios pouco familiares. Era esse o fundamento da ecologia urbana que, por conseguinte, foi, desde sua fundação, uma espécie de ecologia da mobilidade. Afinal, habitar a cidade deve, para o autor, ser mais do que apenas ter nela uma residência. Deve ser a chance de mudar de residência, de lugar ou região.

A importância desses movimentos e, mais ainda, da possibilidade desses movimentos para Joseph pode ser entendida ao observarmos o destaque que ele dá para o tema da interação. Ainda ao se referir à Escola de Chicago, lembra que Park e Burgess⁵³ indicavam, desde 1920, que a unidade elementar das ciências sociais é a interação. É a partir dela que se constrói o *self* ou a identidade e individualidade de cada um. O indivíduo, afirma, é uma categoria que faz parte do público e é a lógica do interacionismo que nos obriga a pensar o ator - o cidadão - em seu contexto de ação e, ao mesmo tempo, concebê-lo como um observador.

A cidade é o lugar onde testemunhamos o contato de sociedades heterogêneas em um mesmo espaço. Um encontro estruturalmente instável mas que pode ser verificado a partir da mobilidade dos indivíduos não apenas no que diz respeito à distribuição das populações, mas também pelo fato de diferentes culturas entrarem, em determinados momentos, em simbiose e transformarem o espaço que ocupam. A cidade, portanto, é dotada de uma porosidade que deve ser valorizada. Não é preciso assimilar todas as culturas com as quais se tem contato, mas é pre-

⁵³ Ernest Burgess, sociólogo canadense que fez parte da Escola de Chicago.

ciso ter liberdade de circulação pelo território para que possa acontecer esse contato. Daí a importância das condições de mobilidade urbana.

O cidadão, afirma Joseph, pode ser definido como passante e como ser de passagem. Entender isso permite perceber que o centro deixou de ser o lugar fundamental do espaço urbano:

[...] poderemos perceber que os valores da urbanidade não têm mais motivos para serem monopolizados pelo centro (*downtown* ou *ágora*). O espaço no qual eles se desdobram é um espaço estruturado como um jornal, um espaço feito de “vários mundos diferentes, certamente contíguos, mas apesar de tudo, bem distintos”, um espaço que nada mais tem de orgânico. (JOSEPH, 2005, p.118)

O espaço em questão seria o de espaço público enquanto lugar de circulação, trabalhado por Park desde meados dos anos 20: um espaço físico de locomoção e um espaço abstrato de comunicação. Um espaço onde se tornariam públicas as experiências individuais. O espaço público não é um espaço de produção de universais, afirma, mas sim um espaço de hibridação e de “excentramento” (JOSEPH, 2005, p.119) do qual desconfiamos naturalmente.

O universo de encontros é um aspecto muito presente na obra de Erving Goffmann, autor cuja teoria Joseph recupera para estabelecer diferentes diálogos e o qual considera uma renovação nas Ciências Sociais. A partir da ideia de interação, o que Goffmann propõe é que se confirme a teoria a partir da qual ele chegou ao conceito de “*ajuntamento*” diante da pluralidade dos mundos sociais. Mas não pela psicologia social. É preciso fazê-lo a partir da noção de espaço público e das consequências das condições de acessibilidade da população aos espaços públicos.

Outra contribuição de Goffmann que Joseph ressalta é o fato de ter feito das sociedades contemporâneas uma espécie de laboratório para uma sociologia dos serviços. Assim como Simmel (1979), Park (1979) e Joseph (2005), Goffman viu a crescente divisão do trabalho promover uma incrível “proliferação de ofícios e nichos profissionais” (JOSEPH, 2005, p.88), tornar a cidade um espaço de locomoção mais extenso e complexo e de comunicação mais sofisticado. “Cada uma dessas ocupações”, afirma, “vem enriquecer uma sociedade de serviços com seus dilemas de *status* e seu trabalho sujo, oferecendo novas oportunidades aos moradores das cidades”. O desdobramento disso é que, ao sair da esfera doméstica, essa lista de serviços em expansão se tornou o cerne do que se considera por conforto ou qualidade urbana.

4.3

O corpo humano na formação do espaço público de acordo com Richard Sennett

A questão do espaço público urbano foi observada por Richard Sennett (2003) a partir da dinâmica dos corpos humanos. Olhando para a multicultural Nova York do século XIX, o autor vê as cidades como espaços onde diferença e indiferença coexistem. “O simples fato de existir diversidade não faz com que as pessoas interajam” (SENNETT, 2003, p. 357), afirma. Pelo contrário, o desenvolvimento urbano terminava por estimular um tipo de individualismo silencioso na cidade. Desse cenário, o autor extrai duas questões: como uma cultura cívica pode ser forjada entre seres humanos tão diferentes e como essa cultura diversa poderia ser sentida pelos indivíduos profundamente.

O fato é que os dilemas de uma sociedade multicultural, lembra Sennett, fizeram parte da formação histórica e geográfica de Nova York. O resultado foi uma geometria infinita de quarteirões iguais, sem um centro definido, que constituem o território da cidade. O autor não faz essa referência, mas é possível conectar a estrutura urbana de Nova York com a ideia de mosaico que vimos com Park (1979). No entanto, trata-se de uma cidade que nasceu antes da sua povoação. E, portanto, de uma cidade “camaleônica”, como chama o autor, que viria a favorecer muito a história do multiculturalismo.

Como forma de lidar com o excedente produzido pela industrialização necessária para sustentar os EUA durante a Segunda Guerra, em meados dos anos 40, o prefeito de Nova York, Robert Moses, iniciou um processo que alterou a escala da concepção do processo urbano na cidade. Uma das medidas foi transformar a malha rodoviária da cidade em uma das maiores do mundo. “[...] a cidade acabou por realizar o ideal iluminista de corpo em movimento”, lembra Sennett (2003, p.295):

Na era moderna, a importância atribuída ao movimento do corpo surgiu como um novo princípio de atividade biológica. O ponto de vista médico sobre a circulação do sangue, a respiração e os impulsos nervosos criou uma imagem de organismo saudável graças à estimulação que lhe conferiam os movimentos. Em consequência, os urbanistas do Iluminismo, no século XVIII, recomendavam que o espaço fosse desenhado para encorajar todas as atividades aeróbicas. Quem se movesse livremente sentir-se-ia mais confiante.

Alguns urbanistas à época disseram que um projeto que facilitava tanto a locomoção individual para fora da cidade, terminaria por destruir o que já havia sido construído. Moses discordava. Para ele as autoestradas eram meios de facilitação e prazer. Uma forma de diminuir, na mente das pessoas, as tensões geradas pelas questões tipicamente urbanas. Seu projeto, entretanto, era segregador e tinha como propósito acabar com a diversidade presente - que ele acreditava ser a causa de muitas das tensões existentes. Apenas aqueles que conseguiam arcar com os custos de um transporte individual e uma casa fora da cidade podiam escapar. Para esses, as pontes de saída representavam uma forma de se distanciar e silenciar os trabalhadores em greve ou os mendigos na rua durante o período da Grande Depressão, por exemplo.

A lógica do deslocamento por automóvel aliena o indivíduo do entorno pelo qual passa ao longo de seu caminho. O anseio por velocidade, segurança e comodidade fazem com que o contato com o outro, com o diferente, não aconteça e o movimento do corpo - que havia sido pensado como dinâmico - torna-se algo monótono. O resultado disso é que, à medida que a experiência corporal cria guetos individuais, os guetos geográficos se fortalecem e com eles a segregação.

O ponto central que Sennett quis levantar e por isso trouxe o exemplo de Nova York é que a forma dos espaços urbanos deriva das vivências corporais específicas de cada povo. Para que as cidades multiculturais se tornem lugares onde as pessoas se importem umas com as outras, é o entendimento sobre nosso corpo que precisa mudar. É importante o contato com a diferença e este é o papel da civilização e das metrópoles: confrontar-nos com experiências contraditórias das quais não podemos nos afastar e que nos fazem sentir mais inacabados.

4.4

A mobilidade da identidade no mundo líquido vista por Zigmunt Bauman

A tarefa de um construtor de identidade é, como diria Lévi-Strauss, a de bricoleur, que constrói todo tipo de coisas com o material que tem a mão.

Zigmunt Bauman

Os temas da identidade e mobilidade aparecem em vários momentos da obra de Zigmunt Bauman. Desde a questão do estrangeiro em busca de uma identidade no local para onde se deslocou - situação na qual o próprio autor se vê - até a tran-

sitoriedade e provisoriedade das diversas identidades na realidade líquida e de consumo das sociedades contemporâneas.

Ao tema da identidade, Bauman (2005) se refere como uma questão de graves preocupações e agitadas controvérsias. A busca pela identidade é, na opinião do autor, quase uma tarefa de *alcançar o impossível*. Ou seja, trata-se de uma tarefa que não pode ser realizada no agora, mas que se desenvolverá ao longo do tempo e da história.

As comunidades, lugar onde se reúnem essas identidades, podem ser vistas de duas formas: “existem comunidades de vida e de destino, cujos membros [...] “vivem juntos numa ligação absoluta”, e outras que são “fundidas unicamente por ideias ou por uma variedade de princípios”” (BAUMAN, 2005, p. 17). A identidade, no entanto, só vira uma questão quando colocada em meio à segunda categoria de comunidade. E isso acontece justamente por conta da multiplicidade de ideias e princípios em torno dos quais se desenvolvem. Diante disso, é preciso fazer e refazer escolhas. O “pertencimento” e a “identidade” não podem, sustenta Bauman, serem vistos como rochas. São, pelo contrário, suscetíveis a mudanças, negociáveis e revogáveis de acordo com as decisões que o indivíduo toma, os caminhos que escolhe percorrer, a maneira de agir.

Em outras palavras, a ideia de “ter uma identidade” não vai ocorrer às pessoas enquanto o “pertencimento” continuar sendo o seu destino, uma condição sem alternativa. Só começarão a ter essa ideia na forma de uma tarefa a ser realizada, e realizada vezes e vezes sem conta, e não de uma tacada só. (BAUMAN, 2005, p.17-18)

A questão da identidade enquanto *problema* faz parte da vida de milhares de homens e mulheres na era líquido-moderna que vivemos. O mundo que habitamos está repartido em fragmentos mal coordenados e nossas existências individuais são submetidas a uma sucessão de cenas e episódios fragilmente conectados. É comum a passagem por mais de uma comunidade repleta, como vimos anteriormente, de ideias e princípios. E é como termos que a formação da identidade passe pela absorção de um resquício de cada um desses contatos.

Bauman recorre a outros autores para iluminar esse ponto: para Ludwig Wittgenstein, os melhores lugares para se resolver problemas filosóficos são as estações de trem. Juan Goytisolo, um dos maiores escritores da língua espanhola, andou por Paris e pelos Estados Unidos, se estabeleceu em Marrocos e assim de-

finiu sua experiência: “a intimidade e a distância criam uma situação privilegiada. Ambas são necessárias”. Merece destaque aqui a ideia de mobilidade presente nas considerações dos autores, valorizando o movimento entre diferentes espaços. Uma característica do atual mundo líquido-moderno, lembra Bauman, no qual o indivíduo busca construir e manter as referenciais comunais das identidades em movimento. O fato é que as identidades ganharam livre curso e agora cabe aos indivíduos movimentar-se para capturá-las em pleno voo. Identificar-se com, em outras palavras, passa a ser entendido como “dar abrigo a um destino desconhecido, que não se pode influenciar, muito menos controlar” (BAUMAN, 2005, p.36).

4.5

Leitura e releitura da luta pelo direito à cidade: a passagem de Henri Lefebvre a David Harvey

Diante da crise que se instalava nas cidades, Lefebvre se apresenta como um autor que concebe o espaço urbano a partir, principalmente, do processo histórico de sua formação e transformação. Nessa linha de pensamento, ele escreve *O direito à cidade* (2006) - que hoje volta a ser usado como referência pelos pensadores que se debruçam sobre os dilemas urbanos atuais. É o caso de David Harvey que, mesmo sendo um acadêmico com uma considerável contribuição própria sobre o tema, opta pela releitura da teoria lefebvriana para um novo encadeamento entre teoria e *práxis* e para politizar a produção social do espaço.

Nesse ensaio, que posteriormente seria revisto e ampliado, Lefebvre parte de um dos princípios fundamentais da teoria de Marx: a ideia do homem como sujeito da sua história. A partir daí formula e apresenta a reivindicação do *direito à cidade* como uma necessidade para se contrapor ao processo de submissão das cidades ao desenvolvimento capitalista que estava em curso. O urbano aqui aparece como algo que se impôs em escala mundial e a partir do processo de implosão da cidade antiga. Esta estava se extinguindo e a única possibilidade vislumbrável era a da construção de uma nova cidade. Assumindo o ponto de vista dos cidadãos, seria através da luta pelo *direito à cidade*, nesse caso, o caminho pelo qual o homem chegaria à cidade como uma totalidade orgânica, socialmente produzida por cada indivíduo que habita esse espaço. “Impossível considerar a hipótese da reconstituição da cidade antiga; possível apenas encarar a construção de uma nova

cidade, sobre novas bases, numa outra escala, em outras condições, numa outra sociedade” (LEFEBRE, 2006, p.106).

De forma objetiva, podemos dizer que sua concepção vai além dos direitos individuais e imediatos. Não se trata, por exemplo, apenas do *direito à opinião* ou *ao voto*. O *direito à cidade* é uma necessidade social e pode ser concebido como:

direito à vida urbana transformada, renovada. [...] direito à obra e no direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade). [...] direito à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais. (LEFEBVRE, 2006, p.117-135-143)

De acordo com Harvey (2014), Lefebvre apresenta o *direito à cidade* ao mesmo tempo como uma queixa e uma exigência. A queixa era uma resposta à dor existencial de uma crise devastadora da vida cotidiana nas cidades. A exigência era, na verdade, uma ordem para encarar a crise nos olhos e criar uma vida urbana alternativa que fosse menos alienada, mais significativa e divertida, porém, como sempre em Lefebvre, conflitante e dialética, aberta ao futuro, aos embates (tanto temíveis como prazerosos) e à eterna busca de uma novidade inalcançável.

A realização da cidade lefebvriana só pode acontecer quando se dá a apropriação do espaço pelos cidadãos e sua transformação para satisfazer e expandir necessidades e possibilidades da coletividade. O sentido dado à ideia de apropriação não é o de posse, mas sim o de uso. Como na Comuna de Paris, quando os trabalhadores se reapropriaram do centro da cidade após terem sido jogados para os subúrbios durante a gestão de Hausmann, na segunda metade dos anos 1850.

O espaço é entendido por esse autor como algo que é definido pela cotidianidade oriunda dos modos de vida da população, da multiplicidade de momentos e experiências. A nova sociedade urbana que toma conta do espaço nasce justamente da alteração do ritmo desses modos de vida, com a busca pelo uso completo dos lugares e pela fruição dos direitos dos cidadãos. É desse encontro dos diferentes que emerge a experiência da cidade. Para isso, contudo, é preciso contestar o *status quo* vigente: questionar a segregação e a uniformização do cotidiano impostas pelo desenvolvimento urbano capitalista a partir de experiências alternativas concretas que, para Lefebvre, podem incluir atividades lúdicas comunitárias, festas, jogos, em suma, uso do espaço público. A vida urbana supõe encontro, confronto de diferenças e conhecimentos e reconhecimentos. Lutar pelo direito à cidade é,

desse modo, romper com a sociedade da indiferença e caminhar para um modo de produção do espaço urbano diferente: marcado pelo encontro e pela interação de uma multiplicidade de identidades e modos de vida, de formas distintas de apropriação do espaço urbano. Para Lefebvre (2004, p.111), “[...] a cidade constrói, destaca, liberta a essência das relações sociais: a existência recíproca e a manifestação das diferenças procedentes dos conflitos, ou levando aos conflitos”.

Daí a importância da mobilidade para construção e manutenção do ideal de cidade proposto por esse autor, uma cidade onde os cidadãos conseguem exercer o seu direito à cidade.

A construção desse novo tipo de cidade, entretanto, não pode ocorrer sem a criação de um movimento anticapitalista cujo objetivo seja a transformação da vida urbana do nosso cotidiano. Se é verdade que o espaço urbano reúne uma considerável gama de práticas que podem transbordar uma enormidade de possibilidades e alternativas, é também verdade que pode se reinventar e adquirir novos significados. O que Lefebvre coloca, na visão de Harvey (2014), é a necessidade de erradicar o sistema capitalista em sua totalidade e assim recuperar a essência da vida nas cidades. Reivindicar o direito à cidade é, portanto, um meio. É um estágio intermediário no qual se estabelece a luta para atingir esse objetivo.

Do ponto de vista do materialismo marxista clássico, Harvey (1994) observa que o desenvolvimento capitalista leva à urbanização capitalista e faz com que as cidades se tornem espaços de produção de riquezas e, conseqüentemente, de desigualdade - característica estrutural desse modo de produzir. A espacialidade tradicional do capitalismo é, portanto, aquela das concentrações espaciais do capital e do trabalho, do urbanismo segregador, da modernização predatória do campo. O conflito entre o capital e o trabalho tem importância na conformação do espaço urbano.

É notável que nos últimos anos mobilizações populares pelo mundo inteiro começaram a acontecer de forma quase simultânea. Difusas, com algumas características em comum e outras não, todas podem ser analisadas a partir de um processo mundial de globalização e de esgotamento do modelo de urbanização que começou com o desenvolvimento do capitalismo e fez com que os espaços urbanos se tornassem as chamadas *cidades globais*. Os motivos de tal efervescência, é claro, podem ser atribuídos a muitos fatores, mas a questão urbana, ou a questão das condições de vida urbana tem peso considerável nessa equação.

A partir de uma análise da relação entre o capitalismo e o processo de urbanização, Harvey (2014) apresenta as conexões íntimas entre essas duas variáveis e mostra como, da forma como foi feita historicamente e ainda é feita hoje, a urbanização e reurbanização das cidades é mais uma forma de reprodução da dominação. Como já vimos nas páginas anteriores, essa ideia pode ser ilustrada por alguns exemplos, dentre os quais o autor destaca dois. O primeiro é a cidade de Paris que, em 1848, ao passar por uma de suas primeiras grandes crises, respondeu com autoritarismo e políticas que visavam transformar a cidade a passos largos de urbanização. Expandiu-se a cidade, agregaram-se os subúrbios, tudo para ter mais espaço para tornar a cidade um centro de consumo, turismo e lazer. Esse era o objetivo e foi cumprido a todo custo - seja financeiro ou humano. O projeto de Hausmann era mudar a escala do que se pensava sobre planejamento urbano. O segundo exemplo é o que aconteceu em Nova York, nos Estados Unidos, com a construção das *highways* (autoestradas), como vimos com Sennet (2003). Em ambos os casos, o custo do esvaziamento dos centros era a negação do acesso a esses espaços a determinadas parcelas da sociedade - aquelas que não podiam pagar por esse acesso.

Nos dois casos, o projeto em curso perdeu forças ao longo do tempo. Se em Paris originou a Comuna de Paris, como vimos com Lefebvre, em Nova York estimulou uma nova política urbana, que privilegiava o investimento em um tipo de arquitetura que favorecesse a ideia de vizinhança e a vida nos bairros. Os subúrbios, entretanto, já existiam e permaneciam aliados do desenvolvimento das áreas centrais - o que significava que uma parcela de indivíduos era marginalizada. Em 1968, jovens universitários entraram em uma fase de revolta e se uniram aos grupos marginalizados que lutavam por seus direitos civis e formaram uma frente de oposição ao imperialismo americano e ao processo de urbanização vigente. Reaparece aqui o personagem que Lefebvre classificou como sujeito de sua história: o indivíduo carregado de identidade e experiências.

Pensando na atualidade, Harvey destaca o fato de os movimentos que estão eclodindo ao redor do mundo agora passarem a reivindicar um tipo de direito diferente dos que estamos acostumados a testemunhar (como direitos civis e direitos humanos, por exemplo). Trata-se do direito à cidade, que como vimos foi desenvolvido por Lefebvre. Harvey (2014, p.28) apresenta a sua definição desse direito:

O direito à cidade é muito mais que a liberdade individual de ter acesso aos recursos urbanos: é um direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade. Além disso, é um direito coletivo, e não individual, já que essa transformação depende do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização. A liberdade de fazer e refazer as nossas cidades, e a nós mesmos, é, a meu ver, um dos nossos direitos humanos mais preciosos e ao mesmo tempo mais negligenciados.

Essa definição nos remete a Robert Park (1979), teórico que - como vimos nas páginas anteriores - trabalhava com a ideia de que o tipo de cidade que queremos não pode ser separada do tipo de pessoas que queremos ser ou do tipo de relações sociais e modos de vida que buscamos estabelecer. O argumento de Harvey é que a liberdade de fazer e refazer a nós mesmos e às nossas cidades é um dos direitos humanos mais importantes - ainda que ainda hoje seja menosprezado. Reivindicar o direito à cidade no sentido proposto é reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização, sobre o modo como nossas cidades são feitas e refeitas. Assim como Lefebvre, defende a necessidade de constituir um novo modelo de urbanização, orientado para a reapropriação coletiva e autogestão democrática do espaço planetário como trabalho da espécie humana.

Como nos ciclos anteriores, a última explosão de urbanização dos grandes centros trouxe consigo mudanças significativas. A mercantilização da qualidade de vida que tornou o consumismo, o turismo e as indústrias culturais e do conhecimento partes importantes da economia urbana teve impacto sob os cidadãos. “A tendência pós-modernista de incentivar a formação de nichos de mercado, nos hábitos de consumo e nas expressões culturais, envolve a experiência urbana contemporânea numa aura de liberdade de escolha - desde que se tenha dinheiro”, afirma Harvey⁵⁴. O resultado disso é que as áreas urbanas estão cada vez mais divididas e propensas ao conflito.

Harvey cita o urbanista italiano Marcello Balbo, que afirma que a cidade atual:

[...] está se partindo em fragmentos diferentes, com a aparente formação de “microestados”. Bairros ricos dotados de todo tipo de serviços, como escolas exclusivas, campos de golfe, quadras de tênis e segurança particular patrulhando a área 24 horas, convivem com favelas sem saneamento, onde a energia elétrica é pirateada por uns poucos privilegiados, as ruas viram torrentes de lama quando chove, e a norma é a moradia compartilhada. Cada fragmento parece viver e funcionar de

⁵⁴Disponível em: <<http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>>.

forma autônoma, aferrando-se firmemente ao que conseguiu agarrar na luta diária pela sobrevivência⁵⁵.

O ponto aqui é mostrar que nessas condições, os ideais de identidade urbana, cidadania e pertencimento se tornam muito difíceis de sustentar. Esses altos níveis de segmentação acarretam não apenas no isolamento dos indivíduos, mas na redistribuição privatizada de serviços por meio de atividades criminosas - uma vez que nem o Estado alcança determinadas áreas. Isso, lembra Harvey, por sua vez, ameaça a segurança individual e termina provocando a demanda popular pela repressão policial. Uma cidade segregada por conta da mercantilização de suas áreas, divide os cidadãos de acordo com o quanto podem pagar para viver. Ou seja, o que se forma é um cenário de segregação econômica.

Uma boa malha de transportes urbanos poderia amenizar essa segregação, uma vez que permitiria a todos, ainda que habitantes de diferentes zonas, a circulação por todo o território e facilitaria o acesso a zonas comuns de encontro e troca. Concederia aos cidadãos a realização do ideal de cidade proposto por Lefebvre que retoma a interpretação que vem desde a ecologia, com Simmel (1979) e Park (1979), e que pensa a relação entre o indivíduo e a cidade como um contínuo. Nesse sentido, a cidade pressupõe acesso. Mobilidade.

Mas nem isso pode ser encontrado na maior parte das cidades. Existem, no entanto, alguns movimentos que estão tentando superar esse estado de coisas e construir uma urbanidade mais integrada. Esses movimentos estão, na prática, exercitando o direito de luta tal qual proposto por Lefebvre. São lutas por direito à mobilidade urbana, à moradia, ao saneamento, à saúde, à educação. Ou seja, lutas por direito à cidade: direito cidadão de viver na cidade, de ocupar seus espaços de forma democrática e justa.

Para Lefebvre e Harvey a cidade é o local da luta de classes oriunda do desenvolvimento capitalista, mas não apenas. É também, como em Engels, o local da liberdade. Simmel viu na imaginação do homem urbano uma subjetividade diferente da do homem rural, afinal, ele vive num espaço no qual é o tempo todo mobilizado e provocado a lidar com coisas diferentes, com a diversidade. Esse foi um dos estudos que influenciou Park a ressignificar ideia de ecologia humana. A

⁵⁵ idem

cidade, então passou a ser vista como um espaço envolvido nos processos vitais das pessoas que a compõem. Um produto da natureza humana.

Cidade também é mobilidade. Joseph lembra que a visão de Park era a de que o cidadão é alguém que se locomove, e o movimento é parte fundamental de sua atividade. Suas relações sociais são, inclusive, definidas pela sua capacidade de se locomover. O tema da interação ganha destaque nessa perspectiva pois é a partir dela que fica evidente o quanto o indivíduo é uma categoria que faz parte do espaço público e quanto o cidadão deve ser pensado no seu contexto de ação. Uma ação que visa a apropriação (no sentido de fruição) do local que habitam, ou seja, das cidades.

Em certa medida - e como vimos no capítulo 2 - essa era a questão em debate nas Jornadas de Junho de 2013. A busca pelo direito de fazer parte de um espaço público onde as experiências individuais se somam e podem transformar o lugar que ocupam.

Werneck (2013) propôs olhar para os eventos de junho “como um movimento de insurgência democrática em favor do reconhecimento de novas identidades sociais e do direito de participação no processo decisório de questões que digam respeito à coisa pública, principalmente das gerações mais jovens”. Em seu sentido mais geral, portanto, essas proposições resumem o argumento aqui apresentado e se encontra com a proposta dessa dissertação, que pretende valorizar como essas novas identidades e direito de participação encontram na vida da cidade, e mais especificamente no direito à cidade, uma forma privilegiada de manifestação.

5 Considerações finais

A dissertação aqui apresentada pretendeu refletir sobre a democracia brasileira e sobre a forma pela qual ela está sendo desafiada através das mudanças do país e na relação da sociedade com suas instituições. Essa é uma questão que ganhou maior destaque no debate público com as *Jornadas de Junho de 2013*, um momento de explosão coletiva e de transbordamento das insatisfações geradas pelo descompasso entre o processo de modernização do país e a experiência cidadã dos brasileiros, em especial dos jovens.

O Movimento Passe Livre teve uma importância fundamental nesse processo. Foi através da sua pauta de luta que a sociedade encontrou uma forma de canalizar suas demandas e ocupar as ruas das principais cidades do país. O que esse trabalho tenta demonstrar é que não foi por acaso que o tema da mobilidade assumiu a dianteira desse processo. A associação desse tema com a ideia de direito à cidade nos permite compreendê-lo como mais do que a simples questão do deslocamento físico. É ao ter garantido o direito à mobilidade que os cidadãos conseguem se apropriar do espaço que habitam e, além de usufruir dos serviços e estabelecer relações, reivindicar o direito à participação na definição dos rumos da vida política e prática das cidades.

No Capítulo 2, retratamos os movimentos e protestos populares que o Brasil assistiu nos meses de junho e julho de 2013. De grandes dimensões e portando diversas bandeiras, esses movimentos trouxeram à tona diferentes questões. Dentre os aspectos levantados, destacamos o caráter predominantemente urbano das bandeiras e, dentre essas, o protagonismo da mobilidade nas cidades, um desafio constante para os cidadãos. Estar nas ruas durante esses eventos ajudou, mas essas conclusões poderiam ser tiradas também apenas com base em informações objetivas sobre os protestos: aconteceram majoritariamente nos centros urbanos brasileiros - em diversas capitais - e o pavio para a explosão parece ter sido acendido

pela convocatória do Movimento Passe Livre, que chamou o povo às ruas para lutar contra mais um aumento no preço das tarifas do transporte público.

Numa breve recapitulação, é possível afirmar que as manifestações eclodiram em um momento da história brasileira cheio de particularidades. Ao mesmo tempo em que o país experimenta mudanças positivas na sua estrutura social, as condições de vida nas cidades atingem níveis quase insustentáveis. Entre outras coisas, a proximidade dos chamados megaeventos (Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas do Rio de Janeiro de 2016) é apontada por muitos analistas como um dos fatores cruciais para essa saturação. Historicamente a população de países e cidades que receberam esse tipo de eventos sofreram com consequências tais como: aumento do custo de vida, precarização dos serviços urbanos, especulação imobiliária. Diante desse cenário que se encontra em processo de expansão pelo território brasileiro, era possível prever que em algum momento movimentos de resistência eclodiriam. Não era possível, contudo, determinar a intensidade com a qual se desenrolariam. E foi esse um dos motivos de as *Jornadas de Junho de 2013* terem pegado tanta gente de surpresa.

Episódios locais que se espalharam com força e que, principalmente nas grandes capitais, ficavam mais cheios a cada nova convocação. As principais características observadas foram, como apontou Ricci (2014): se basearam na lógica das redes sociais virtuais; horizontalidade e recusa de qualquer organização tradicional; liderança por jovens; violência policial como motivador; sentimento de indignação como força moral; ocupação das praças e órgãos públicos.

No meio dessa catarse coletiva, vimos que um movimento se destacou: o Movimento Passe Livre. O Capítulo 3, portanto, tentou adentrar um pouco nesse movimento social urbano que há mais de dez anos está mobilizado em torno da luta por questões relativas à mobilidade, em especial às tarifas dos transportes públicos. O passe livre para estudantes foi sua principal bandeira durante um longo período até que, sem abandonar essa pauta, o movimento ampliou sua visão sobre a importância da luta por um outro tipo de mobilidade urbana e passou a lutar pela tarifa zero para todos os cidadãos. É nesse momento que a luta do MPL assume a perspectiva de luta pelo direito à cidade. Essa mudança trouxe para a cena a compreensão de que o espaço das cidades precisa ser democratizado. E de que a democratização do acesso à cidade passa pela garantia do acesso aos equipamentos públicos e privados de qualidade que estão dispostos pela cidade.

O esforço desenvolvido no capítulo 4 foi o de conectar os protestos de 2013, o Movimento Passe livre e a teoria sociológica. Foram mobilizados textos que, no seu conjunto, permitem uma reflexão sobre a construção da cidade e do urbano como objetos de investigação centrais à compreensão da sociedade moderna.

A ideia era apresentar a problemática da mobilidade como um aspecto chave na sociabilização dos habitantes de uma cidade, uma vez que é ela que propicia o acesso dos cidadãos aos seus recursos mais importantes: o que podemos chamar de capital social, cultural e econômico de uma cidade.

Foram chamados para esse debate autores que olham para a cidade de dois pontos de vista: uma abordagem que procura valorizar a dimensão econômica como ponto de partida para se pensar o urbano e outra mais atenta à dimensão cultural. Importante aqui foi mostrar o deslocamento da teoria de um ponto para o outro para dar conta das transformações que se deram na sociedade como um todo. Formação e mobilidade das identidades, bem como a sociabilidade, passaram a ser temas caros a determinados autores desde que se percebeu que falar apenas em identidade da classe trabalhadora não dava conta de responder à diversidade do que se constituía enquanto cidade. O objetivo não foi tanto de trocar uma linha de pensamento pela outra, mas de recuperar a produção de autores que poderiam se complementar.

Nesse sentido, começamos o capítulo por uma determinada linha de pensamento, iniciada pelo método marxista de Manuel Castells, que foca a análise das condições de vida nas cidades como consequência da estrutura produtiva presente e compreende o urbano apenas como palco da luta de classes. No caso brasileiro, Lucio Kowarick aparece como um autor importante para essa corrente. Mais adiante vimos que há aqueles que entendem a cidade não apenas como palco, mas também como produto da natureza humana. Como local da liberdade. Um lugar que é produto direto da ação dos indivíduos e que tem seu modo de existir a partir das heranças e tradições de cada população. Esses são os que dão à dimensão cultural uma importância maior.

Lefebvre foi um autor que observou a dinâmica do desenvolvimento das cidades pós-industriais e percebeu que o que resultava da expansão do capitalismo era a absoluta destruição das cidades antigas. O que se formava a partir das novas relações de trabalho que se estabeleciam era algo completamente diferente. “Impossível pensar na hipótese de reconstituição da cidade antiga”, afirmou. O urba-

no, no entanto, era cheio de questões que precisavam ser resolvidas. E resolvidas pelos cidadãos, detentores de liberdade e que se empenhariam na luta pelo *direito à cidade*, uma forma de se contrapor ao processo de alteração da vida nas cidades que estava em curso. Talvez essa seja a chave para o *re-uso* desse conceito nos conflitos nos dias de hoje.

O direito à cidade, portanto, reúne um conjunto de direitos fundamentais às sociedades modernas. Segundo David Harvey, falar de direito à cidade é falar de um tipo de direito humano. Ligado diretamente à noção de habitar a cidade, esse direito constitui, nas palavras do autor,

“direito à vida urbana transformada, renovada [...] direito à obra e no direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) [...] direito à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais” (LEFEBVRE, 2006, p.117-135-143).

Ou seja, é, em suma, o direito à liberdade dos cidadãos de poderem se apropriar (inclusive no sentido de fruir) do espaço para sua transformação a fim de satisfazer e expandir as necessidades e possibilidades da coletividade. Aqui estão implicadas as noções de sociabilidade de Georg Simmel, de cidade-mosaico de Robert Park, de espaço público de Isaac Joseph e Richard Sennet e a identidade no mundo líquido de Zigmunt Bauman. Mas também a visão de Harvey sobre as manifestações urbanas recentes, que em muito influenciaram esse trabalho.

Ora, uma das condições decisivas para que o acesso aos bens e aparelhos urbanos se efetive é a mobilidade, algo que vai além de transportes e da mera funcionalidade da cidade. Nesse sentido, a luta do Movimento Passe Livre pode ser entendida como uma luta por direito à cidade. Principalmente a partir do momento que sua principal bandeira deixa de ser apenas o passe livre estudantil e passa a ser a adoção de tarifa zero nos transportes públicos para toda a população. A questão do transporte passou, portanto, a ser entendida como uma questão fundamental para toda a população e transversal e interligada a diversas outras pautas urbanas. A luta do movimento se expandiu, na verdade, da luta pelo passe livre estudantil para a luta por um outro projeto de mobilidade urbana.

Ao olhar para as cidades brasileiras hoje, podemos perceber que a gestão da cidade não pensa as formas de mobilidade levando em consideração como as condições de mobilidade influem sobre a dinâmica dos habitantes cidade. A mobili-

dade urbana hoje é pensada apenas pelo viés técnico, como área de domínio dos engenheiros e arquitetos especializados. Se o que está em jogo é olhar para a mobilidade urbana como uma forma de democratizar o acesso à cidade não é apenas ofertar meios de transporte para uma demanda de circulação, é preciso pensar a cidade em conexão com a questão da mobilidade e com a questão dos direitos dos cidadãos.

Políticas de transporte coletivo e público, portanto, tão demandadas no momento das manifestações de 2013 e novamente agora em 2015 (apenas em algumas cidades), não devem se descolar de ações que visem cidades mais acessíveis. Ou seja, a concepção das políticas de transporte coletivo e público não pode estar muito distante da concepção de cidade na qual queremos viver.

A demanda por uma mudança na concepção das políticas de transporte coletivo, por sua vez, é sintoma de um aspecto para o qual chamamos atenção ao longo dessa dissertação. É preciso superar o mal-estar derivado do distanciamento entre a população e as instituições políticas responsáveis pela gestão da esfera pública brasileira. É preciso assumir que os jovens que foram às ruas durante as Jornadas de Junho reclamavam mais do que os direitos expostos em pautas objetivas, mais do que os 20 centavos. O próprio Movimento Passe Livre ao exigir a redução do valor da tarifa dos ônibus, trens e metrô, reivindicava o direito de fazer parte da construção de um outro projeto de cidade, para o qual a mobilidade é apenas o aspecto mais evidente da valorização do direito à diversidade. Podemos concluir, portanto, que o que estava em cena naquele momento era um jogo de novas identidades na busca pelo direito à cidade e à participação, ou, ainda melhor, pelo direito à participação na vida da cidade.

Um desdobramento possível para essa análise envolve outra questão que dialoga diretamente com a situação atual dos transportes públicos brasileiros e a demanda da população por participação na vida política das cidades: a esfera da gestão pública dos transportes urbanos. Segundo o IBGE, apenas 44,8% das 38 das maiores cidades brasileiras tem um plano de transportes com diretrizes e ações a serem executadas. O que é pouco se considerarmos que quase 85% da população brasileira vive hoje em espaços urbanos. Além disso, em muitas cidades essa esfera encontra-se, hoje, sequestrada pelo poder institucional e apartada da população, que tem pouco ou nenhum poder de influência e decisão. Esse cenário nos leva a uma questão: é possível pensar em um sistema de transportes eficientes que não

leve em conta a percepção dos cidadãos sobre as medidas adotadas? Esse distanciamento chama a atenção para uma série de aspectos que vão desde questões políticas a financeiras e que devem ser observados como forma de entender a situação do transporte público brasileiro na atualidade. Hoje, o empresariado detentor do capital divide com o poder público o poder de decisão sobre a forma como o serviço será ofertado e quanto irá custar. O problema é que essas decisões, em geral, não estão baseadas na necessidade de garantia de direitos e bem-estar da população. Visam, contudo, a manutenção de lucros e privilégios.

Um esforço de pesquisa futuro que se propusesse a descortinar essa estrutura que hoje é responsável por gerir de forma privada esse sistema que deveria ser um direito público, ofereceria informações fundamentais para que os cidadãos consigam se empenhar ainda mais na luta. E não só na luta por um outro tipo de mobilidade urbana para as cidades brasileiras, mas naquela luta que serve como fio condutor do argumento que foi aqui desenvolvido: a luta pelo direito à cidade no seu sentido mais completo.

Referências bibliográficas

BAUMAN, Z. **Identidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

_____. **Violência e Medo nas Cidades**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

BECKER, H. S. **A Escola de Chicago**. Mana v2º nº2. Rio de Janeiro, oct, 1996.

BICALHO, M. P. **O Pesadelo da Imobilidade Urbana: até quanto?** Publicado em Carta Maior, 4 jul, 2012. Disponível em:
<<http://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/O-pesadelo-da-imobilidade-urbana-ate-quando-%0D%0A/4/25527>>. Acesso em: 5 de janeiro de 2015.

BURGOS, M. **O levante democrático das ruas no Brasil**. Boletim Cedes/ Julho, 2013.

CAPELLO, N.; OLIVEIRA, E.; GUIMARÃES, D.; SIQUEIRA, R. **Porque Estamos nas Ruas**. Publicado em: 13/06/2013. Disponível em:
<<http://www1.folha.uol.com.br/opinia0/2013/06/1294177-nina-cappello-erica-de-oliveira-daniel-guimaraes-rafael-siqueira-por-que-estamos-nas-ruas.shtml>>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2015.

CARVALHO, M. A. R. **Violência no Rio de Janeiro**: uma reflexão política. In: PEREIRA, C. A. M.; RONDELLI, E.; SCHOLLHAMMER, K. E.; HERSCHMANN, M. (orgs.), **Linguagens da Violência**. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.

_____. **Bom pra Pensar**. In: Boletim Cedes/Julho, 2013. Disponível em:
<http://cis.puc-rio.br/cedes/PDF/julho_2013/Artigo%20%20Maria%20Alice%20Rezende%20de%20Carvalho.pdf>. Acesso em: 15 de dezembro de 2015.

_____. **Cidade Mutante**. In: D'ARAÚJO, M. C. (org.) **Redemocratização e mudança social no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2014.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1983.

_____. **Redes de Indignação e Esperança**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

COLETIVO MARIA TONHA. **Fundador do MPL fala sobre o movimento, as jornadas de junho e o Tarifa Zero**. Publicado em: 25/07/2013. Disponível em:
<<http://www.brasilefato.com.br/node/13683>>. Acesso em: 5 de abril de 2015.

ENGELKE, A. **Internet e Democracia: Cooperação, Conflito e o Novo Ativismo Político**. 2014, 274p. – Tese – Ciências Sociais – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

FLEURY, S. **A sociedade está se Apropriando do Poder**. Temos que revitalizar a democracia. In: Revista Adusp/Outubro, 2013. Disponível em: <<http://adusp.org.br/files/revistas/55/mat01.pdf>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2015.

GOHN, M. G. **Movimentos Sociais e a Luta pela Moradia**. São Paulo: Loyola, 1991.

GREGORI, L. **O Mercado, a Voz das Ruas e a Mobilidade Urbana**. Publicado em 26/11/2014. Disponível em: <<http://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/O-Mercado-a-Voz-das-Ruas-e-a-Mobilidade-Urbana/4/32305>>. Acesso em: 2 de fevereiro de 2015.

HARVEY, D. **A Liberdade da Cidade**. Disponível em: <<http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>>. Acesso em 10 de dezembro de 2014.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Moraes, 2004.

_____. **Cidades Rebeldes**. Do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

_____. **O Direito à Cidade**. Piauí, Rio de Janeiro, n.82, 2013. Disponível em: <http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>. Acessado em: 20 de dezembro de 2014.

_____. **O Trabalho, o Capital e o Conflito de Classes em torno do Ambiente Construído nas Sociedades Capitalistas Avançadas**. In: Espaço e Debate, n.6, ano II, São Paulo: 1982.

JOSEPH, I. **A Respeito do Bom uso da Escola de Chicago**. In: VALLADARES, L. P. (org.). A Escola de Chicago. Impacto de uma tradição no Brasil e na França. Belo Horizonte: Editora UFMG/ Rio de Janeiro: IUPERJ, 2005.

_____. **A Escola de Chicago**. Entrevista com Isaac Jospheh. In: VALLADARES, L. P. (org.). A Escola de Chicago. Impacto de uma tradição no Brasil e na França. Belo Horizonte: Editora UFMG/ Rio de Janeiro: IUPERJ, 2005.

JUNIOR, G. B.; KREPP, A.; SOUZA, F. **Após suspender protestos, Movimento Passe Livre de SP volta atrás**. Publicado em 22/06/2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1299643-apos-suspender-protestos-movimento-passe-livre-de-sp-volta-atras.shtml>>. Acessado em: 2 de janeiro de 2015.

JUNIOR, O. S. **Urban Common Space, Heterotopia and the Right to the City: reflections on the ideas of Henri Lefebvre and David Harvey**. Revista Brasileira de Gestão Urbana. 2014. Disponível em: <<http://www2.pucpr.br/reol/pb/index.php/urbe?dd1=12686&dd99=view&dd98=pb>>. Acesso em: 15 de dezembro de 2014.

JUDENSNAIDER, E.; LIMA, L.; ORTELLADO, P.; POMAR, M. **Vinte Centavos: A Luta Contra O Aumento**. São Paulo: Editora Veneta, 2013.

KOWARICK, L. **As Lutas Sociais e as Cidades**. São Paulo: Paz e Terra, 1994.

_____. **Escritos Urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

LEFÉBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.

_____. **O Direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.

LOWY, M. **O Movimento Passe Livre**. Publicado em 23/01/2014. Disponível em: <<http://blogdaboitempo.com.br/2014/01/23/o-movimento-passe-livre>>. Acesso em: 20 de dezembro de 2014.

LYOTARD, J. F. **The Post-Modern Condition**. Theory and History of Literature. Vol. 10. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1984.

MACEDO, S. **A pesquisa Agenda Juventude Brasil**. Le Monde Diplomatique Brasil. Ano 7/n.79. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=1597>>. Acesso em: 20 de dezembro de 2015.

MANOLO. **Teses sobre a Revolta do Buzu**. Disponível em: <http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2009/07/por_QS3_RevoltaBuzu.pdf>. Acesso em: 20 de dezembro de 2014.

MARICATO, E. **É a questão urbana, estúpido!** In: Cidades Rebeldes. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARQUES, G. **Movimentos Sociais Urbanos: uma questão de classe? Rio de Janeiro, 2015, 303p.** – Tese - Planejamento Urbano e Regional – Instituto de Planejamento Urbano e Regional/Universidade Federal do Rio de Janeiro.

MARTINS, C.; CORDEIRO, L. **Revolta Popular: o limite da tática**. Publicado em 27/5/2014. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2014/05/95701>>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2015.

MIELI, S. **Black Blocs**. Brasil de Fato, 25-31 julho. p. 3. Disponível em: <<http://www.brasildefato.com.br/node/14428>>. Acesso em 5 de fevereiro de 2015.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. **Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo**. In: Cidades Rebeldes. São Paulo: Boitempo, 2013.

NOGUEIRA, M. A. **As Ruas e a Democracia**. Ensaio sobre o Brasil Contemporâneo. Rio de Janeiro: Contraponto, 2014.

_____. **Nem black nem bloc**. Publicado em 02/11/2013. Disponível em: <http://alias.estadao.com.br/noticias/geral,nem-black-nem-bloc,1092520>. Acesso em: 20 de novembro de 2014.

PARK, R. **A Cidade**: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, O. O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

PERLATTO, F. **As Manifestações de Junho e as Novas Agendas para as Instituições, os Partidos e as Ciências Sociais**. In: Boletim Cedes/Julho 2013. http://www.cis.puc-rio.br/cedes/PDF/julho_2013/Artigo%20%20Fernando%20Perlatto.pdf. Acesso em: 2 de abril de 2015.

POCHMANN, M. **O Mito da Nova Classe Media**. São Paulo: Boitempo, 2014.

POMAR, M. **Introdução: não foi um raio em céu azul**. In: Vinte centavos: a luta contra o aumento. São Paulo: Veneta, 2013.

POMAR, M. **Fundador do MPL fala sobre o movimento, as jornadas de junho e o Tarifa Zero**. Entrevista concedida ao coletivo Maria Tonha e disponível em: <http://www.brasildefato.com.br/node/13683>. Acesso em 15 de janeiro de 2015.

QUEIROZ, L. C. **A Explosão nas Ruas**: como podemos aprender? Observatório de Metrópoles, 2013. Disponível em: http://www.observatoriodasmetroles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1775%3Aas-explooes-da-rua-o-que-e-como-podemos-compreender&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt. Acesso em: 10 de abril de 2015.

RAMOS, S. **Juventude, Polícia e Democracia**: o que pode mudar no Brasil após as jornadas de junho? In: Boletim CEDES/2014. Disponível em: <http://www.cis.puc-rio.br/cedes/>. Acesso em: 15 de janeiro de 2015.

RICCI, R. **Nas Ruas**. Belo Horizonte: Letramento, 2014.

ROLNIK, R. **As Vozes das Ruas: as revoltas de junho e suas interpretações**. In: Cidades Rebeldes. São Paulo: Boitempo, 2013.

RUSSO, R. **Acordes Dissonantes na Avenida Principal**. Publicado em 23/06/2013. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2013/06/1299986-acordes-dissonantes-na-avenida-principal.shtml>. Acesso em: 5 de abril de 2015.

SECCO, L. **As Jornadas de Junho**. In: Cidades Rebeldes. São Paulo: Boitempo, 2013.

SENNET, R. **Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. São Paulo: Record, 2003.

SIMMEL, G. **A Metrópole e a Vida Mental**. In: VELHO, O. G. (org.). **O Fenômeno Urbano**. Zahar Editores: Rio de Janeiro, 1979.

SOUZA, J. **Os Batalhadores**. Minas Gerais: Editora UFMG, 2012.

TIBLE, J. E MEDEIROS, J. **Junho disruptivo: a nova configuração do conflito de classes no Brasil**. Disponível em: <http://coyuntura.socials.uba.ar/515/> Acesso em: 10 de dezembro de 2014.

VAINER, C. **Quando a Cidade vai às Ruas**. In: **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Boitempo, 2013.

VIANNA, L. J. W. **O Movimento da Hora Presente**. O Estado de São Paulo, 18/06/2013. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,o-movimento-da-hora-presente,1043763,0.htm>. Acesso em: 2 de janeiro de 2015.

ZIZEK, S. **Problemas no Paraíso**. In: **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Boitempo, 2013.