



“SE A TARIFA NÃO BAIXAR, A CIDADE VAI PARAR”: O ESBOÇO DE UMA GREVE DA CIDADE NAS MANIFESTAÇÕES DE JUNHO DE 2013¹

“IF THE BUS FARE DOES NOT GO DOWN, THE CITY WILL STOP”: THE OUTLINE
OF A CITY STRIKE IN THE BRAZILIAN 2013 PROTESTS

Gustavo Henrique Serafim França

Doutorando em Ciência Política pelo Programa de Pós-graduação em Ciência Política pela Universidade de Brasília. Pesquisa a relação entre movimentos sociais e Estado e integra o grupo de Pesquisa Democracia e Desigualdades (DEMODÊ).

¹ Este texto é um desdobramento da dissertação de mestrado defendida em 2020 no Programa de Pós-graduação em Ciência Política da Universidade de Brasília (PPGCP-UNB). Também é produto do projeto de pesquisa “Crise da democracia e ascensão do ultraliberalismo no Brasil: dimensões do retrocesso em marcha”, coordenado por Thiago Aparecido Trindade (UnB) e apoiado pelo PPGCP-UNB.

RESUMO

O artigo tem por objetivo apontar as intencionalidades de domesticação das manifestações de 2013 e as matrizes discursivas produzidas por entidades representativas das classes dominantes, auxiliando na compreensão da limitação do poder de movimentos populares. Pesquisou-se por palavras-chave que se refiram às manifestações de 2013 nos jornais, buscadores, sites e documentos públicos da Associação Nacional de Empresas de Transporte Coletivo Urbano (NTU), Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), da Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e outras associações no período de 2013 a 2014. Definiu-se domesticação como o tipo de dominação pela qual os dominados ativamente buscam se conformar aos conteúdos normativos e formas de luta aceitas pela ordem. No caso analisado, os protestos eram aceitos pelas entidades desde que atendessem a um modelo cívico que não interrompesse a circulação de força de trabalho, temendo uma "greve da cidade" e que não pautasse a tarifa zero.

PALAVRAS-CHAVE: junho de 2013; movimentos sociais; domesticação; estado.

ABSTRACT

This article aims to point the domestication intentions of the Brazilian 2013 protests and the discursive matrices produced by ruling classes representative entities, assisting in the comprehension of the limitation of the popular movement's power. It was researched for keywords that refer to Brazilian 2013 protests in the newspapers, online researchers, websites and public documents of National Association of Urban Collective Transportation Business (NTU), Industries Federation of São Paulo (FIESP), Mayor's National Front (FNP) and other associations in the period between 2013 and 2014. Defining domestication as a type of domination which the dominated actively seeks to conform itself to the normative content and struggle forms accepted by the order. In the analysed case, the protests were accepted by the entities since they attended to a civic model that do not interrupt the flow of work force, fearing a "city's strike" and that do not demand zero-fare.

KEYWORDS: Brazilian 2013 protests; social movements; domestication; state.



INTRODUÇÃO

Apesar de suas muitas faces, uma das pautas centrais das Jornadas de Junho que aconteceram em 2013 no Brasil foram a melhoria dos serviços públicos e a redução do custo de vida. No início se ouviam palavras de ordem como “se a tarifa não baixar, a cidade vai parar”. Posteriormente, era comum ouvirmos demandas de serviços públicos “padrões FIFA”, em alusão à Copa do Mundo que viria a ser realizada no ano seguinte. A pauta do transporte público ganhou força, entrando na agenda pública, resultando na aprovação da Emenda Constitucional nº 90/2015 (BRASIL, 2015), que incluiu o transporte como direito social no artigo 5º da Constituição.

Por outro lado, em um dos pactos para “reunificar a nação”, a presidente Dilma colocou “responsabilidade fiscal” como uma das respostas aos protestos (SINGER, 2016, p. 42), o que minaria o provimento de serviços públicos em favor de parcelas do mercado financeiro interessado no superávit primário.² No mês seguinte, em julho, em resposta ao mercado financeiro, cortou ainda 10 bilhões do orçamento federal (SINGER, 2016, p. 42). Anos depois, a força social dos motins de junho de 2013 foi referenciada quando no texto do relatório de uma comissão que avaliou a “PEC do Fim do Mundo”³ na Câmara dos Deputados, que buscava limitar as despesas do Estado, incluídos os mesmos serviços públicos pelos quais se reivindicou nas manifestações daquele ano: “Impossível ignorar o clamor das ruas que, desde as memoráveis jornadas de junho de 2013, ecoa na consciência nacional para mais tarde desaguar nas megamanifestações pró-impeachment dos últimos 2 anos” (PERONDI, 2016). Em alguma medida, a

² “Superávit primário” é o argumento econômico utilizado comumente para apoiar medidas de austeridade e retirada de direitos. Consiste no resultado econômico orçamentário em que a arrecadação é maior do que os gastos do governo, desconsiderando juros e correções monetárias da dívida pública. Trata-se de um saldo que precisaria ser gerado para remunerar proprietários de títulos da dívida pública.

³ Esse foi o nome atribuído por movimentos sociais de esquerda à Proposta de Emenda Constitucional 241/2016 na Câmara dos Deputados, visto que ela praticamente inviabilizou o provimento e melhoria de direitos sociais pelo Estado.

força moral daquelas manifestações acabou sendo usada contra as demandas que ela própria expressou.

Mais conhecidas, a mudança de posição por parte da mídia hegemônica⁴ à época também indicaram uma intenção de se apropriar daquela força social e alterar o sentido daqueles protestos quando passam a aceitá-los. Após a massificação e difusão de pautas, os editoriais desses veículos deixam de rejeitar e criminalizar as demandas e formas de protestos, passando a defendê-las desde que utilizassem de repertórios pacíficos e focassem também nas ditas pautas anticorrupção. Aquele ciclo de protesto já foi estudado por diversos(as) pesquisadores(as) e com diversos enfoques (INTERVOZES, 2014; BELTRAME, 2017; FERNANDES; TEIXEIRA, 2018). Ilustra essa virada o momento icônico em que o apresentador Datena, na Rede TV, se surpreende com a votação da maioria de seu público favorável a "protestos com baderna" mesmo alterando diversas vezes a pergunta para alterar o resultado. Até que desiste e afirma: "o povo tá tão p... da vida com o aumento de passagem (...) que apoia qualquer tipo de protesto (...) entre o bandido e a polícia, eu prefiro a polícia. Entre o povo e a polícia, eu prefiro o povo" (JUDENSNAIDER et al., 2013, p. 96-100).

Alinhados à imprensa dominante, movimentos da sociedade para conformar manifestações atuam ainda por meio dum conjunto de organizações com a pauta anticorrupção que se edificaram em protestos desde 2011 e progressivamente se endireitaram (TATAGIBA; TRINDADE; TEIXEIRA, 2015), como NasRuas e Revoltados online. Após a derrota dos aumentos de passagem de ônibus, o enquadramento "não é só pelos 20 centavos" se espalhou (JUDENSNAIRDER et al., 2013) e em seu lugar entraram um conjunto de outras pautas ou temas, dentre elas o da corrupção (PINTO, 2017). Esse novo conjunto de atores com pautas anticorrupção, bandeira do Brasil e que não utilizavam da

⁴ Por mídia hegemônica, refiro-me aos jornais digitais, impressos e televisionados de circulação massiva que apresentam uma estrutura capitalista de propriedade das empresas e concentram a maior parte dos subsídios e concessões do Estado brasileiro. Podemos exemplificar com o grupo Globo, *Folha de S.Paulo*, *Estadão*, Grupo Record e RedeTV.

violência – resumidamente um campo patriótico (ALONSO; MISCHÉ, 2016) –, se coaduna com o modelo de se manifestar da mídia hegemônica após mudar de posição.

Finalmente, essas tentativas de definir os limites “legítimos” das reivindicações e das formas “corretas” de lutar também teve um reforço menos visível, mas igualmente presente e relevante: a de entidades representativas das classes dominantes. A Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que representa as empresas de ônibus no Brasil, passa a defender a importância de protestos *pacíficos* pela melhoria da qualidade do transporte público em 2013, diferenciando-os das queimas de ônibus, bloqueios de vias e das reivindicações por Tarifa Zero (NTU, 2014). Integrantes da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), por exemplo, indagavam o porquê de as manifestações não colocarem como pauta a “burocracia”, enquanto excesso e lentidão de procedimentos, e da corrupção (FOLHA DE S.PAULO, 16/07/2013) ou, referenciando-se em 2013 posteriormente argumentavam que a incitação ao crime e a violência não pode se dar, tal como o “direito de ir e vir” deveria ser preservado (STEINBRUCH, 3/6/2014). Por sua vez, as prefeituras articulavam uma resposta conciliatória entre o empresariado e usuários(as) do transporte por meio de isenções fiscais como forma de responder às reduções tarifárias (VELOSO, 2016, p. 82-83; EBC, 13/8/2013). Esses atores entendem que a força social desses protestos precisaria ser apropriada para suas respectivas disputas.

Perceber essas intencionalidades de domesticar e conformar à ordem as pautas e os repertórios de protestos nos colocam algumas questões. Como revoltas se transformam? Como uma revolta transborda para que toda a sociedade (BRINGEL; PLEYERS, 2015) passe a ter seu sentido conformado à ordem vigente? Essa pergunta é essencial quando diversas análises atribuem de forma direta e imediata a junho de 2013 a responsabilidade pelos protestos favoráveis ao golpe de 2016 (PINTO, 2017) ou à eleição da extrema-direita à Presidência da República em 2018 (FOLHA DE S.PAULO, 03/06/2023),

enquanto poucas análises focam no processo e nos mecanismos de conformação. Além dos problemas dessas visões, colocar essas questões é uma forma de pontuar que uma revolta popular que se inicia por transporte público – um custo de vida da classe trabalhadora – não necessariamente será apropriada de forma reacionária. Ao contrário, as intenções de domesticá-la indicam potencialidades temidas.

Sendo assim, este trabalho discute as manifestações de junho de 2013 com base no conceito de domesticação de protestos e de movimentos sociais, definido aqui como um “processo de dominação no Estado capitalista que envolve o consentimento ativo das classes dominadas em conformar à ordem os conteúdos reivindicativos e as formas de luta entendidas como legítimas à ordem com o intuito de minar o poder exercido por esses mesmos movimentos”. Esse processo será investigado a partir da chave das matrizes discursivas mobilizadas (SADER, 1988) por algumas entidades das classes dominantes em seus discursos públicos entre 2013 e 2014 que se referem àqueles protestos de 2013. Foram analisados pronunciamentos públicos das entidades Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), a Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e complementadas por pronunciamentos públicos de outras entidades. Esses dados foram analisados qualitativamente seguindo uma abordagem interpretativista da Ciência Política (SCHWARTZ-SHEA; YANOW, 2012) com um entendimento de causalidade constitutiva (LEWBOW, 2009, p. 212-215).

Conforme será possível perceber, parte das intencionalidades domesticantes do empresariado e dos governantes municipais indicavam a angústia e a tentativa de prevenir que aqueles protestos se tornassem uma “greve da cidade” contra o aumento do custo de vida, esboçada pelas vias trancadas que impediam a circulação da força de trabalho urbana. Um resultado “indesejado” ao capital, visto que questionariam duplamente o tempo do capital ao paralisar o fluxo das cidades e questionar a exploração das tarifas. Em seu lugar, criminalizavam a queima de ônibus e o bloqueio de vias e buscavam

conformar os protestos existentes a protestos pacíficos, cívicos e patrióticos e na calçada que pautem mais a aceleração da velocidade do ônibus, a corrupção e a burocracia do mercado. Temiam que o questionamento ao preço das passagens de transporte levasse ao questionamento das tarifas de água, energia e, no limite, do custo para viver.

E para tal, houve diversas tentativas de convencer as classes dominadas a buscarem ativamente a conformação à ordem para impedir que esse resultado "indesejado" fosse alcançado. Aqui entra a domesticação: ela é um mecanismo de transformação, de conformação, de dominação da vontade popular para limitar o poder exercido pelos (as) dominados (as). Trata-se de quando as classes dominantes são bem-sucedidas em fazer com que as classes populares adiram aos limites das formas de luta e conteúdos reivindicativos que lhes são impostos, descaracterizando esse como um conflito classista. Isso joga luz em como o poder exercido por movimentos populares pode ser podado.

Este artigo está estruturado da seguinte maneira: 1) Apresentação do marco teórico mobilizado para definir a domesticação de protestos, mobilizando teorias da democracia com base na cidadania crítica e deliberacionismo, teorias do Estado capitalista em Poulantzas (2000), teorias da dominação em Miguel (2018) e Errandonea (1989); 2) Metodologia de pesquisa, seleção, codificação e interpretação dos pronunciamentos públicos; 3) Análise das intencionalidades domesticantes; 4) Considerações finais.

Domesticação como forma de dominação: democracia, Estado capitalista e confronto político

Intimamente ligada às tentativas de controle da expressão da vontade popular, o conceito de domesticação é forjado com base em uma combinação de abordagens de teorias da democracia, dominação, confronto político e Estado capitalista. Como se conceituará nesta seção, domesticação consiste na forma de dominação em que as próprias classes dominadas exercem uma ação para se

conformar às formas de luta e conteúdos reivindicativos aceitas e tidas como legítimas pela ordem vigente.

O controle da vontade popular já era amplamente considerado em teorias elitistas e liberais da democracia, dentro das quais os protestos estavam inclusos. A posição teórica inicialmente dominante sobre os protestos o associava como gerador de instabilidade para a democracia liberal. A engenharia institucional elaborada pelos Federalistas, e que serve de referência inicial para as democracias contemporâneas tinha o intuito de conter a vontade popular por meio da valorização da representação política, do bicameralismo e do aumento da escala territorial para dificultar a formação de maiorias de não proprietários (HAMILTON; MADISON; JAY, 2003), temendo revoltas contra a execução por dívidas nos Estados Unidos (BIANCHI, 2011, p. 81). O poder e a vontade popular, tidos como vontade das classes não proprietárias, deveriam ser filtrados pelas instituições para impedir supostas "irracionalidades" contra a propriedade privada (VITULLO, 2009). Posteriormente, Schumpeter (2003, p. 295), em seu modelo de democracia elitista, considera que os cidadãos sequer deveriam enviar cartas aos seus representantes, e Crozier, Huntington e Watanuki (1975) se preocupam que as greves selvagens, movimento de mulheres e direitos civis nos anos 1960, gerem uma ingovernabilidade das democracias.

O impedimento para que a vontade popular se expresse por fora das instituições, como em protestos, vai cedendo e dando lugar a uma aceitação condicionada desse tipo de participação. Baseada na argumentação racional entre indivíduos para chegar a uma decisão (TRINDADE, 2018), a democracia deliberativa de Habermas (1997, p. 114-119) já não rejeita formas de participação conflitiva por fora das instituições. Contudo, o mesmo autor atribui legitimidade à desobediência civil apenas quando esta tem por objetivo influenciar a agenda pública, sendo vedado que esta ameace a ordem social ou apresente qualquer forma de violência (TRINDADE, 2018, p. 16-18). No máximo, às manifestações cabe um poder de influenciar os temas a serem deliberados

pelas instâncias autorizadas pelas elites do Estado e pela democracia realmente existente (TAVARES, 2016, p. 283-284).

Simultaneamente, à luz de pesquisas de opinião pública que atestam a erosão de formas tradicionais de participação política – como votar e participar em partidos políticos – e da queda da confiança nas instituições, Pippa Norris (1999; 2002) reelabora abordagens da cultura cívica da democracia (ALMOND; VERBA, 1963, apud DALTON; SHIN, 2014, p. 92-94) e pontua o crescimento do protesto como forma de participação política aceitável e que não causa riscos às democracias realmente existentes. Ao contrário, as manifestações seriam a expressão de um tipo de *cidadão crítico* (NORRIS, 1999), alguém que apoia valores democráticos, o que fora captado por outras pesquisas de opinião pública. Sua ativação política, portanto, passa a ser sinal de saúde desse regime.

Todavia, para os autores diversos que dialogam com a abordagem da cidadania crítica, os protestos só serão aceitos se atenderem a várias condições, deduzidas de suas análises sobre quem são os cidadãos críticos ou mencionadas explicitamente. Entre os critérios que vão do que pode ser demandado, em que estariam vetadas demandas econômicas e materiais (KLINGEMAN, 2014), até critérios mais explícitos sobre as formas de luta, em que Norris (2002, p. 191-193) explicita que os protestos ordeiros e pacíficos são o limite da participação política convencional. Deduzindo, um dos critérios da cultura cívica democrática é a obediência à lei, em que Norris (1999, p. 264) chega a utilizar como critério uma pergunta das pesquisas de opinião pública referente ao quão correto os cidadãos acham deixar de pagar a tarifa do transporte público. Para a autora, há ações que podem “potencialmente desestabilizar o Estado” (NORRIS, 2011, p. 222) e devem ser contidas para preservar a pretensa cidadania crítica e a democracia:

Mesmo assim, onde ocorrem eventos de violência, ainda há motivo para preocupação. Muitos eventos contemporâneos nas democracias europeias ilustram

esse processo, das greves de gasolina em Londres às revoltas urbanas entre imigrantes vivendo no subúrbio de Paris, protestos sobre os cartoons de Muhammad em Copenhagen, fazendeiros despejando comida nas ruas de Bruxelas, coquetéis molotovs for a do parlamento e saques anarquistas a lojas na Grécia. (...) Ainda assim, se sociedades democráticas carecem de capacidade para conter explosões esporádicas da política contenciosa e se eles simultaneamente são incapazes de levar as [os] cidadãs [ãos] às urnas, isto se torna um desafio societário. (NORRIS, 2011, p. 222-223). [PM1]

Além dessas diferenciações entre a “boa” e a “má” manifestação como as que vieram à tona quando a mídia hegemônica passa a apoiar os protestos em junho de 2013 separando entre “vândalos” e “pacíficos”, Manin (2013[2012]) também considera que os protestos não deveriam substituir as instituições do governo representativo, isto é, das democracias realmente existentes. Mais do que uma possibilidade real disso acontecer por meio de processos revolucionários socialistas, esse veto coloca um teto de legitimidade semelhante àquele de Habermas mencionado anteriormente: o confronto político popular deve estar aprisionado ao poder de influenciar temas públicos e mudar a opinião da sociedade, jamais exercer um poder de decisão por meio da barganha com impedimento material às condições econômicas do Estado e do sistema político, como ocorre em greves, bloqueios de vias e outros repertórios de confronto. Em suma, os protestos são sinais de vitalidade das democracias liberais, mas cabe a estas conter essa forma de expressar a vontade popular e de participação quando elas se tornarem disruptivas.

Em sua abordagem do confronto político, Tarrow (2009) também identifica a domesticação da vontade popular e dos protestos: ela está na *convencionalização* de repertórios de ação coletiva de conflito. Conforme foram

difundidas na Europa entre 1830 e 1848, as greves, as manifestações de massa e as barricadas, o Estado tenta contê-las e adequá-las à ordem republicana, retirando seu caráter ameaçador. Assim, surgem exigências legais de que as manifestações policiem a si mesmas, a greve seja transformada em um mero ritual de baixa conflitividade e a barricada seja progressivamente criminalizada e extinta. Reprimido ou domado, o que resta torna-se parte da "política civilizada" (TARROW, 2009, p. 90-94; 126-136). Com base na interação dialética entre novas formas de fazer confronto coletivo que surgem dos sujeitos dominados e das atualizações do Estado, o que resta torna-se, portanto, domesticado: sua ameaça à ordem é contida pelos próprios dominados que passam até mesmo a vigiar a si próprios com esse objetivo.

Indiretamente, a domesticação diz respeito a controlar a eficácia de um movimento para atingir seus objetivos. Ligadas ao controle ampliado da vontade popular mencionados pelas teorias da democracia supracitadas, são muitas as maneiras pelas quais isso pode se dar: adotar o sufrágio universal como única forma de expressão legítima do poder popular (HIRSCHMAN, 1982, p. 120-126); a filtragem da vontade popular por meio de arranjos institucionais (VITULLO, 2009); a exclusão do direito de resistência dos textos constitucionais (TRINDADE, 2018, p. 6); atribuição exclusiva de legitimidade à participação em Instituições Participativas (IPs)⁵ em detrimento da política de rua (TRINDADE, 2018, p. 11); processos de burocratização que mudam e rebaixam os objetivos de uma organização popular (MICHELS, 1982); o aprisionamento das manifestações ao seu poder de pressão e a autovigilância das mesmas.

Esse conjunto de exemplos vão desde o controle da vontade popular que se expressa por dentro das instituições e, posteriormente, da vontade popular que

⁵ Instituições Participativas (Ips) referem-se ao conjunto de órgãos que permitem a participação da sociedade civil no Estado, como Conselhos de políticas públicas, conferências e o próprio orçamento participativo. Apresentam grande diversidade de formatos e, embora tenham se iniciado na ditadura, ganham maior impulso e relevância nos governos municipais, fortalecendo-se novamente com a chegada do Partido dos Trabalhadores (PT) à Presidência da República.

se expressa por fora das instituições quando esta passa a ser aceita de forma condicionada, ou seja, domesticada. Assim, a domesticação constitui uma forma de dominação, como definida por Miguel (2018), visto que demarca e impõe sobre um conjunto de atores as suas formas legítimas e aceitáveis de luta política e os temas públicos. A dominação é "o exercício assimétrico de autoridade ensejado pelo controle de recursos materiais e simbólicos, compelindo aqueles que estão submetidos a comportamentos que beneficiam os que detêm o poder" (MIGUEL, 2018, p. 15). Essa perspectiva implica a existência de um conjunto de atores que exerce mais essa autoridade sobre outrem, aproximando-se do que sugere Errandonea (1989, p. 80-81;97-98;102-104), segundo quem a dominação é relacional e bilateral, cindida entre classes dominantes e classes dominadas, em que os primeiros impõem a vontade por meio da obediência e limitam a capacidade de participação e decisão dos segundos.

Há um aspecto central para diferenciar a domesticação em relação às várias formas existentes de dominação: o consentimento ativo dos(as) dominados(as). Isso decorre do fato de que a dominação não se sustenta apenas por meio da repressão e da obediência. Pelo contrário, há todo um processo de produção das preferências e visões de mundo dos sujeitos que os fazem colaborar ativamente com a própria dominação (MIGUEL, 2018, p. 72-73). As tecnologias de cidadania cumpriram, então, o papel de fazer as pessoas deixarem de ser apáticas e se tornarem cidadãs ativas, que participem da política, induzindo a um movimento próprio de "complacência voluntária" (CURIKSHANK, 1999, p. 23, apud AVELINO, 2011, p. 100). O aprendizado da cidadania ativa, contudo, é também coercitivo: aprende a participar assim como aprenderia a disciplina coercitivamente (AVELINO, 2011, p. 100-101) e a ordem. Em suma, na domesticação, a dominação não é externa a dominados(as).

Apesar da sua especificidade, como todas as outras formas de dominação, ela depende da existência de uma estrutura social que organiza esse exercício assimétrico de autoridade (MIGUEL, 2018, p. 50;52-54;57-57). Refere-se ao sistema político, que escamoteia grupos subalternos e a classe trabalhadora que

dispõe de menos tempo para participar politicamente e são excluídos por regras formais e informais, passando pelo próprio Estado capitalista que estruturalmente depende dos tributos extraídos da acumulação de capital e tendem a introjetar na burocracia decisões que privilegiam as classes proprietárias. Dentre vários outros componentes, há um conjunto de mecanismos de seletividade do Estado capitalista (OFFE, 1984, p. 149-150) que tem por objetivo impedir o fim da própria dominação: para manter a acumulação de capital de que depende e, ao mesmo tempo, garantir sua legitimidade perante a vontade popular, ele adota mecanismos que selecionam positivamente os interesses dos capitalistas e os mecanismos selecionam negativamente – isto é, excluem – interesses, vontades populares que exijam a superação dessa estrutura por parte das classes não proprietárias.

O que a domesticação busca preservar, portanto? Em resumo, impedindo que os dominados demandem a superação da dominação e se organizem para tal, tem por objetivo manter e reforçar a separação entre trabalho manual e intelectual própria do Estado capitalista que se expressa em outras separações: economia e política, entre o(a) trabalhador(a) e seus meios de produção, entre governantes e governados (POULANTZAS, 2000), como expressado pela preocupação de Manin (2013[2012]) de que a vontade popular organizada nos protestos não substitua as instituições das democracias-liberais. A dominação até se atualiza em meio ao conflito das classes subalternas com os proprietários, bem como destes últimos entre si,⁶ permitindo novas formas de ação dos dominados e alterando seu conteúdo normativo, mas age para continuar existindo.

⁶ A formulação aqui apresentada está resumida. Não desconsidera a existência de um Estado heterogêneo e que, ainda em sua heterogeneidade, não deixa de ser uma estrutura de dominação de classe, raça e gênero. Ao contrário, conforme a própria análise demonstra parte dos motivos da NTU apoiar os protestos e buscar domesticá-los está no conflito do empresariado do transporte público com a indústria do automóvel individual.

Assim sendo, finalmente chegamos à definição de domesticação de protestos e movimentos sociais utilizada aqui: um tipo de dominação pela qual um conjunto de grupos subalternos e classes dominadas adere ao conteúdo normativo acerca de quais os limites aceitáveis das pautas e formas de lutar por elas imposto pelas classes dominantes, os quais antes não eram aceitos. Ou seja, esse fenômeno ocorre quando há um consentimento ativo para limitar-se ao que a ordem diz ser aceitável no confronto político. Tal como as formas de limitação da vontade popular por dentro das instituições, é uma forma de domesticar a vontade popular que se expressa de maneira disruptiva por fora das instituições, reforçando a divisão do trabalho político entre governantes e governados e ao mesmo tempo limitando as possibilidades de mudanças mais profundas a partir de mobilizações populares.

Aqui, entende-se também que a domesticação é processual⁷ e não está dada no momento em que as classes dominantes declaram publicamente suas vontades e angústias. Contudo, suas intenções informam os critérios de domesticação. Por essa razão, as matrizes discursivas são importantes e foram o foco desta pesquisa.

Por que as visões de mundo das classes dominantes importam? – Metodologia

Metodologicamente, o estudo das intencionalidades domesticantes em junho de 2013 dá um primeiro passo para entender aquele contexto como um

⁷ O processo de domesticação pode ser dividido entre três etapas: A) *A intencionalidade* de domesticação, que refere-se ao desejo de retraduzir o conteúdo normativo e das formas de luta da determinadas manifestações quando não é mais possível negá-la; B) *Os dispositivos* de domesticação, referentes ao momento em que se difundem essas visões de mundo e o conflito entre manifestantes se instaura, tal como as separações entre “vândalos” e “manifestantes” implicam no espancamento e denúncia à polícia de manifestantes tidos como violentos; C) *O resultado* domesticante, que não é inevitável, e pode ter muitas outras implicações a depender das dinâmicas próprias da luta. Esta pesquisa foca na primeira etapa: as intencionalidades domesticantes. Para compreender com maior profundidade as etapas da domesticação, ver: FRANÇA (2020).



evento em aberto, que está e esteve em disputa. Optou-se por uma abordagem interpretativista da Ciência Política (SCHWARTZ-SHEA; YANOW, 2012), em que os sentidos atribuídos pelos atores à realidade concreta que acionam tem uma importância significativa. Simultaneamente, adotou-se uma orientação constitutiva de causalidade (LEWBOW, 2009, p. 212-215), na qual quanto mais abrangente é o discurso adotado, mais parcelas da realidade ele determina ainda que não de forma tão direta. Por exemplo: visões de mundo que discorram sobre a necessidade de proteger a Copa das Confederações e todo o projeto econômico e político em torno dele tem uma abrangência significativamente menor do que a visão de mundo referente ao veto contra o bloqueio de vias porque impedem a circulação da força de trabalho e diminuem a acumulação de capital. A segunda determina e estrutura muito mais a realidade do que a primeira, mais focada naquele contexto.

No entanto por que analisar as intencionalidades domesticantes de entidades representativas das classes dominantes? Há diversos mecanismos deste Estado que lhes dão o adjetivo de capitalista e colocam os proprietários e aliados dispendo de uma defesa assimétrica dos seus interesses que lhes permitem moldar o conteúdo normativo reivindicado e as definições de repertórios legítimos de confronto político. Vão desde a ocupação direta de cargos eletivos pelos capitalistas, o financiamento de campanhas eleitorais e a própria atuação de seus grupos de interesse (MEDEIROS, 2017, p. 158-161). Mas mesmo que sequer houvesse influência direta sobre o sistema político, Offe (1984) reforça que a burocracia pública precisa responder aos interesses das classes proprietárias, visto que dela depende para a existência de investimentos privados, acumulação de capital e extração de tributos que financiarão a ação do Estado. Assim sendo, ele precisa simultaneamente criar condições para garantir a valorização de capital e antecipar o que pode lhe frustrar. Desse modo, as visões de mundo das classes dominantes informam os critérios de domesticação que o Estado exercerá.

E, em segundo lugar, por que especificamente essas entidades? Em primeiro lugar, a NTU foi criada em 1987 com o objetivo de representar os “operadores de ônibus urbanos e metropolitano” (NTU, s/d), tema com ligação direta aos protestos. Ela congrega pelo menos 225 empresas associadas, constatando sua inserção nacional. Constantemente, é acionada como representante legítimo do setor em negociações do Estado e foi chamada a responder aos protestos contra aumentos tarifários em 2013, propondo alteração no projeto de lei antiterrorismo para tipificar legalmente incêndios a ônibus como terrorismo (NTU, 2014) e negociou a redução do Diesel durante a greve de caminhoneiros de 2018⁸ (O DIA, 24/05/2018).

Por sua vez, criada em 1931, a Fiesp tem atuação constante na política nacional, apesar de ser formalmente uma associação paulista: agiu no golpe de 1964 (BIANCHI, 2004, p. 124), conformou a política de isenção fiscal no Brasil durante a crise global de 2008 a 2011 (CARVALHO, 2018, p. 58;64-65;68-74) e mais recentemente no golpe de 2016 (BOITO JR., 2016, p. 28-29). Ela participou também do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT), implementado em São Paulo após os protestos (BARBOSA, 2018, p. 154). Ela põe em prática um “projeto hegemônico global” (BIANCHI, 2004, p. 37), que abarca tanto outras frações das classes dominantes quanto faz costuras destinadas às classes dominadas, transcendendo a própria categoria.

Talvez soe esdrúxulo selecionar a FNP, mas entende-se que ela representa a classe dos gestores, uma fração distinta da classe dominante, responsável pela articulação de condições gerais de produção – telecomunicações, energia e, aqui, transporte – e que detém posse de meios de decisão (BERNARDO, 2009, p. 211-213;268-276). Existindo desde 1989, abrange “100% das capitais, 60% dos habitantes e 75% do Produto Interno Bruto” (FNP, s/d), ela articula prefeitos e

⁸ Isso decorre do fato de que várias cidades tiveram seus sistemas públicos de transporte interrompidos por falta de combustível, devido à retenção do diesel pela greve, bem como pelo fato de que a redução do diesel que estava sendo negociada também interessava diretamente aos proprietários de empresas de ônibus.

prefeitas com mandatos em exercício de municípios com mais 80 mil habitantes. Após junho de 2013, eram constantemente chamados a debater soluções nacionais para o problema da mobilidade urbana, sobretudo porque o vice-presidente da entidade era Fernando Haddad – também então prefeito de São Paulo quando explodiram os protestos (EBC, 13/08/2013). Apesar de não ser proprietária, é responsável direta pela decisão da regulação das empresas de transporte que são alvos diretos das manifestações, necessitando gerir os protestos para assegurar a estabilidade institucional em diálogo com governos estaduais, Polícia Militar, órgãos de trânsito e mesmo a decisão de reduzir ou aumentar as tarifas.

Os discursos analisados são entendidos como matrizes discursivas (SADER, 1988, p. 59-60),⁹ isto é, um conjunto de dimensões culturais utilizadas para formular suas necessidades e carências. Interessa notá-las como um conjunto de discursos que interpelam toda a sociedade, não apenas aquela luta em específico, mas todo seu funcionamento, assim como a materialidade econômica e os confrontos que envolvem. São pronunciamentos públicos pensados no e para o confronto político, uma dimensão pelo qual uma classe interpela as outras e apresenta o conflito.

Esses pronunciamentos públicos foram buscados nos sites oficiais das entidades, nos jornais *Valor Econômico*, *Folha de S.Paulo*, *Estadão* e no buscador do Google utilizando operadores booleanos de busca das entidades e palavras-chave¹⁰ para encontrar pronunciamentos das entidades que ocorreram entre

⁹ Inicialmente, o conceito foi pensado para a realidade e as formulações das classes trabalhadoras paulistas por Sader (1988). Contudo, nada impede que possamos adaptar o conceito para analisar as classes dominantes.

¹⁰ “Manifestações”, “Protestos”, “Quebra-quebra”, “Vandalismo”, “junho de 2013”, “Manifestações de junho”, “Manifestações de 2013”, “Transporte Público”, “Black Bloc”. Junto das palavras-chave, foi colocado o nome da entidade, gerando resultados de pesquisa com base nas seguintes combinações: “(palavra-chave)” + “(nome da entidade)” + “(Data no formato ‘mês’/2013)”. As mesmas palavras-chave também passaram por buscas sem data para o caso de pronunciamentos posteriores a 2013, embora referentes às manifestações desse mesmo ano. Também foi realizada a busca nos mesmos endereços



2013 e 2014 sobre as manifestações de 2013. O período se justifica em função da dificuldade de analisar até onde a posição dessas entidades podem ter influenciado os protestos de 2013, visto que em alguns casos aquele ciclo seguiu pelo menos até 2014 na luta contra os megaeventos. Durante a busca, foram identificados pronunciamentos menos coesos de outras entidades das classes dominantes que reforçam o argumento em questão, sendo utilizados para reforçar a posição do conjunto das frações das classes dominantes. Já a sistematização das matrizes discursivas focou tanto no *conteúdo reivindicativo* quanto na forma de luta domesticada em vários níveis de abrangência.¹¹

Enjaulando pássaros: criando uma gaiola de domesticação

Assim como parte das “direitas nas retaguardas”,¹² as frações do capital e aliados dominantes citados anteriormente também são surpreendidas pelas manifestações. Após sua difusão, progressivamente passam a defender as mesmas, mas sempre buscando domesticar o conteúdo reivindicativo e as formas de luta. Em resumo, são contra a redução tarifária que envolva algum questionamento à exploração tarifária por parte do empresariado do transporte, contra a Tarifa Zero porque podem impactar outras tarifas, contra os incêndios de ônibus, o fechamento de vias e o vandalismo que paralisam as cidades. Mas favoráveis às manifestações ordeiras e pacíficas, na calçada, nacionalistas que defendam o funcionamento do transporte como uma mercadoria, que defendam o empresariado contra a “burocracia”. Esse mesmo

mencionados apenas com o nome das palavras-chave para situar se haveriam outras entidades mencionando fazendo pronunciamentos no sentido de tentar domesticar as manifestações.

¹¹ Foram divididos em três níveis de abrangência. A saber, da menor e mais contextual para a maior e mais estrutural: I) Junho de 2013 e os megaeventos; II) Democracia e Participação; III) Sociedade, Estado, ordem e confronto político. Neste artigo, o argumento oscilou e caminhou entre os três níveis, mas importa saber de sua existência para compreender que eles têm níveis de causalidades distintos sobre a realidade.

¹² Agradeço a Breno Bringel por esse termo para situar o empresariado e os gestores junto com a mídia hegemônica e as oligarquias locais, diferenciando-a da direita social que ascendeu sobretudo nas manifestações de 2015 e 2016 favoráveis ao golpe contra Dilma Roussef.

empresariado não obteve força social sozinho e precisa redirecionar todo e qualquer esforço que lhe enquadre como parte do problema, seja questionando diretamente em torno da pauta das tarifas seja questionando indiretamente ao parar a circulação da força de trabalho das cidades.

Os primeiros posicionamentos da NTU, por exemplo, foram no sentido de retirar-se da responsabilidade pelas altas tarifárias no transporte público e defender explicitamente suas taxas de lucro. Alegam que uma “minoria” tenta “apontar nosso segmento e os empresários do sistema como únicos culpados dessa crise” ou “vilão de um capítulo ruim da nossa história” (NTU, 2013b, p. 4-5;9). Ainda que não de forma direta, respondem à palavra de ordem “Eu pago, não deveria, transporte público não é mercadoria!” do Movimento Passe Livre (MPL) dirigidas a esses proprietários dos meios de circulação e defendem-se para enquadrar de outra maneira o conteúdo reivindicado por aqueles protestos, isto é, reinterpretá-las: o lucro com um serviço público é “um desejo legítimo de quem está à frente de qualquer modelo de negócio, seja ele qual for (...)” e “um justo retorno de seus investimentos” (NTU, 2013b, p. 9).

Em lugar daquelas demandas por redução tarifária que, sugerem oito medidas que atribuem a responsabilidade exclusivamente ao Estado e descaracterizam aquele confronto como uma luta de classes, entre interesses antagônicos: de quem paga para utilizar o transporte público e de quem acumula capital através disso. As propostas vão desde adoção de prioridade para circulação de ônibus em relação ao carro, investimento, adoção de conselhos participativos de transporte, tributação de carros e subvenção pública às gratuidades (NTU, 2013b. p. 7-8). Essa mesma posição é reforçada posteriormente em carta aos presidenciáveis de 2014 e, novamente, referenciando-se na força moral e social das manifestações de 2013 para reforçar seu projeto particular (NTU, 2014c).

Como a própria entidade reconhece, os protestos criaram uma janela de oportunidade que deveria ser aproveitada para priorizar o transporte público em relação ao transporte individual na agenda pública, que o governo federal

teria abdicado após anos (CUNHA FILHO, 09/07/2013). Esse contexto deveria ser utilizado para galgar posições com a burocracia estatal e com o conjunto de outras frações de classe em torno da pauta. Posteriormente, a defesa das taxas de lucro cede lugar a uma matriz discursiva mais propositiva nos conteúdos das manifestações e de conformação das manifestações. Contudo, não são menos domesticantes: como discutido anteriormente, a domesticação tem tanto a face daquilo que deve ser negado, vetado e criminalizado quanto a face de positivação, a tentativa de construir subjetividade que defenda ativamente a dominação.

No âmbito das pautas demandadas, com reforço de legitimidade emulada por meio de organizações da sociedade civil aliadas como o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público e de Qualidade para Todos (MDT) (NTU, 2014b, p. 15-16; NTU, 2013, p. 19; NTU, 2013b, p. 9), há a defesa de três soluções principais para o problema que lhes desresponsabilizam do problema: as isenções fiscais (CUNHA FILHO, 9/7/2023), que mantém suas respectivas taxas de lucro; tributação do consumo de gasolina para automóvel individual, como proposto na municipalização da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) de combustíveis (NTU, 2013), que confronta os capitalistas do automóvel individual e a classe trabalhadora que utiliza carro, visto que é um imposto sobre consumo; prioridade na circulação do transporte coletivo em relação ao automóvel individual, como forma de acelerar a circulação a velocidade da circulação da força de trabalho (NTU, 2013c, p. 6-7; 31). No lugar da Tarifa Zero, demandada pelo Movimento Passe Livre, sugerem uma "Tarifa Social" (NTU, 2014b)

Os pronunciamentos públicos da FNP também expressaram a intenção de retirar a exploração tarifária do centro do problema. Ainda que divirja das desonerações tributárias das empresas de transporte como solução (FNP, 2014, p. 17), com a força social colocada, reenquadra as pautas como um problema mais atrelado à qualidade dos serviços públicos (FNP, 2014, p. 1), pois as reduções tarifárias e as respostas às manifestações teriam afetado os



orçamentos municipais (ANTP, 21/5/2014). Essa qualidade deveria ser alcançada por meio da política de tributação sobre combustíveis (ESTADÃO, 19/6/2013; VALOR ECONÔMICO, 25/6/2013), como propõe o empresariado do transporte, que chega a entrevistar a organização de prefeitos (NTU, 2014d, p. 23).

Para ainda mais longe é o reenquadramento proposto pela Fiesp: afirmam que as manifestações deveriam demandar menos “burocracia” (STEINBRUCH, 16/07/2013) ou demandar contra a “corrupção” (STEINBRUCH, 30/07/2013). Na política de mobilidade urbana, por sua vez, a despeito de discordâncias acerca do fim de estímulos ao automóvel individual (STEINBRUCH, 22/4/2014) e de escassas críticas à austeridade favorável à elevação de gastos públicos que favoreça a indústria (STEINBRUCH, 2/7/2013), a federação de industriais também defende, no máximo, passe livre focalizado para estudantes de baixa renda (FOLHA DE S.PAULO, 7/9/2014) e medidas que acelerem a circulação da força de trabalho amenizando o “congestionamento” (SILVA, 22/4/2014).

Sem motivo aparente para a rejeição da tarifa zero, uma medida que aumenta a circulação de pessoas e consequentemente de consumo na cidade – logo potencialmente boa para capitalistas, usuários de transporte coletivo e para a arrecadação do Estado –, é a partir da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB) que podemos deduzir uma matriz de justificação para essa pauta indesejável. A entidade que representa um conjunto de empresas que atuam com concessões e licitações do Estado – em áreas como energia, água, pedágios, grandes empreendimentos, dentre outros – escreve que o “preço do serviço é o alvo errado” porque o mesmo recurso das reduções de passagens deveria estar sendo utilizado para novos investimentos e que, na verdade, o problema demandado pelos manifestantes é a qualidade dos serviços (ABDIB, 8/7/2013). O “realismo tarifário” da entidade quer apenas políticas para famílias de baixa renda e no máximo um “preço justo” (ABDIB, 8/7/2013).

O que isso significa para uma entidade que representa também empresas responsáveis por serviços com preços conjuntamente ao Estado? Ora, quando a própria ABDIB reconhece que essa posição vale para "qualquer serviço público" (ABDIB, 8/7/2013), há um medo implícito de que as tarifas de outros setores sejam colocadas em xeque. Se o transporte público pode ser gratuito, o que impede que a energia e a água também sejam? Levando ao extremo esse medo, o que impede uma tarifa zero para todos os aspectos da vida? Essa afirmação de que "as ruas, mesmo que por mensagens difusas, querem mais quantidade e qualidade" (ABDIB, 8/7/2013) dos serviços buscam indiretamente impedir que a luta pela tarifa do transporte público se espalhe e transforme-se em uma luta generalizada contra o aumento do custo de vida, contra a carestia. Dessa forma, trata-se de domesticar o conteúdo reivindicativo das manifestações e retirar de cena o custo de viver das classes trabalhadoras.

Também conformada enquanto uma defesa da qualidade, a defesa comum da centralidade de medidas que facilitem o trânsito e a circulação de ônibus tem seu significado melhor apontado na entrevista concedida pelo presidente da NTU. Comentando sobre as manifestações, ele argumenta:

Eu acredito mesmo que hoje o maior problema que nós temos é exatamente da baixa velocidade comercial nos grandes centros. São Paulo já teve 25km de velocidade comercial por hora e hoje opera com 12. Isso significa dizer que se você voltasse àquela situação anterior você poderia ter a mesma oferta de serviço que você tem hoje com a metade da frota. Isso é redução de custo. Então, uma grande interferência no preço da passagem, no custo do serviço é exatamente a baixa velocidade comercial que não te permite pelo trânsito caótico de você ter uma regularidade no atendimento das viagens. (RECORD NEWS, 3/7/2013) [PM2]

A defesa de qualidade do serviço, na realidade, indicava uma defesa do tempo do capital. No lugar de reduzir a exploração tarifária, tratava-se de aumentar a produtividade do transporte coletivo urbano e, por conseguinte, da circulação da força de trabalho mantendo as taxas de lucro dos proprietários dos meios de deslocamento. Não só eles em específico, mas a costura dessa pauta por várias outras frações das classes dominantes, como indicado anteriormente, aponta que ela aumenta a produtividade de toda a cidade, aproveitando a força social das manifestações para atualizar e intensificar as formas de exploração da cidade e mantê-la como espaço de acumulação de capital.

Contudo o tempo do capital e a acumulação de capital não são blindados somente no conteúdo das reivindicações, mas também reaparece na domesticação das formas de luta. Pouco mencionado, segundo levantamento da própria NTU, os incêndios contra ônibus crescem entre 2013 e 2014, sendo as manifestações de 2013 um dos disparadores para esse salto (NTU, 2014d, p. 12). Isso motiva ações de lobby entidade para tipificar o repertório como terrorismo (NTU, 2014) e despolitiza as demandas em torno dele para considerar um “caso de polícia”, não um “problema de transporte” (NTU, 2014, p. 19). Enquadramento esse que motivou a repressão em 2014 como no caso da Operação R\$2,80, que prendeu militantes de movimentos sociais acusados de queimar ônibus em Goiânia (DESNEURALIZADOR BRASIL, 23/5/2016), promovem campanhas publicitárias (NTU, 2014e, p. 12) incentivando que usuários de transporte denunciem uns aos outros numa prática institucionalizada de “dedo-duro”. São articulados verdadeiros mecanismos de medo (POULANTZAS, 2000) do Estado para domesticar os protestos e convencer que os custos de um veículo incendiado afetam igualmente quem pagar tarifa para se locomover e quem é proprietário do automóvel coletivo (NTU, 2014d, p. 16-17). Afinal, o cidadão deve participar politicamente desde que aprenda também a ordem e a disciplina do Estado (CURISKISHANK, 1999, p. 23, apud. AVELINO, 2011, p. 100) conformando outros manifestantes.

Em segundo lugar, o repertório difundido de bloqueio de vias é igualmente vetado e equiparado às greves de rodoviários. Aquele ciclo de protestos testou a aposta das políticas de mobilidade implementadas para a Copa das Confederações e defendidas pela NTU: o trancamento das principais vias das cidades gera riscos de instabilidade institucional, afetando o “desempenho” da circulação de pessoas no megaevento, apesar de os protestos não terem sido capazes de impor “riscos para o legado” (NTU, 2013d, p. 30-31). Da mesma forma, esse medo é retomado pela entidade quando uma greve de rodoviários durante a Copa do Mundo em 2014 em Natal trava as vias da cidade e teria “arruinado” as vendas de várias lojas no dia e afetado o BRT (NTU, 2014f, p. 24-25). Nos dois casos, as tentativas de acelerar a velocidade de circulação do trabalho são frustradas ou tentadas pelas duas formas de luta. No convencimento aos passageiros, reaparece como uma defesa do “direito de ir e vir”, tal como os “ônibus queimado[s] [que] não leva[m] a lugar nenhum” (NTU, 2014, p. II; NTU, 2014e, p. 12-13).

A mesma conexão é pronunciada pela Fiesp, quando também em 2014 reage a uma greve de rodoviários na cidade de São Paulo fazendo referência às manifestações de junho de 2013. Os “enormes prejuízos para os trabalhadores, para as empresas e para as famílias em geral” em função da “crueldade” da paralisação de transportes de ônibus é estranhamente ligado às manifestações de 2013 que integram um “novo tipo de truculência”, que se refere à destruição de patrimônio privado de agências bancárias, saques a lojas e ônibus queimados presentes naquele ciclo (STEINBRUCH, 3/6/2014). Além de não serem consideradas pacíficas, qual o elo comum entre ambas? Novamente, um desrespeito ao “direito de ir e vir” cuja noção de prejuízos indica seu significado também de prejuízo ao tempo do capital e à própria acumulação de capital.

Várias outras entidades empresariais também atestavam que o travamento das cidades por centenas de milhares de pessoas protestando por semanas estaria causando perdas ao consumo no setor de comércio e serviços tal como uma greve causa perdas ao patrão. Graças às manifestações massivas e

aos saques a grandes lojas de varejo, escolas públicas e privadas cancelavam suas aulas e o comércio fechava suas lojas. Na já mencionada greve de rodoviários em 2014 em Natal – que a NTU se refere de forma análoga a 2013 –, a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (Fecomércio) do Rio Grande do Norte atestou que lojas fecharam o dia com venda zero em plena Copa do Mundo, com maior circulação de pessoas (NTU, 2014b, p. 24-25). Ante à difusão também de saques e ataques a grandes lojas em 2013, a Associação Brasileira de Lojistas de Shopping (Alshop) exigiu providências “de forma ágil e rápida em defesa do patrimônio particular e público, coibindo a ação de atos de vandalismo” à Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (ESTADÃO, 21/6/2013). Devido à redução do fluxo de pessoas com as vias trancadas, as manifestações são responsabilizadas pela Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) por reduzir as vendas no mês de junho de 2013 (O ESTADO CE, 5/7/2013). A Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) alegou que os protestos causaram a perda de R\$38,6 milhões para o setor de comércio (VALOR ECONÔMICO, 9/7/2013). Os protestos também geraram prejuízos à cadeia produtiva do transporte coletivo, com a redução em 20% da venda de ônibus em setembro de 2013, relatado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (FABUS), efeito atribuído ao impacto das reduções tarifárias sobre o caixa das empresas (IG, 26/11/2013).

Há uma verdadeira “economia política da revolta” popular nos centros urbanos. Hipótese levantada por Zibechi (22/4/2022) para explicar como a explosão social na Colômbia em 2021, especificamente em Cali e Bogotá, foi capaz de durar de dois a três meses por meio da reorganização do trabalho coletivo dos bairros periféricos para garantir saúde e alimentação por meio de cozinhas comunitárias para o povo, enquanto a atividade econômica regular do capital estava paralisada pelas manifestações. Se ele foca nas novas formas e novas relações sociais de construir a economia que foram afirmadas para que a luta pudesse durar, em junho de 2013 os pronunciamentos empresariais sugerem haver uma dimensão da economia política do que as revoltas populares

que travam as cidades com o bloqueio de ruas são capazes de negar: *o tempo da capital e a acumulação regular de capital e a circulação da força de trabalho*. Elas esboçam uma espécie de greve da cidade que incide sobre a circulação de força de trabalho e mercadorias mais do que nos locais de trabalho ou no entendimento da cidade como um local de trabalho ampliado.

Há vários exemplos em que a palavra de ordem do MPL "se a tarifa não baixar, a cidade vai parar" se tornou concreta, aproximando as revoltas populares da dinâmica de greves. Numa continuação direta e explícita de junho de 2013, a greve de professores do Rio de Janeiro (RJ) fechava as ruas em aliança com Black Blocs para se defender da repressão policial. A conquista de um preço de passagem mais baixo em Curitiba, por sua vez, atçou uma greve de rodoviários na luta contra seus patrões. Em Vitória (ES), manifestantes trancaram a principal ponte de acesso da cidade até a redução do pedágio e da tarifa. Num único dia, São Luís (MA) registrava dezenas de manifestações simultâneas em diferentes partes do município, entre viadutos, pontes e vias arteriais (BRAGA; BIANCHI, 2017, p. 73-79). Esse estreitamento de repertórios e formas de luta não é acidental quando se leva em consideração que entre 2013 e 2016 há o maior ciclo de greves desde 1983 (DIEESE, 2023).

Nem todos esses bloqueios e protestos discutiam a pauta do transporte, mas muitos deles foram atrelados também às contradições do capitalismo urbano, como moradia e acesso ao espaço público (BRAGA; BIANCHI, 2017). O repertório de protestos e de fechamento de ruas se difundiu como uma prática para resolução coletiva de problemas: o ônibus quebrou, faltou água, faltou saneamento, despejo, dezenas de pessoas se unindo para fazer reivindicações com o objetivo de parar a cidade. Como afirmava o MPL-DFE: "fechando ruas para abrir caminhos!". Aqui, as classes dominantes temiam que essa greve da cidade lograsse se transformar em uma greve contra a carestia.

Como o tempo do capital precisa ser defendido, mas também aprimorado, as entidades buscam aproveitar aquela força social domesticando tanto o conteúdo reivindicativo pelo dos protestos quanto as formas de luta para



impedir resultados indesejados às classes dominantes e garantir vitórias aos seus respectivos interesses. Assim sendo, quais eram os modelos de protestos tidos como legítimos por essas entidades? Ou seja, qual é o protesto domesticado que buscavam convencer e conformar apresentado por suas matrizes discursivas?

Em síntese, a forma de luta domesticada é uma passeata na calçada, sem alterar o trânsito ou o “direito de ir e vir” de trabalho e mercadorias, deve ser cívica, “pacífica e saudável”, patriótica com “manifestante com a bandeira nas costas” (STEINBRUCH, 2/7/2013) e quem deve ativar politicamente para entregar quem tentar fechar ruas ou incendiar a propriedade dos patrões dos ônibus, como previa. Esses são os “verdadeiros cidadãos” (STEINBRUCH, 3/6/2014). No limite, o fato de milhares de pessoas protestando deveria apenas sensibilizar a opinião e os temas públicos, aproveitando a oportunidade (CUNHA FILHO, 9/7/2013) para o empresariado do transporte galgar posições, isto é, apenas um poder de agenda como apresentado na aceitabilidade de protestos por Habermas (1997, p. 114-1119) –, não o poder de parar a circulação da cidade. O conteúdo normativo domesticado é uma defesa de medidas que acelerem a circulação geral da cidade, uma tarifa “justa” com corte social no transporte coletivo que não interfira nas taxas de lucro dos proprietários e, fora da mobilidade urbana, menos burocracia para o mercado e a defesa de pautas anticorrupção. Em junho de 2013, as intencionalidades domesticantes das entidades representantes das classes dominantes buscam, enfim, tornar impossível paralisações e questionamentos ao custo de vida.

Considerações finais

Analisar as intencionalidades domesticantes de representantes empresariais e gestores nos permite analisar uma certa “direita nas retaguardas” que também se posicionou para aproveitar o ciclo de protestos de 2013 e alçar seus interesses no Estado ou junto a outras frações de capitalistas.



Menos visível e estudada do que a mudança de posição dos editoriais da mídia hegemônica, também indica tentativas de conformar manifestantes para defender ativamente a ordem dominante.

O conceito de domesticação derivado sobretudo com base na teoria democrática presente nas abordagens da cidadania crítica nos indicam que, quando as manifestações passam a ser aceitas nas democracias-liberais e a ativação política passa a ser valorizada, também passa a ser valorizado o aprendizado da ordem e a ativação política para conformar outros à ordem com o objetivo de atualizar as formas de dominação face suas novas contestações desde que mantenha sua existência. Isto é, de manter a divisão do trabalho político entre governantes e governados, classe trabalhadora e meios de produção, entre economia e política típica do Estado capitalista como definido por Poulantzas (2000). Nota-se que, em 2013, as entidades empresariais analisadas pretendiam a todo momento impedir e limitar o exercício do poder de parar a circulação de força de trabalho e mercadorias tematizando o custo de vida: às manifestações caberia apenas um poder de agenda – como sugere Habermas (1997) –, seriam organizadas de maneira cívica e patriótica – como sugere (AVELINO, 2011) – e que pautassem mais a aceleração da velocidade da cidade, no máximo, tarifa social, ou burocracia e “corrupção”.

Em suma, pretendiam transformar aquele conflito classista entre interesses antagônicos de trabalhadores(as) e empresários(as): mas um conflito interclassista entre os proprietários dos meios de circulação e a indústria do automóvel; ou um conflito moral contra determinados setores “corruptos” do Estado em detrimento do questionamento à dominação deste. Em ambos os casos, operam mecanismos de seletividade do Estado capitalista (OFFE, 1984) que a todo instante negam o caráter classista das manifestações.

Além disso, as matrizes discursivas das entidades analisadas sugerem uma dimensão pouco discutida de protestos massivos, a da “economia política da revolta” (ZIBECHI, 22/4/2022). A redução do fluxo de pessoas e mercadorias ocasionada por dias sucessivos de ruas trancadas, saques, incêndios a ônibus e

depredação de propriedade privada causam um conjunto de prejuízos à acumulação de capital que se assemelham a uma greve que se difunde em toda a cidade: são dias de baixo consumo e baixa utilização de serviços que tendem a afetar também o restante da cadeia produtiva desses setores. O esboço de uma greve da cidade se materializou parcialmente nas vias arteriais bloqueadas e se concretiza posteriormente: dentro do maior ciclo de greves desde 1983 houve greves de professores, greves de rodoviários, greve de garis e, mais recentemente, houve a greve geral de 2017 e “breques” de entregadores por aplicativos na pandemia. A revolta popular em 2013 compartilha de uma economia política comum a esse conjunto de paralisações que tomam as cidades de assalto e impactam a circulação de força de trabalho e mercadorias. Dessa forma, a análise de intencionalidades domesticantes das classes dominantes também contribui para retomar o debate sobre papel do capitalismo nos estudos de movimentos sociais, em caminhos paralelos aos de Della Porta (2017) e de Tatagiba e Galvão (2019).

Vale ressaltar que a domesticação não é automática. Não bastam que existam intenções domesticantes de quem exerce autoridade para que as classes plebeias sejam domesticadas. Ela depende da dinâmica complexa de como essas intencionalidades são recebidas e interpretadas, mesclando mecanismos de medo e de construção de subjetividades. Para atestar que houve domesticação, há que se matizar sobre quais setores das manifestações e como eles interagem entre si: não se espera que ela funcione da mesma forma para quem lutava por serviços públicos mais baratos e entre quem demandava “menos corrupção”.

Contudo, as tentativas de domesticação empresariais reafirmam que aquele era (e é) um processo de disputa em aberto (BRINGELS; PLEYERS, 2015) e que a domesticação sinaliza uma de várias explicações de como. Se seus desfechos já estivessem dados, porque várias frações das classes dominantes – empresários de transporte coletivo urbano, industriais paulistas, prefeitos, empresas de água, energia, infraestrutura, comerciantes, proprietários de shoppings, fabricantes de ônibus e automóveis individuais, dentre outros –



precisaram agir e se posicionar naquela conjuntura para impedir que a revolta popular concretizasse uma greve da cidade pondo em xeque o custo de viver por meio da tarifa zero? Se o empresariado precisa sonhar os pesadelos para os(as) trabalhadores(as) e se movimentar na luta de classes para contê-la e dela se apropriar, isso significa que a estrutura de dominação que têm a seu dispor foi minimamente perturbada em junho de 2013. Parar a cidade e não pagar para se deslocar não foi apenas uma possibilidade distante.

REFERÊNCIAS

- ABDIB 2013. "O preço do serviço é o alvo errado". Disponível em: <https://www.abdib.org.br/2013/07/08/o-preco-do-servico-e-o-alvo-errado/>. Acesso em: 09 jun. 2023.
- ANTP. 2014. "Frente de prefeitos quer inclusão de pagamento de precatórios na pauta eleitoral.", 21 maio 2014. Disponível em: <http://www.antp.org.br/noticias/clippings/frente-dos-prefeitos-quer-inclusao-de-pagamento-de-precatorios-na-pauta-eleitoral.html>. Acesso em: 17 out. 2019.
- ALONSO, A.; MISCHÉ, A. 2016. "Changing Repertoires and Partisan Ambivalence in the New Brazilian Protests". *Bulletin of Latin American Research*, v. 1, p. n/a-n/a.
- AVELINO, N. 2011. "Governamentalidade e democracia-liberal: novas abordagens em teoria política". *Revista Brasileira de Ciência Política*, n. 5, jan./jul., p. 81-107.
- BARBOSA, G. H. 2018. *O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito de São Paulo (CMTT/SP): participação e mobilidade*. Tese de Doutorado (Doutorado em

Ciência Política) – Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de São Carlos (PPGPOL/UFSCar), São Carlos.

BELTRAME, V. 2017. *Cidadania e noticiabilidade: o protesto como conflito e infração nos jornais impressos brasileiros (1983-2013)*. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Comunicação Social) – Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Comunicação – UNB, Brasília.

BERNARDO, J. 2009. *Economia dos Conflitos Sociais*. São Paulo: Editora Expressão Popular.

BIANCHI, A. 2011. "Political Science contra a democracia". *Opinião Pública*. v. 17, n. 1, jun. p. 76-105.

BIANCHI, A. 2004. *O Ministério dos Industriais: A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo na crise das décadas de 1980 e 1990*. Tese de doutorado (Doutorado em Ciência Política) – Departamento de Ciência Política do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais – Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP.

BOITO JR., A. 2016. "Os atores o enredo da crise política". In: JINKNGS, I.; DORIA, K.; CLETO, M. (Org.). *Por que gritamos golpe? Para entender o impeachment e a crise política no Brasil*. São Paulo: Boitempo Editorial.

BRAGA, R.; BIANCHI, A. 2017. "Depois de junho: qual o futuro para uma esquerda pós-petista?" In: MIGUEL, L. F.; BIROLI, F. *Encruzilhadas da democracia*. Porto Alegre: Editora Zouk.

BRASIL. 2015. Emenda Constitucional Nº 90/2015. In: Constituição Federal. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm. Acesso em: 26 maio 2023.

- BRINGEL, B.; PLEYERS, G. 2015. "Junho de 2013? dois anos depois: polarização, impactos e reconfiguração do ativismo no Brasil". *Nueva Sociedad*, v. 259, p. 4-17.
- CARVALHO, L. 2018. *Valsa Brasileira: do boom ao caos econômico*. São Paulo: Editora Todavia.
- CROZIER, M.; HUNTINGTON, S. P.; WATANUKI, J. 1975. The crisis of democracy: report on the governability of democracies to the trilateral comission. New York: New York University Press.
- CUNHA FILHO, O. 2013. Em Audiência Pública "Política Nacional de Transporte Público" na Câmara dos Deputados. Vídeo em arquivo próprio, 09 jul.
- DALTON, R. J.; SHIN, D. C. 2014. "Reassessing the civic culture model". In: DALTON, R. J.; WELZEL, C. *The civic culture transformed: from allegiant to assertive citizens*. New York: Cambridge University Press.
- DELLA PORTA, D. 2017. "Political economy and social movements studies: the class basis of anti-austerity protests". *Antropological Theory*. v. 17(4), 453-473.
- DESNEURALIZADOR BRASIL. 2016. "Operação 2,80: e a revolta popular só aumenta", 23 maio. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_v3KMzwdmgM. Acesso em: 01 jun. 2023.
- DIEESE. 2023. "Balanço das greves de 2022". *Estudos e pesquisas*, n. 104-23 fev.
- ESTADÃO. 2013. "Entidade pede ação contra saques a lojas", 21 jun. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,entidade-pede-acao-contra-saques-a-lojas-imp-,1045030>. Acesso em: 07 out. 2019.
- ESTADÃO. 2013. "Aprovação de regime pode reduzir tarifa, diz Fortunati", 19 jun. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/brasil/aprovacao-de-regime-pode-reduzir-tarifa-diz-fortunati/>. Acesso em: 19 jan. 2019.

- ERRANDONEA, A. 1989. *Sociologia de la dominacion*. Montevideo: Nordan & Comunidad.
- EBC. 2013. "Haddad volta a defender municipalização da Cide para financiar transporte público", 13 ago. 2013. Disponível em: <http://www.ebc.com.br/noticias/politica/2013/08/haddad-volta-a-defender-municipalizacao-da-cide-para-financiar-transporte>. Acesso em: 19 jan. 2019.
- FERNANDES, E. G.; TEIXEIRA, A. N. 2018. "Por um modelo analítico no estudo dos enquadramentos midiáticos a processos de mobilização". *Revista Sociedade e Estado*, v. 33, n. 3, set./dez.
- FNP. Histórico, [s. d.]. Disponível em: <http://fnp.org.br/fnp/historico>. Acesso em: 20 mar. 2020.
- FOLHA DE S.PAULO. 2014. "Cansei de reclamar dos políticos, não adianta", diz Paul Skaf em entrevista". Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/09/1511143-cansei-de-reclamar-dos-politicos-nao-adianta-diz-paulo-skaf-em-entrevista.shtml>. Acesso em: 24 jan. 2020.
- FRANÇA, G. H. S. F. 2020. "Enjaulando pássaros: Junho de 2013 e a domesticação dos protestos no Brasil". Dissertação de Mestrado (Mestrado em Ciência Política) – Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade de Brasília (UNB), Brasília.
- HABERMAS, J. 1997. *Direito e democracia: Entre facticidade e validade*. Rio de Janeiro: Editora Tempo Brasileiro.
- HAMILTON, A.; MADISON, J.; JAY, J. 2003. *O federalista*. Trad: Hiltomar Martins Oliveria. Belo Horizonte: Livraria Líder e Editora Ltda.

- HIRSCHMAN, A. O. 1982. De consumidor a cidadão: atividades privadas e participação na vida pública. São Paulo: Editora Brasiliense.
- IG. 2013. "Vendas de ônibus caem após redução das tarifas", 26 nov. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/noticia/observatorio/2013-II-26/vendas-de-onibus-caem-apos-reducao-das-tarifas.html>. Acesso em: 17 out. 2019.
- INTERVOZES. 2014. *Vozes silenciadas: mídia e protestos: a cobertura das manifestações de junho de 2013 nos jornais O Estado de S. Paulo, Folha de S. Paulo e O Globo*. São Paulo: Intervozes – Coletivo Brasil de Comunicação Social.
- KLINGEMAN, H. 2014. "Dissatisfied democrats: democratic maturation in old and new democracies". In: DALTON, R. J.; WELZEL, C. *The Civic Culture transformed: from allegiant to assertive citizens*. New York: Cambridge University Press.
- LEWBOW, R. N. 2009. "Constitutive Causality: imaginal spaces and political practices". *Millennium: Journal of International Studies*. v. 38, n. 2, p. 211-239.
- MANIN, B. 2013[2012]. "A democracia do público reconsiderada". *Revista Novos Estudos*, 97, nov.
- MEDEIROS, N. F.; M. 2017. "Democracia do proletariado: elementos para a reconstrução de uma teoria democrática marxista". In: MACHADO, C.; MARQUES, D.; TAVARES, F. M. M.; TRINDADE, T. (Org.). *Democracia e desigualdade: registros críticos*. Porto Alegre: Editora Zouk.
- MICHEL, R. 1982. *Sociologia dos Partidos Políticos*. Brasília: Editora da UnB.
- MIGUEL, L. F. 2018. Dominação e resistência: desafios para uma política emancipatória. São Paulo: Editora Boitempo.
- NORRIS, P. 1999. *Critical Citizen: global support for democratic governance*. New York: Oxford University Press.

- NORRIS, P. 2002. *Democratic Phoenix: reinventing political activism*. New York: Cambridge University Press.
- NORRIS, P. 2011. *Democratic deficit: critical citizens revisited*. New York: Cambridge University Press.
- NORRIS, P.; FRANK, R.W.; COMA, F. 2015. *Contentious elections: From ballots to barricades*. New York: Routledge.
- NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2013. "O transporte público que o Brasil quer". *Revista NTUrbano*, ano I, n. 4., jul./ago.
- NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2013b. "Carta de Abertura do Seminário da NTU em 2013". Arquivo próprio.
- NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2013c. "Faixas exclusivas: proposta emergencial para a qualificação do transporte público". *Revista NTUrbano*, ano I, n. 5, set./out.
- NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2013d. "O transporte público que o Brasil quer". *Revista NTUrbano* ano I, n. 4, jul./ago.
- NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2014. *Anuário NTU: 2013-2014*. Brasília.
- NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2014b. "Como atender as demandas sociais referentes ao transporte público?" *Revista NTUrbano*, ano II, n. 10, jul./ago.
- NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2014c. *Carta Aberta aos Candidatos à Presidência da República*. Brasília.
- NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2014d. "Ataques a ônibus sobem mais de 200% desde início de 2013". *Revista NTUrbano*., ano II, n. 9, maio/jun.

NTU. 2014e. "Quem paga a conta do transporte público por ônibus no Brasil?" *Revista NTUrbano*, ano II, n. 7, jan./fev.

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2017. FSB Pesquisa: Situação econômico-financeira das empresas de transporte público urbano. Brasília.

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. [S./d]. A NTU. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/AreasInternas.aspx?idArea=3>. Acesso em: 20 mar. 2020.

O DIA. 2018. "Ministros se reúnem com representantes de entidades de caminhoneiros.", 24 maio. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/brasil/2018/05/5543160-ministros-se-reunem-com-representantes-de-entidades-de-caminhoneiros.html>. Acesso em: 01 jun. 2023.

O ESTADO-CE. 2013. "Produção e venda de veículos novos batem recorde no país", 05 jul. 2013. Disponível em: <https://www.oestadoce.com.br/economia/producao-e-venda-de-veiculos-novos-batem-recorde-no-pais/>. Acesso em: 08 maio 2020.

OFFE, C. 1984. *Problemas estruturais do Estado capitalista*. Rio de Janeiro: Editora Tempo Brasileiro.

PERONDI, D. 2016. *Relatório da proposta de emenda à constituição nº 241-a*. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1495741&filename=Tramitacao-PEC%20241/2016. Acesso em: 26 maio 2023.

PINTO, C. R. J. 2017. "A trajetória discursiva das manifestações de rua no Brasil (2013-2015)". *Lua Nova*, 100: 119-153.



- POULANTZAS, N. 2000. *O Estado, o poder e o socialismo*. Rio de Janeiro: Graal.
- RECORD NEWS. 2013. *Presidente da NTU comenta possibilidade de estatização do transporte público*, 03 jul. 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=L5m6sRX66Hs>. Acesso em: 13 jun. 2023.
- SADER, E. 1988. *Quando novos personagens entraram em cena. Experiências e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo (1970-1980)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- SHWARTZ-SHEA, P.; YANOW, D. 2012. *Interpretive research design*. New York: Routhledge.
- SCHUMPETER, J. 2003. *Capitalism, Socialism and Democracy*. New York; London: Routhledge.
- SINGER, A. 2016. "A (falta de) base política para o ensaio desenvolvimentista". In: SINGER, A.; LOUREIRO, I. *As contradições do lulismo: a que ponto chegamos?* São Paulo: Boitempo Editorial.
- SILVA, R. M. A. 2014. "A verdadeira mobilidade". *Estadão*, 22 abr. 2014. Disponível em: <https://opinioao.estadao.com.br/noticias/geral,a-verdadeira-mobilidade-imp-,1156804>. Acesso em: 17 dez. 2019.
- STEINBRUCH, B. 2013. "O automóvel." *Folha de S.Paulo*, 22 abr. 2013. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/benjaminsteinbruch/2014/04/1443513-o-automovel.shtml>. Acesso em: 24 jan. 2020.
- STEINBRUCH, B. 2013. "Xô pessimismo". *Folha de S.Paulo*, 30 jul. 2013. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/benjaminsteinbruch/2013/07/1318732-xo-pessimismo.shtml>. Acesso em: 03 fev. 2020.

- STEINBRUCH, B. 2013. "Esqueceram da burocracia." *Folha de S.Paulo*, 16 jul 2013. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/benjaminsteinbruch/2013/07/1311618-esqueceram-da-burocracia.shtml>. Acesso em: 29 jan. 2020.
- STEINBRUCH, B. 2014. "Violência e direitos." *Folha de S.Paulo*, 03 jun. 2014. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/benjaminsteinbruch/2014/06/1464018-violencia-e-direitos.shtml>. Acesso em: 06 jan. 2020.
- STENBRUCH, B. 2013. "Um bom sinal." *Folha de S.Paulo*, 02 jul. 2013. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/benjaminsteinbruch/2013/07/1304705-um-bom-sinal.shtml>. Acesso em: 03 fev. 2020.
- TARROW, S. 2009. *O poder em movimento: movimentos sociais e confronto político*. Trad. Ana Maria Sallum. Petrópolis: Vozes.
- TATAGIBA, L.; GALVÃO, A. 2019. "Os protestos no Brasil em tempos de crise (2011 a 2016)". *Opinião Pública*, v. 25, n. 1, jan./abr., p. 63-96.
- TATAGIBA, L; TRINDADE, T.; TEIXEIRA, A. C. C. T. 2015. "Protestos à direita no Brasil (2007 a 2015)". In: VELASCO E CRUZ; KAYSEL, A.; CODAS, G. (Org.). *Direita, volver! O retorno da direita e o ciclo político brasileiro*. São Paulo: Perseu Abramo.
- TAVARES, F. M. M. 2016. *Deliberação e capitalismo: uma crítica marxista ao pensamento de Habermas*. Curitiba: Appris Editora.
- TRINDADE, T. 2018. "A relação entre protesto e deliberação: reflexões para o aprofundamento do debate". *Opinião Pública*, v. 24, n.1 jan./abr.
- TRINDADE, T. 2018. "Os limites da democracia: a legitimidade do protesto no Brasil participativo". *Revista Brasileira de Ciência Sociais*, v. 33, n. 97.

VALOR ECONÔMICO. 2013. "Manifestações fazem varejo perder R\$38,6 milhões em junho, aponta CNC", 09 jul. 2013. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2013/07/09/manifestacoes-fazem-varejo-perder-r-386-milhoes-em-junho-aponta-cnc.ghtml>. Acesso em: 24 out. 2019.

VALOR ECONÔMICO. 2013. "Cide para gasolina é prioridade para Estados e Municípios", 25 jun. 2013. Disponível em: <https://valor.globo.com/politica/noticia/2013/06/25/cide-para-gasolina-e-prioridade-para-estados-e-municipios.ghtml>. Acesso em: 24 out. 2019.

VELOSO, E. R. 2016. Democracia feita na rua: uma investigação sobre o impacto de protestos por mobilidade urbana, no Brasil, na definição de agenda governamental. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Goiás. Goiânia.

VITULLO, G. 2009. "Representação política e democracia representativa são expressões inseparáveis? Elementos para uma teoria democrática pós-representativa e pós-liberal". *Revista Brasileira de Ciência Política*, n. 2. Brasília, jul./dez. p. 271-301.

ZIBECHI, R. 2022. "Economia política da revolta.", 22 abr. 2022. Disponível em: <https://terrasemamos.wordpress.com/2022/04/22/raul-zibechi-a-economia-politica-da-revolta/>. Acesso em: 01 jun. 2023.