

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
Escola de Arquitetura
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Júlia Ceccon Ortolan

JUNHO DE 2013 E OS AVANÇOS DA TARIFA ZERO:
uma análise das antecedências e repercussões da luta a
partir de uma crítica dos afetos

Belo Horizonte/MG
2024

Júlia Ceccon Ortolan

JUNHO DE 2013 E OS AVANÇOS DA TARIFA ZERO:
uma análise das antecedências e repercussões da luta a
partir de uma crítica dos afetos

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Rita de Cássia Lucena Velloso.

Belo Horizonte/MG

2024

FICHA CATALOGRÁFICA

O78j

Ortolan, Júlia Ceccon.

Junho de 2013 e os avanços da Tarifa Zero [manuscrito] : uma análise das antecedências e repercussões da luta a partir de uma crítica dos afetos / Júlia Ceccon Ortolan. - 2024.

180f. : il.

Orientadora: Rita de Cássia Lucena Velloso.

Dissertação (mestrado)– Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Revoltas - Teses. 2. Transporte urbano - Teses. 3. Transportes – Tarifas - Teses. 4. Sociologia urbana - Teses. 5. Sentidos e sensações – Teses. I. Velloso, Rita de Cássia Lucena. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD 711.7



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO



FOLHA DE APROVAÇÃO

JUNHO DE 2013 E OS AVANÇOS DA TARIFA ZERO: uma análise das antecedências e repercussões da luta a partir de uma crítica dos afetos

JÚLIA CECCON ORTOLAN

Dissertação submetida à Comissão Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da UFMG como requisito para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração: Teoria, produção e experiência do espaço.

Aprovada em 14 de março de 2024, pela Comissão constituída pelos membros:

Documento assinado digitalmente

 RITA DE CASSIA LUCENA VELLOSO
Data: 23/04/2024 10:06:18-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Rita de Cássia Lucena Velloso - Orientadora
EA-UFMG

Documento assinado digitalmente

 MARCELA SILVIANO BRANDÃO LOPES
Data: 18/04/2024 19:15:47-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Marcela Silvano Brandão Lopes
EA-UFMG

Documento assinado digitalmente

 THIAGO CANETTIERI DE MELLO E SA
Data: 17/04/2024 15:21:24-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Thiago Canettieri de Mello e Sá
EA-UFMG

Documento assinado digitalmente

 ROBERTO ROLIM ANDRES
Data: 14/03/2024 12:48:29-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Roberto Rolim Andrés
EA-UFMG

Documento assinado digitalmente

 FILIPE AUGUSTO BARRETO CAMPELLO DE MELO
Data: 18/04/2024 18:06:39-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Filipe Augusto Barreto Campello de Melo
EA-UFMG

Belo Horizonte, 14 de março de 2024.

[...] quando sociedades se transformam, abrindo-se à produção de formas singulares de vida, os afetos começam a circular de outra forma, a agenciar-se de maneira a produzir outros objetos e efeitos. Uma sociedade que desaba são também sentimentos que desaparecem e afetos inauditos que nascem. Por isso, quando uma sociedade desaba, leva consigo os sujeitos que ela mesma criou para reproduzir sentimentos e sofrimentos.

Safatle, 2015, p. 10.

RESUMO

Este trabalho trata das Revoltas de Junho de 2013 no Brasil, a partir do fio condutor da mobilidade urbana – mais especificamente, sobre as mobilizações, horizontes e conquistas da luta pela Tarifa Zero. Entendendo as revoltas a partir da noção de acontecimento, que transcorre na intersecção entre condições materiais e subjetivas e funciona como pontos de inflexão e de abertura histórica, investigam-se as antecedências e repercussões atreladas a Junho. A tese principal é a de que os protestos de Junho contribuíram para a proliferação das políticas de Tarifa Zero no país, tendo-se em vista os mais de cem municípios que hoje dispõem do sistema. As relações que se estabelecem entre o acontecimento e os avanços sobre a mobilidade urbana não consistem em associações causais simplistas: há de se considerar a multidimensionalidade do acontecimento, bem como seus efeitos simbólicos, que se registram, para além da sua imanência, nos corpos, sujeitos e imaginários políticos. Para compreender as repercussões de Junho no imaginário social e político de hoje, é preciso investigar as disposições afetivas e os sujeitos implicados à época, e o lugar que esses sujeitos e afetos ocupam hoje. Nessa ótica, a pesquisa realiza um percurso analítico à luz de uma crítica dos afetos, que considera as causas para aquilo que se sente e estabelece parâmetros de avaliação dentro das teorias sociais. Observando parâmetros de justiça social, este trabalho traça panoramas relativos à mobilidade urbana e às mobilizações de Junho de 2013, discutindo aspectos concretos e subjetivos que permitem pensar as implicações das revoltas nas formas de sujeição política atuais. Com a incursão sobre os afetos, pode-se constatar que as Revoltas de Junho tiveram um caráter de ruptura em relação aos modos de subjetivação hegemônicos e característicos da sociedade brasileira, e apresentaram, entre suas implicações, o reposicionamento das revoltas populares no centro das dinâmicas políticas e sociais, consagrando-as enquanto signo das lutas políticas da sociedade brasileira contemporânea.

Palavras chave: Junho de 2013; Tarifa Zero; afetos; mobilidade urbana; acontecimento.

ABSTRACT

This work deals with the June 2013 Uprisings in Brazil, based on the guiding thread of urban mobility – more specifically, on the mobilizations, horizons and achievements of the fight for Fare-free public transport. By understanding the revolts from the notion of an event, which takes place at the intersection between material and subjective conditions and functions as points of inflection and historical opening, the advances and repercussions linked to June are investigated. The main thesis is that the June protests contributed to the proliferation of Fare-free public transport policies in the country, given the more than one hundred municipalities that currently have the system. The relationships that are established between 2013 uprising event and advances in urban mobility do not consist of simplistic causal associations: it must be considered the multidimensionality of the event, as well as its symbolic effects, which are registered, in addition to its immanence, in the bodies, subjects and political imaginaries. To understand the repercussions of June 2013 on today's social and political imagination, it is necessary to investigate the affective dispositions and subjects involved at the time – as well as the place that these subjects and affects occupy today. From this perspective, the research follows an analytical path in the light of a critique of affections, which considers the causes for what one feels and establishes evaluation parameters within social theories. Observing parameters of social justice, this work outlines panoramas relating to urban mobility and the mobilizations of June 2013, discussing concrete and subjective aspects that allow us to think about the implications of the revolts on current forms of political subjection. With the incursion into affections, it can be seen that the June Revolts had a character of rupture in relation to the hegemonic and characteristic modes of subjectivation of Brazilian society. It also presented, among its implications, the repositioning of popular revolts at the center of the political and social dynamics, consecrating them as a sign of the political struggles of contemporary Brazilian society.

Keywords: June 2013; fare-free public transport; affections; urban mobility; event.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – capa da edição 199 do jornal Le Monde Diplomatique Brasil	39
Figura 2 – gráfico representando o modelo de Economia Donut	52
Figura 3 – diagrama: caminhos metodológicos da pesquisa.....	145

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 REVOLTAS DE JUNHO DE 2013 A PARTIR DE UMA CRÍTICA DOS AFETOS	16
1.1 Por que falar de junho de 2013 (é falar de hoje)	16
1.1.1 Narrativas sobre Junho.....	16
1.1.2 Importância de Junho: de que modo foi disruptivo	20
1.1.3 Outras interpretações e caminhos de análise	23
1.2 Junho enquanto acontecimento	25
1.2.1 Acontecimentos não são fatos dados	27
1.2.2 Abertura: passado, presente, futuro do pretérito	28
1.2.3 Para além da dimensão causal	29
1.2.4 Ruptura, imanência e transcendência.....	32
1.3 Um caminho possível para pesquisar Junho.....	33
1.3.1 Panorama de Junho	33
1.3.2 Por que falar da mobilidade urbana	37
1.4 Para uma crítica dos afetos.....	40
1.4.1 Conceituando afeto	41
1.4.2 Pressupostos para uma teoria normativa dos afetos	44
2 (INJUSTA) CONDIÇÃO DA VIDA URBANA A PARTIR DA MOBILIDADE	48
2.1 Perspectivas sobre a mobilidade urbana	48
2.2 Condição material e configuração histórica	50
2.2.1 A condição urbana de 2013.....	51
2.2.2 Urbanização e sistemas de mobilidade: século 20	56
2.2.3 Lógicas de Atuação do Estado	60
2.2.4 A política urbana e os modelos de cidade	61
2.2.5 O transporte coletivo – finais do séc. 20	66
2.2.6 Política nos governos do PT: 2003 - 2016	68
2.2.7 Da condição material à revolta	73
2.3 Um panorama da condição subjetiva	75

2.3.1	Poder urbano e desigualdades	75
2.3.2	Racismo estrutural.....	76
2.3.3	Desigualdade social e a questão de gênero	81
2.3.4	Cidade de muros.....	83
2.3.5	Sociedade hierarquizada e esfera pública retraída	86
2.4	Revoltas urbanas e os horizontes políticos.....	88
2.4.1	Revoltas históricas pelo transporte coletivo	89
2.4.2	A relação entre a revolta como horizonte político e a mobilização dos afetos.....	93
3	AS REPERCUSSÕES DE JUNHO: OS AVANÇOS E OS AFETOS	101
3.1	A materialidade: os ganhos e os alcances da luta do Tarifa Zero	101
3.1.1	Panorama político institucional da política de Tarifa Zero no Brasil.....	101
3.1.2	Panorama nacional das políticas de subsídio.....	107
3.1.3	Marcos normativos nacionais	109
3.1.4	SP, BH, Florianópolis e o contexto político-normativo recente.....	114
3.1.5	Ponderações parciais.....	120
3.2	O movimento pelo Passe Livre e as revoltas de Junho de 2013.....	123
3.2.1	Os processos de mobilizações nas três capitais.....	123
3.2.2	Reflexões transversais: atores, horizontes, táticas	135
3.2.3	Os significantes da revolta e as especificidades da luta pelo transporte.....	139
3.3	Reflexões e Implicações teóricas da crítica dos afetos.....	144
3.3.1	Quais são os afetos atrelados às Revoltas de Junho	146
3.3.2	Em que medida Junho incorpora ou atualiza o imaginário sociopolítico de hoje? .	154
3.3.3	Como a leitura dos afetos atualiza as narrativas sobre Junho.....	159
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	162
	REFERÊNCIAS	168
	Apêndice - Municípios com Tarifa Zero universal	177

INTRODUÇÃO

Os modos de subjetivação que hoje operam de modo hegemônico são pautados por uma individualidade exacerbada (Sennet, 1999) e pela lógica neoliberal da concorrência (Dardot; Laval, 2016). A narrativa do medo estrutura as dinâmicas de sociabilidade e de vida no espaço urbano sobre essa base individualista, promovendo o autoisolamento das classes sociais em grupos economicamente homogêneos. Isso reforça a tendência da condição moderna a uma supervalorização dos espaços privados e ao esvaziamento dos espaços públicos.

Paralelamente à neoliberalização e seus desdobramentos múltiplos nas condições da vida urbana, nota-se a ocorrência de um fenômeno social que parece se contrapor, em suas práticas, a essa hegemonia. Trata-se dos levantes urbanos das últimas duas décadas, que, nas formas de ação coletiva direta, têm ocupado espaços públicos de diversas cidades ao redor do mundo para reivindicar pautas sociais e políticas múltiplas. Importantes marcos que datam o início dessa onda de insurreições contemporâneas são a Primavera Árabe (2010), que se desdobrou nos países do Oriente Médio e norte da África; o movimento Occupy Wall Street (2011), nos EUA; o Movimento dos Indignados, na Espanha (2011); as manifestações em Santiago del Chile (2019); e o movimento Black Lives Matter (2013), iniciado nos Estados Unidos. Com as Revoltas de Junho de 2013 no Brasil, o país passou a compor a narrativa sobre as insurreições globais, chamando atenção para anseios e reivindicações que seguem hoje em pauta nos meios sociopolíticos.

Os levantes de 2013 têm sido caracterizados por suas particularidades em relação a movimentos sociais de épocas anteriores, sendo, por isso, parte importante do retrato da condição política contemporânea brasileira. As suas particularidades se acusam tanto a partir de suas dimensões causais, como por seus modos de agenciamento, expressões políticas e produções estéticas. Frente a esse quadro, há um esforço intelectual para atualizar o arcabouço teórico e conceitual, no sentido de nomear adequadamente as novas ações e sujeitos políticos aí manifestos.

Há muito material escrito que analisa as motivações políticas e os desdobramentos relativos às Jornadas de Junho de 2013, principalmente relacionando-as a questões da

política institucional em âmbito nacional. Boa parte dos teóricos reconhece que há uma complexidade inerente a esse acontecimento e, portanto, uma impossibilidade de entendê-lo de modo taxativo ou monocromático. Uma vertente teórica bastante expressiva aponta como efeito central de Junho a eleição de Jair Bolsonaro, passando por eventos como o Golpe de 2016 e a prisão de Lula (Nobre, 2020, p. 65)¹, em meio à ascensão de discursos fascistas no país. Narrativas como essa, proferidas como crítica pelo campo da esquerda política, na medida em que não reconhecem os protestos de Junho enquanto expressão da própria esquerda, ignoram a disputa por novos modos de representação e sujeição política que ali se apresentam.

Hoje já se está mais de uma década distante de 2013, e esse distanciamento enseja algumas sínteses ou elucidações sobre as manifestações daquele ano, de modo a inscrevê-las em uma discussão mais ampla sobre a condição subjetiva e política atual. A intenção motriz desta pesquisa é, nessa concepção, observar os efeitos de Junho de 2013 no ambiente sociopolítico e no sujeito político que se configura hoje no Brasil.

Para avançar sobre isso, há de se considerar que, não só nos atos de 2013 no Brasil, mas nas revoltas e outras ações performativas que ocupam momentaneamente os espaços públicos, há um caráter estético e efêmero que precisa ser assimilado. Para tanto, é necessário pensá-las sob o conceito de *acontecimento* (Dosse, 2013), mobilizando meios de análise que sejam capazes de contemplar a dimensão daquilo que acontece. Se há alguns anos a questão crítica era “como enxergar Junho de longe, estando perto”, uma questão para as pesquisas de hoje poderia ser “como enxergar Junho em movimento” – isto é, não como cena congelada no tempo – estando já a mais de dez anos distantes de lá. É necessário levar adiante uma pesquisa que transite, de modo dialético, entre duas dimensões do acontecimento: a imanência e a transcendência.

O acontecimento não é um fato dado, mas precisamente *aquilo que acontece a alguém*, trazendo ênfase à experiência estética dos corpos envolvidos e, conseqüentemente,

¹ “A teoria do ovo da serpente estabelece como marco mais próximo do início da crise atual as revoltas de Junho de 2013. Ali teria se iniciado a atual regressão autoritária. No momento em que as forças de esquerda teriam sido expulsas das ruas e que as forças da reação teriam tomado a liderança dos protestos, já estariam prefigurados os dois principais eventos que se seguiram: a deposição de Dilma Rousseff e a prisão de Lula. E, por fim, o momento culminante dessa mudança histórica, a eleição de Bolsonaro, em 2018” (Nobre, 2020, p. 65).

aos aspectos relativos às suas subjetividades. O caráter ambivalente e imaterial do campo subjetivo, portanto, se entremeia ao estudo, indicando a pertinência de um esquema de pesquisa aberto, sobre a lógica de perguntas, também abertas, e intermitentes reformulações de hipóteses.

Pesquisar nos interstícios entre subjetividade e acontecimentos urbanos, entretanto, ainda carece de metodologias bem delimitadas e dispostas a encarar a profundidade da discussão crítica requerida. Não obstante haja estudos que discutem a subjetividade enquanto base das dinâmicas urbanas, a questão sobre como aferir e analisar os processos de sujeição que evocam ou refutam tais subjetividades é menos evidenciada. Nesse espectro, a *crítica dos afetos*, de Filipe Campello, elucida um percurso metodológico possível, intencionada a reintroduzir o os afetos nas epistemologias das ciências sociais.

A *crítica dos afetos* vislumbra uma teorização normativa dos afetos (Campello, 2022), que pressupõe analisá-los a partir de critérios constitutivos das teorias sociais, extrapolando o campo psíquico-individual. É necessário, sob tais prerrogativas, compreender a situação social da qual derivam os afetos, estabelecendo uma dialética entre condição material e imaterial.

Reconhecendo a multidimensionalidade das pautas de Junho de 2013 e a impossibilidade de exercitar, nesta dissertação, uma crítica dos afetos de modo irrestrito sobre elas, optou-se pelo estudo focado em uma das suas dimensões causais: a mobilidade urbana. Mais especificamente, sobre as reivindicações e avanços em torno do transporte coletivo. Assim, em um jogo dialético entre materialidade e disposições subjetivas, o estudo se propõe a comparar os panoramas da mobilização social em 2013 e os avanços mapeados na política institucional recente, com a implementação da tarifa zero em diversos municípios do país.

A questão central é entender *como aquilo deu nisso*² ou, seja, que relações é possível estabelecer entre os dois momentos. A hipótese inicial desta pesquisa é a de que as Revoltas de Junho de 2013 se desdobraram no ganho de proeminência da discussão

² Expressão utilizada por Frederico Canuto na banca de qualificação, que ensejou os comparativos aqui descritos.

pública sobre a Tarifa Zero no país, tornando propícia sua implementação em diversos municípios.

Algumas perguntas orientam a dialética pretendida. Quais afetos podem ser atrelados a Junho de 2013? De que modo as disposições afetivas que levaram à ocorrência dos protestos seguem vivas hoje? Quais relações se observam entre tais disposições e quais as condições materiais e imateriais que as circunscrevem? Para avançar sobre essas perguntas, é preciso debater os afetos e suas circunscrições, a partir dos sujeitos implicados e, reflexivamente, entender que lugar esses sujeitos e afetos ocupam hoje.

A partir das análises colocadas, é preciso refletir, ainda, de que modo Junho pode ser considerado disruptivo, no sentido de suspender ou atualizar as subjetividades hegemônicas, características da condição social e política brasileira.

Na intenção de perseguir os propósitos aqui delineados, este trabalho está estruturado do seguinte modo: inicialmente, este tópico introdutório, seguido de três capítulos e um capítulo destinado às considerações finais.

O primeiro capítulo trata de aprofundar as justificativas sobre a relevância de se estudar Junho de 2013, a partir da perspectiva dos afetos. Apresenta a questão das narrativas hegemônicas que acabam por neutralizar sua posição e reverberações políticas, argumentando sobre a insuficiência das análises que buscam compreender o período somente a partir de indicadores macroeconômicos. Nesse sentido, expõe os preceitos necessários a uma abordagem teórica alternativa, a partir da compreensão da sua dimensão acontecimental e estética. Introduce, ainda, o tema da mobilidade urbana enquanto recorte fortuito para transitar entre questões estruturais, seus cotidianos e subjetividades correlatas. Ao final, aprofunda sobre a imbricação necessária dos afetos nas teorias sociais, discutindo as premissas metodológicas e conceituais necessárias para tal.

O segundo capítulo adentra na questão da mobilidade urbana, buscando traçar um panorama da realidade brasileira com foco no transporte público, a partir de perspectivas que enfatizam as injustiças sociais aí inscritas. Consideram-se, para tanto, aspectos objetivos e materiais, relativos às políticas e lógicas de atuação do Estado, ao longo do século 20 e até os anos recentes. Em um segundo momento, são elencados e debatidos alguns aspectos subjetivos e imateriais, característicos dessas épocas que

acompanharam as mudanças materiais descritas, que também configuram as condições atuais da mobilidade no país.

O tema das revoltas aparece, finalmente, na linha cruzada entre as discussões anteriores. Com destaque à camada histórica das revoltas urbanas, comentam-se momentos de insurreição popular em torno da questão do transporte público, situadas entre o final do século 19 e o século 20.

Na linha cruzada entre as dimensões material e imaterial que configuram o quadro da mobilidade urbana no país, destaca-se, por fim, a camada histórica das revoltas urbanas em torno da questão do transporte público. Comentam-se momentos de insurreição popular situados entre o final do século 19 e o século 20, apontados como chave fortuita para interpretar questões sociais de modo dialético e relacional. Apresenta-se, aí, o início da discussão sobre os afetos mobilizados nas revoltas, suas motivações e horizontes políticos.

O capítulo três dedica-se aos dois principais panoramas de análise, detalhando o estudo sobre seus objetos específicos. Em um primeiro momento, descreve os avanços materiais das políticas de Tarifa Zero implementadas a nível municipal em relação a um quadro nacional ampliado, no qual estão comentados os principais marcos legais e os modos de tarifação dos sistemas de transporte no país. Define-se, a partir daí, uma análise focada em três capitais brasileiras – São Paulo, Belo Horizonte e Florianópolis – que se desdobra tanto sobre seus contextos normativos específicos, como sobre os processos de mobilização observados em Junho de 2013.

A segunda parte desse mesmo capítulo trata dos processos de mobilização, analisando as motivações, modos de agenciamento, performatividades e táticas envolvidas. Sem intencionar uma descrição precisa de como sucedeu a revolta em cada uma das cidades, procura-se estabelecer reflexões que se mostrem transversais aos acontecimentos observados. Dentro disso, e em consonância com os históricos levantados no capítulo dois, debatem-se as especificidades e os significados das revoltas populares na luta pelo transporte.

A terceira parte alcança, finalmente, as discussões que conversam mais proximamente com as perguntas levantadas pela pesquisa, sobre as reverberações afetivas que podem ser associadas a Junho de 2013. Retomam-se, aí, pressupostos metodológicos

da crítica dos afetos, tendo em vista o modo como se deu sua aplicação ao longo do estudo.

Nas considerações finais são remontadas as principais constatações entre afetos, revolta e tarifa zero discutidas ao longo do trabalho, acrescidas de reflexões que levam a conjecturas sobre novas interpretações em relação a Junho de 2013. À medida que se apresentam essas reflexões, também são comentadas suas implicações sobre a *crítica dos afetos*, pensada enquanto caminho teórico-metodológico que se adotou na pesquisa. A partir de limitações e alcances reconhecidos neste estudo, levantam-se propostas incipientes que abraçam e atualizam o caminho crítico perseguido.

1 REVOLTAS DE JUNHO DE 2013 A PARTIR DE UMA CRÍTICA DOS AFETOS

1.1 Por que falar de junho de 2013 (é falar de hoje)

O presente tópico debate as razões que justificam o interesse sobre as Revoltas de Junho de 2013, chamando atenção para as narrativas já consolidadas até aqui e para as questões que permanecem sem respostas. Alguns indicativos sugerem que Junho teria desempenhado um papel disruptivo em relação a algumas normatividades sociais, expressando anseios políticos até não evidenciados até o momento. Deste modo, pretende-se debater de que forma tal disruptividade se apresenta, refletindo, por conseguinte, sobre os parâmetros de análise e interpretação mais adequados.

1.1.1 Narrativas sobre Junho

Muito já foi dito sobre a série de protestos de Junho de 2013, havendo uma série de narrativas não consensuais que disputam o seu significado. Algumas análises recentes (Brasil [...], 2023a; Andrés, 2022; Alonso, 2017) entendem que Junho de 2013 não pode ser reduzido a uma só conotação política e ideológica, dada a multiplicidade de agendas políticas e atores que deram corpo às mobilizações da época. Sob essa visão, Junho tampouco poderia ser interpretado de modo conclusivo a partir de um único desdobramento, já que sua multiplicidade constituinte implica em uma repercussão também multifacetada e heterogênea.

Há uma vertente teórica bastante expressiva (teoria dominante, segundo Marcos Nobre) que defende a teoria do *ovo da serpente*, atribuindo a Junho o lugar de germinação de uma sucessão de fatores que levaram à eleição de Jair Bolsonaro, envolvendo também atos como o Golpe de 2016, que destituiu a então presidente

Dilma Rousseff, e a prisão de Lula (Nobre, 2020, p. 65)³, em meio à ascensão de discursos fascistas no país.

A despeito de sua popularidade, que fez com que tal corrente de pensamento atingisse uma série de atores políticos e intelectuais brasileiros, Marcos Nobre questiona a tese do ovo da serpente, apontando, entre outros, para a falta de embasamento científico capaz de sustentá-la (Brasil [...], 2023a). No levantamento de cartazes das manifestações de Junho de 2013⁴, realizado por Roberto Andrés e analisado em sua tese "A razão dos centavos", aparecem com a mesma proporção menções ao nome de Dilma Rousseff (2,66% do total) e de Marcos Feliciano (2,5% do total). Ainda, entre os políticos nacionais, há também menções ao então presidente do Senado, Renan Calheiros (0,7% do total). Enquanto todos os cartazes direcionados a Feliciano e Calheiros são explicitamente de oposição (no caso de Feliciano, contra o projeto que ficou conhecido como "Cura Gay"), aqueles direcionados à então presidente Dilma Rousseff possuem teor variado, sendo que menos da metade com mensagens lhe são contrárias. Vale destacar que o único deputado federal com presença expressiva nas mensagens é Feliciano, sem qualquer destaque à figura política de Bolsonaro (Andrés, 2022).

Não havendo indícios concretos que testemunhem a favor da teoria do "ovo da serpente", como demonstrado pela análise dos cartazes, a interpretação de que Junho foi composto por massas pouco intelectualizadas, manipuladas em prol de um plano maior da extrema direita de destituição do poder o governo petista, resta enquanto fala especulativa. Nesse sentido, segundo Nobre, há um desviado caráter conspiratório que atravessa a teoria hegemônica sobre 2013, largamente difundida entre os críticos de esquerda, levando-os a reproduzir discursos que não estão fundamentados em dados. Segundo Nobre, a esquerda tropeçaria, neste caso, justamente no ponto central

³ "A teoria do ovo da serpente estabelece como marco mais próximo do início da crise atual as revoltas de Junho de 2013. Ali teria se iniciado a atual regressão autoritária. No momento em que as forças de esquerda teriam sido expulsas das ruas e que as forças da reação teriam tomado a liderança dos protestos, já estariam prefigurados os dois principais eventos que se seguiram: a deposição de Dilma Rousseff e a prisão de Lula. E, por fim, o momento culminante dessa mudança histórica, a eleição de Bolsonaro, em 2018" (Nobre, 2020, p. 65).

⁴ "Trata-se do projeto Grafias de Junho, em que foram analisados 6.183 cartazes registrados em 4.828 fotografias tiradas nas ruas de mais de 40 cidades brasileiras durante os protestos de junho de 2013", realizada por Roberto Andrés e analisado em sua tese "A razão dos centavos" (2021, p. 363).

da sua crítica sobre o discurso anticiência e a prática de criação e disseminação de *fake news*, características da extrema direita⁵ (Brasil [...], 2023a).

Ainda que as relações conspiracionistas com o governo sejam parte da ordem estabelecida, pois há nelas um papel estratégico de disseminação e na formação de opinião, há alguns limites que são distintos entre os campos políticos da extrema direita e da esquerda. De um lado, a extrema direita não teria compromisso com a institucionalidade, nem com a democracia, sendo o seu *modus operandi* a produção do caos e a conseguinte apresentação de soluções “ao caos que ela mesma cria”. De outro lado, quando a esquerda se utiliza de estratégias semelhantes, termina por contribuir com a corrosão das institucionalidades e da própria democracia, o que vai de encontro aos princípios e agendas que, histórica e essencialmente, a constituem. Há, portanto, uma linha ética e tática que a esquerda não deveria estar disposta a ultrapassar (Brasil, 2023a).

Quando a esquerda se apropria da teoria do “ovo da serpente”, acaba por “demonizar Junho de 2013”, enquadrando o acontecimento enquanto peça que articulou de modo contrário às ideologias de esquerda⁶. É preciso recordar que Junho de 2013 ficou marcado, entretanto, pelo protagonismo da pauta do transporte coletivo, encabeçada por movimentos autonomistas como o Movimento Passe Livre (MPL), que marcou o estopim inicial da onda de protestos ocorridos naquele ano. Não seria curioso, assim, que o campo da esquerda, tradicionalmente favorável a todo tipo de expressão popular e pulso democrático, se posicionasse contrário às manifestações sociais de 2013? (Brasil [...], 2023a).

À medida que Junho é reduzido ao entendimento de ter operado como marco estratégico de um plano de extrema direita, ofuscam-se seus valores e tendências de viés revolucionário, historicamente presentes nas lutas pelo transporte coletivo do país.

No Brasil, as reivindicações populares em prol do transporte coletivo possuem histórico emblemático, mesmo em período anterior à formalização dos atores que se tornaram

⁵ Fala de Marcos Nobre na palestra do dia 14 de junho de 2023, dentro do Seminário Brasil, Manifestações, junho de 2013: cidades, política, acontecimento, promovida pelo Grupo de Pesquisa Cosmópolis-UFMG.

⁶ “Quando foi que a esquerda demonizou uma revolta popular no brasil? A parte da esquerda liderada pelo PT demoniza Junho” (BRASIL [...], 2023a).

importantes articuladores da luta no país. Destacam-se na história a Revolta do Vintém (1879-1880), no Rio de Janeiro, a Revolta do Buzu (2003), em Salvador, e a Revolta da Catraca (2004-2005), em Florianópolis. Como se nota, o nome “revolta” é recorrente, estando ligada, em todos esses casos, a uma manifestação popular mobilizada contra as lógicas do sistema estabelecido. Entretanto, não é essa a denominação comum que recai sobre as mobilizações de 2013, que entraram no discurso hegemônico com o prefixo “Jornadas”.

Diferentemente da palavra “revolta”, o termo “jornada” na história política brasileira não apresentou aderência em outros eventos sociopolíticos, de modo que, hoje, não traz consigo significantes mais profundos. Enquanto o Brasil tem um termo consagrado para discutir esse tipo de acontecimento (“revolta”), especialmente quando se trata de movimentos que reivindicam sobre o tema do transporte coletivo, “o que se aplica perfeitamente a Junho”, a expressão “Jornadas” parece não evocar nenhum sentido vigoroso. O termo “revolta” também apresenta proximidade com o tema das cidades, devido aos contextos das revoltas anteriores, que chamavam atenção para a condição urbana e as críticas aos modelos de urbanização vigentes. Nesse espectro, o termo “Jornadas” parece ter por finalidade, ou por efeito, neutralizar os significantes revolucionários e críticos atribuíveis a Junho (Brasil [...], 2023a).

Ainda que se tente pintar às brasileiras e brasileiros a ideia de um povo sumariamente passivo e cordial, ideia corroborada e reproduzida por denominações pacificadoras como *Jornadas de Junho*, há reflexões no sentido contrário que podem ser extraídas do mesmo caldo de onde se extraiu essa pretensa neutralidade. Pondo Junho de 2013 em perspectiva, como marco inicial de um período de mobilizações populares que sucederam até 2016, Angela Alonso comenta:

Mobilizações contínuas em sentidos diferentes, por mais de três anos, desmentem a crença disseminada da passividade dos brasileiros. Poucas sociedades se mobilizam tanto e sobrevivem à intensa mobilização em direções contrárias, sem explodir em confronto aberto (Alonso, 2017, p. 57).

A constatação de Alonso chama atenção para a possibilidade de analisar as revoltas e suas reverberações diante dos traços culturais da sociedade que expressam.

Nesse sentido, e em observância aos traços característicos da cultura nacional, Andrés tece reflexões acerca das formas de cidadania e modos de sujeição política no Brasil.

O autor remonta à cena histórica, discutindo elementos como apatia, relação com espaços públicos e cívicos, e questões que explicam o distanciamento dos indivíduos em relação aos problemas de ordem pública. Segundo Andrés (2022, p. 126): “a debilidade de espaços público e cívico marcaria o país, sendo desafiada por avanços e mobilizações sociais que tiveram nas revoltas de junho de 2013 um de seus momentos mais ruidosos”. É nesse viés que Junho de 2013 contracenava com a passividade estabelecida e indica pontos de inflexão sobre os modos de sujeição política à brasileira.

1.1.2 Importância de Junho: de que modo foi disruptivo

É importante fazer um resgate das causas que mobilizaram as manifestações de 2013, no sentido de fomentar debates teóricos para além de narrativas hegemônicas ou reducionistas. Para tanto, é preciso situar Junho em uma rede de protestos globais, observando as peculiaridades da mobilização no Brasil; mapear os anseios e insatisfações aí presentes e os desdobramentos da mobilização para além da contingência dos protestos. Afinal, por que é que Junho é considerado disruptivo e apresenta-se como marco político tão emblemático, quase onze anos depois da sua ocorrência?

Segundo Vladimir Safatle, “engana-se quem acredita que o século XXI iniciou em 11 de setembro”, com o atentado às Torres Gêmeas. Essa seria a narrativa escolhida por alguns, como forma de demarcar o século “sob o signo do medo, da ‘ameaça terrorista’ que nunca passa”. O século 21 iniciou-se, na verdade, com a primavera árabe na Tunísia, em 2010 (Safatle, 2021). Desde então, uma sequência de insurreições eclodiu pelo mundo, sob a forma de protestos e manifestações, exigindo direitos, em uma prática de democracia direta. São alguns exemplos: a Primavera Árabe (2010), que se desdobrou nos países do Oriente Médio e norte da África; o movimento Occupy Wall Street (2011), nos EUA; o Movimento dos Indignados, na Espanha (2011); as manifestações em Santiago del Chile (2019); e o movimento Black Lives Matter (2013), iniciado nos Estados Unidos; manifestações recentes na Colômbia (2021). Reconhecer esses movimentos como marcas sociais da conjuntura atual permite fortalecer, *a priori*, uma narrativa histórica e social contra-hegemônica.

Na maioria dos casos, a mobilização foi impulsionada em função da crise econômica que assolava os países, submetendo suas populações a condições de vida precarizadas e comprometendo os direitos civis. À diferença desse cenário, contudo, o Brasil de 2013 não estava submetido a situação econômica equiparável – a piora dos índices macroeconômicos seria somente observada de modo expressivo a partir de 2015 (Brasil [...], 2023a).

Não sendo possível, portanto, atribuir à crise econômica a razão para os protestos de Junho, é preciso abrir a interpretação para enxergar o que estava, então, em descompasso, e pelo que gritavam as ruas naquele momento. A pesquisa de Andrés (2022) é uma das mais recentes e relevantes para uma compreensão profunda e ampliada das motivações de Junho de 2013.

Depurando a multiplicidade das ruas de Junho, é possível enxergar um consenso em torno de algumas agendas, que seriam capazes de representar a maioria dos manifestantes. Este mínimo denominador comum pode ser descrito em cinco pontos [...] O *primeiro* seria a **rejeição à Copa do Mundo**, seja por seus gastos, pelo excesso de poder da Fifa ou pelos impactos gerados. O *segundo* estaria nas **melhorias dos serviços públicos de saúde e educação**, algo que, embora seja certo lugar comum, raramente foi endereçado no Brasil com tanta ênfase por um público tão diverso e não militante. O *terceiro* seria a **melhoria do transporte urbano**, uma pauta que nunca havia se tornado prioritária no país e que, mesmo sendo diluída após a massificação, ganhou um alcance inédito. O *quarto* ponto seria ligado à **defesa da democracia** em sentido mais amplo, articulada sobretudo pelo rechaço à violência policial e a reivindicação do direito ao protesto, mas também pelas mensagens que pediam maior incidência popular nas decisões públicas. Por fim, o *quinto* ponto seria a **rejeição à corrupção** que, embora não pautasse o discurso da esquerda que estava no governo, atravessou os vários campos políticos e teve presença significativa também junto a manifestantes do campo progressista (Andrés, 2022, p. 382, grifo nosso).

O extenso e variado leque de pautas destacado por Andrés indica, como se pode observar, uma insatisfação popular em relação aos elementos que constituem o esquema político-democrático e suas representatividades. E, ainda, uma insatisfação generalizada com a condição de vida urbana, correlata do descaso político, seja em função de uma ausência programada, como por efeitos colaterais negativos de grandes investimentos fomentados pelos governos (a exemplo das remoções promovidas pelos megaeventos, como a Copa).

Trata-se, destarte, de pautas relacionadas ao bem-estar e à qualidade de vida de uma sociedade que é majoritariamente urbana, compostas por aspectos que não podem

ser descritos em termos de indicadores como Produto Interno Bruto (PIB) e níveis de inflação, mas a partir de questões da vida cotidiana.

Entre essas questões estariam, por exemplo, o tempo despendido no trânsito; o custo das tarifas de transporte público em relação aos salários; os problemas de saúde gerados pela poluição do ar; as mortes e problemas de saúde gerados por acidentes de trânsito; a insatisfação com remoções e elitização de espaços urbanos; a distribuição e qualidade dos serviços públicos de educação e saúde; a qualidade dos espaços públicos e das moradias (Andrés, 2022, p. 22).

A partir daí, quando se muda o foco dos indicadores macroeconômicos para os indicadores que contam a realidade da condição urbana vivida, é possível contrapor a ideia de que o Brasil vinha vivendo, nas duas décadas que antecederam 2013, os seus anos de ouro⁷.

Entre as reivindicações presentes em Junho de 2013 tem destaque a questão da representatividade política, das instituições democráticas e seus modos de funcionamento, fator que aproxima Junho dos protestos insurgentes ao redor do mundo, reunidos por esse mesmo anseio contestatório. Segundo Nobre, “o sistema político tinha se tornado amorfo, não conseguíamos ver diferenças entre os governos; o setor político não tinha mais esse caráter pedagógico do confronto; [a maioria] dos partidos tinham perdido sua relação com a sociedade” (Brasil [...], 2023a).

Nesse sentido, Junho não consistiu em uma continuidade das formas organizativas tradicionais da esquerda. Ainda que sem excluir a participação desse grupo político, observou-se entre os protestos uma pulverização de repertórios que fazem registro de novos modos de expressão e articulação política, característicos da contemporaneidade.

Esses novos modos de agir coletivamente indicam atualizações necessárias nos jogos políticos e institucionais, para que as pessoas sigam sentindo-se representadas. Isso não quer dizer que a forma organizativa tradicional da esquerda deixou de representar a população, mas que ao menos boa parte das pessoas já não se sente mais representada por ela, e “uma forma organizativa boa é aquela que representa boa parte das pessoas” (Brasil [...], 2023a). Em outras palavras, há uma mudança estrutural na

⁷ Essa é uma das narrativas defendidas por campos da esquerda petista, que teve seu protagonismo na agenda política nacional nas últimas décadas, especialmente a partir de 2003, com o início do primeiro governo Lula (Brasil [...], 2023a).

sociedade que precisa ser compreendida, a partir da expressão desses outros sujeitos políticos que estiveram presentes em Junho.

1.1.3 Outras interpretações e caminhos de análise

Compreender Junho de 2013 implica compreender, portanto, os sujeitos políticos daquele momento em seus anseios e expectativas, bem como as reverberações do acontecimento no espectro sociopolítico de hoje. Para tanto, é possível traçar alguns pressupostos de pesquisa, dadas as explanações anteriores, na tentativa de fomentar outras narrativas sobre Junho de 2013. Questionar a construção hegemônica que neutraliza Junho é um primeiro passo para captar as críticas que mobilizaram o acontecimento, percebendo o que segue latente, o que se transformou e o que tais críticas informam sobre o sujeito político de hoje.

Um primeiro pressuposto é atentar para dados relativos à condição urbana. Se as tentativas de estudar 2013 a partir dos indicadores macroeconômicos não apresentaram respostas suficientes para explicar as mobilizações, dados relativos à qualidade de vida, enxergados na escala do cotidiano, apontam-se como um caminho mais fértil para essa proposta. Uma das pesquisas que exercita justamente essa mudança de foco é a tese de Roberto Andrés (2022), que se aprofunda na temática da mobilidade, pensando, a partir daí, a condição urbana estabelecida – as injustiças sociais e históricas e as bases culturais e subjetivas que a sustentam.

Roberto Andrés olha para o passado, reconstituindo a história e resgatando aspectos característicos da cultura brasileira que dão conteúdo e forma ao contexto da mobilidade urbana no país. Andrés escancara o que um dos *slogans* de luta mais populares de 2013 já dizia: “não é só pelos vinte centavos”, revelando lógicas socioeconômicas que são inerentes às discussões de mobilidade e à reivindicação da tarifa - relativas, por exemplo, à desigualdade social e às questões raciais estruturantes (discussão que será aprofundada no capítulo 2).

Considerando a perspectiva de Andrés, e passados mais de dez anos desde Junho de 2013, é possível continuar essa discussão pensando nos desdobramentos que sucederam de lá pra cá. Em relação às conjunturas históricas, bases socioeconômicas

e culturais que se pode traçar sobre Junho de 2013, quais seriam e como podem ser identificadas as mudanças relativas a essa conjuntura, no tempo atual?

Estabelecendo alguns paralelos com as revoltas de outros países, Nobre comenta algumas mudanças suscitadas por elas, evidenciando o sentido de possíveis impactos que atualizam, ainda que de modo limitado, o sistema democrático:

Esse ciclo de revoltas internacional acontece em ditaduras, como na chamada Primavera Árabe, acontece em países de democratização recente, como a Turquia, a Grécia, a Espanha, o Brasil... e em países de democratização mais antiga, como é o caso dos Estados Unidos." claro que em outros lugares do mundo também os sistemas políticos não tiveram nenhuma disposição de se auto reformar diante dessas revoltas. [...] Mas em alguns lugares, onde teve canais pra essa institucionalização, você conseguiu transformar os sistemas políticos, mudou a correlação de forças e você conseguiu mudar a agenda (Brasil [...], 2023a).

Entre fatos importantes ocorridos a partir das revoltas, é possível citar, no caso dos Estados Unidos, o renascimento dos socialistas democráticos da América, o apoio à candidatura de Bernie Sanders em 2020 e o apoio e fortalecimento do movimento *Black Lives Matter*. Em um paralelo com o Brasil, Nobre afirma: "Áurea Carolina não teria sido eleita se não fosse Junho de 2013, assim como Marielle Franco; não teria tido [...] coalizão negra por direitos, [...] as primaveras feministas e secundaristas; [...] o [movimento] *Não vai ter Copa*". Ou seja, é possível perceber como, a partir do episódio de 2013, surgiram movimentos que colocaram em questão a cidade, o racismo, o machismo, a educação – elementos que dizem sobre a sociedade urbana e suas lógicas estruturantes.

Como apontado por Nobre, há uma lista de fatos que podem ser entendidos como desdobramentos de Junho de 2013, e que se apontam, portanto, como caminhos possíveis para estabelecer comparativos entre 2013 e hoje. Ainda que se trate, nessa instância, de ensejos hipotéticos, é possível extrair daí pontos de partida que abrem espaço para estudos dedicados e a feitura de outras narrativas sobre Junho.

Para contrapor a narrativa hegemônica é necessário também confrontar seu viés conspiratório. Portanto, também é prerrogativa desta pesquisa avançar sobre a análise de dados concretos, sendo assim necessário delimitar o objeto de estudo, estruturando perguntas que permitam dialogar entre panoramas práticos e teóricos.

Mas como formular perguntas sobre os momentos de insurreição sem imprimir sobre eles as expectativas premeditadas que supõem a formulação de hipóteses? É possível notar uma tendência a analisar tais momentos a partir de seus desdobramentos imediatos, em tentativa de medir seu êxito ou fracasso desde o que se observa como consequência direta da mobilização na política institucional. O que ocorre em muitos casos, contudo, é que não há um tempo de elaboração de um horizonte estratégico de ações por parte dos atores mobilizados, que questionam os modos de funcionamento da própria política institucional (Brasil [...], 2023a). Nesse sentido, as insurreições contemporâneas, aqui observadas em suas dinâmicas rizomáticas, de ação direta, ativistas, operam a partir de outras lógicas e podem encontrar, assim, caminhos não tradicionais para desdobrar suas reivindicações.

Para entender os momentos insurrecionais, como Junho de 2013, é preciso desdobrar as perguntas fechadas (hipóteses) em perguntas abertas. Isto é, para além de buscar verificações afirmativas ou negativas das ideias pré-concebidas, observar o que o acontecimento oferece na direção da hipótese desenhada, nos espaços “entre”: entre a pergunta e sua possível verificação. Em quais direções reverbera, com quais elementos se comunica, de que modo se inscreve?

Antes de delimitar um recorte de estudo e de formular as hipóteses, é preciso dar destaque ao entendimento de Junho enquanto acontecimento, para entender as implicações do uso dessa chave teórica nos modos de enxergar e analisá-lo.

1.2 Junho enquanto acontecimento

Estabelecer perguntas abertas tem a ver com o reconhecimento de que se está diante de um acontecimento; não simplesmente de um novo fato seriado que poderia ser compreendido de forma determinista a partir de uma leitura de contexto. O conceito de acontecimento, do qual trata esta pesquisa, caracteriza-se por representar um ponto de inflexão, uma marca de descontinuidade e ruptura no quadro social em que surge. Desse modo, falar de Junho enquanto um acontecimento tem este sentido: de usar como anteparo um conceito que admite, em primeira instância, uma dimensão de

ruptura observável, que abre espaço, por conseguinte, à instituição de outras práticas, nem sempre previsíveis e passíveis de serem nomeadas previamente.

A discussão sobre as práticas insurgentes, encampadas por Miraftab (2016), aponta para o caráter disruptivo das ações coletivas entendidas nesse espectro, conversando com a noção de acontecimento que aqui se emprega. O caráter disruptivo deve-se, em grande medida, ao modo de ação e expressão das práticas referidas, cujo caráter performativo, altamente simbólico e estético, inaugura possibilidades de agir e rompe com condutas normativas esperadas. Ao se debruçar sobre a ideia de ruptura, Miraftab percebe uma complexidade que é característica das lutas sociais contemporâneas, devida, entre outros fatores, à organicidade e efemeridade das suas ações.

À medida que as práticas insurgentes geram fissuras que suspendem, em algum sentido, normas vigentes, elas abrem espaço para a instituição de algo novo, alargando o horizonte do possível. Tais aberturas não pressupõem, entretanto, um tipo específico de *práxis instituinte*⁸, não sendo possível pressupor associações e classificar as práticas de modo taxativo ou genérico, sem análises caso a caso. Para entender o que se institui de novo ou o que se quer afirmar por cada arranjo de ações, viabilizando sua inserção em narrativas maiores, é preciso observá-las em seus meandros.

No seu livro “Renascimento do acontecimento” (2013), François Dosse dedica-se à discussão epistemológica da noção de acontecimento, dado o (re)interesse contemporâneo e crescente, no campo das ciências humanas, sobre os fenômenos singulares. O (re)interesse pelo acontecimento vem acompanhado, entretanto, de um novo entendimento quanto ao significado do termo, cabendo falar, por isso, em “renascimento”, e não de um mero retorno.

O acontecimento é apresentado por Dosse a partir de uma dupla imagem de *Esfinge* e *Fênix*. A Esfinge representa o enigma, aquilo que está sempre para ser decifrado e interpretado, revelando-se como chave oportuna para indagar novas perguntas sobre

⁸ Utiliza-se aqui o conceito de *práxis instituinte* de Dardot e Laval, a partir das discussões do livro “Comum: ensaio sobre a revolução no século XXI” (2017), com a tese de que a *práxis instituinte* é uma *práxis* emancipadora: “ela nunca parte de nada, sempre tem de se realizar *in situ*, ‘em’ e ‘a partir de’ condições dadas que não foram produzidas por elas, mas ao mesmo tempo ela faz que advenham novas condições e, dessa maneira, efetua uma verdadeira ‘subjetivação’, produzindo novos sujeitos por automodificação dos atores” (DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **Comum**: ensaio sobre a revolução no século XXI. Tradução: Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2017, p. 466).

a realidade. A Fênix, por sua vez, indica que o acontecimento permanece sempre vivo e intermitente na história, porque seu quê enigmático está sempre suscitando novas compreensões narrativas de passado e futuro, a partir de condições atuais.

Dentro dessa nova acepção, Dosse objetiva buscar as chaves para compreender o tempo atual, no qual a nova relação com a historicidade está pautada pela acontecimentalização do sentido.

1.2.1 Acontecimentos não são fatos dados

O que define um acontecimento? Um acontecimento não é um fato dado *a priori*, sobre o qual basta coletar informações e comprovar a realidade. Consiste, irremediavelmente, em uma construção social, a qual remete a um universo social e simbólico de sentido, a partir de incisões da memória coletiva que dele se apropria ou que o abandona. A memória cria e recria o acontecimento a todo momento, atualizando seu significado, atribuindo-lhe relevância e, por conseguinte, força de existência (Dosse, 2013, p. 12).

Nesse sentido, o acontecimento moderno não poderia existir sem seus suportes de comunicação: ele depende da mídia e da hierarquização de importância por ela estabelecida, “que decidirá levá-lo ou não à praça pública” (Dosse, 2013, p. 338). Cada vez mais a *mass mídia* participa da natureza dos acontecimentos, direcionando a tomada de consciência coletiva que define o que é ou não é acontecimento. Sob as narrativas produzidas, o acontecimento revela-se como lugar de investimento do imaginário social, sendo, portanto, chave oportuna para avançar na crítica da atualidade que descreve.

Longe de ser um evento estático à espera de um trabalho externo de elucidação, o acontecimento corresponde a um processo aberto, sujeito a atribuições de sentido e comunicação. Ele continua sobre a realidade, produzindo efeitos mais que causais sobre os sujeitos afetados: efeitos na ordem do sentido (Dosse, 2013, p. 268-275).

Inerente a essa noção de acontecimento aparece, portanto, o processo de elaboração por parte do sujeito. A partir da afetação dos sujeitos é que surgem os relatos, os

depoimentos, a necessidade de compartilhar sobre o fato vivido. São essas representações que significam o acontecimento para além do momento em que ele ocorre, isto é, que escrevem e reescrevem a história, que redefinem a todo momento o grau de ruptura e de abertura observada em relação a ele. O acontecimento carrega, portanto, a potencialidade de “alterar a psicologia coletiva da opinião pública” (Dosse, 2013, p. 275 e p. 11).

Estudar o acontecimento requer, sob essa ótica, investigar a magnitude de vestígios, porventura não compreendidos ou sequer observados até o momento, como forma de analisar os acontecimentos de modo direto. Vestígio, segundo Marc Bloch, significa tudo o que um fenômeno deixou para trás pela impossibilidade de sua interpretação, aquilo que em algum momento esteve entre suas partes residuais; tudo que é documental, para além do registro escrito (Dosse, 2013, p. 70-71).

1.2.2 Abertura: passado, presente, futuro do pretérito

A ideia de vestígios pressupõe uma atenção aos relatos, às impressões e apreensões pessoais e subjetivas do tempo. Isso implica a impossibilidade de conceber o acontecimento em caráter neutro e impessoal – ele não só acontece a alguém, como é sempre recriado através de alguém. Pode ser um fenômeno natural, social, íntimo ou catastrófico, mas é só a partir da sua elaboração pelo sujeito, um alguém que é afetado pelo que acontece, que se torna um acontecimento. Como colocado pelo autor, “nós apreendemos um acontecimento desde que ele nos afete e nos diga respeito, e em função das reações que ele provoca em nós” (Dosse, 2013, p. 267). O acontecimento, entre seus múltiplos vestígios,

volta constantemente, com sua presença espectral, para brincar com acontecimentos subsequentes, provocando configurações sempre inéditas. Nesse sentido, poucos são os acontecimentos sobre os quais podemos afirmar que terminaram porque estão ainda suscetíveis de novas atuações (Dosse, 2013, p. 7).

Pensar o acontecimento dessa forma espectral implica enfrentar tendências analíticas lineares e causais. “O acontecimento cria seu próprio passado e se abre para um futuro inédito, revelando uma descontinuidade, que não mais permite pensar em termos de

contexto *já-lá*, preexistente e causando o acontecimento” (Dosse, 2013, p. 273). O acontecimento não é determinado por seu passado, ainda que seja condicionado por ele: ocorre sob certas condições que são indispensáveis para que as coisas sucedam *como sucederam*. Em substituição à explicação causal, inscreve-se a lógica do provável, do possível e do virtual. As virtualidades, ou aquilo que não aconteceu, são requisitadas para a compreensão do que efetivamente aconteceu (Dosse, 2013, p. 80).

Junho de 2013 poderia, a partir disso, ser interpretado em termos dos horizontes políticos que o constituíram: aquilo que se desejou e pretendeu, mesmo que não concretizado; o virtual que esteve à vista e suas inscrições no presente. Isto é, olhar para esse futuro do pretérito permite estabelecer conversas com os enigmas do passado que, por serem ainda enigmáticos, seguem sendo fontes de indagação sobre o ambiente sociopolítico atual. Como fênix, seguem presentes.

O acontecimento, nessa perspectiva, passa a ser chave para uma concepção dialética da história, na qual o passado e o presente se atualizam, em função dos futuros possíveis identificáveis a cada tempo, a cada ato, a partir dos novos vestígios considerados. E “é nesse sentido que a história é indefinida, fatalmente inacabada, porque sempre aberta a acontecimentos posteriores que irão modificar o passado em função de um futuro sempre diferente” (Dosse, 2013, p. 274).

Hoje em dia o acontecimento que está retornando [...] é compreendido duplamente [...] como desfecho e como abertura de possíveis.” (p. 6) Parafrazeando Deleuze, “o possível não preexiste, ele é criado pelo acontecimento”, “embora tivéssemos o hábito, até hoje, de privilegiar o antes do acontecimento, a sedimentação causal que parecia suscitar sua irrupção (Dosse, 2013, p. 6).

1.2.3 Para além da dimensão causal

Assumir a ênfase da dimensão acontecimental nas ciências sociais, conforme argumentado por Dosse, implica uma crítica à tradicional lógica causal, que ganha força no iluminismo do século 18. A busca por leis de vocação universal, capazes de explicar a ordem das coisas e dos acontecimentos, reativa a lógica causal dentro das narrativas históricas. Ao passo que a história se dedica a hierarquizar as causas do fenômeno observado, evitando ser apenas uma “pura enumeração de peripécias, a

história ganha, então, em inteligibilidade o que ela perde em emoção” (Dosse, 2013, p. 56).

O desdobramento dessa matemática social e causal pressupõe uma abordagem reducionista, que exclui toda complexidade social e psicológica das escolhas dos acontecimentos. O clima naturalista, que teria estimulado, à época, a ideia da explicação causal como critério exclusivo da cientificidade, precisa ser relativizado ao alcançar o campo das ciências humanas. Estas já não se bastam com uma compreensão determinista dos fatos (Dosse, 2013, p. 59-60).

Em um paralelo com o tempo atual, é oportuno comentar sobre a proliferação de discursos anticiência que se observou nos anos recentes, no Brasil e ao redor do mundo, retratados na ultra direita e em teorias conspiracionistas. A defesa pela ciência – estudos baseados em dados, transparência e metodologias reconhecidas – pauta supostamente superada nos anos iluministas, voltou a contracenar no jogo sociopolítico. No território nacional, isso apareceu de modo especialmente agudo nos anos da pandemia da Covid-19, sob a gestão do governo de Jair Bolsonaro, com condutas e discursos negacionistas e anticiência.

Diante disso, os tempos pós-pandêmicos estiveram marcados por uma luta em defesa da ciência e seus modos de operar, que se sobrepuseram a críticas e autocríticas da própria ciência, que já vinham em curso, no sentido de repensar suas chaves e lógicas epistemológicas. Esse campo de tensão permeia o desdobramento desta pesquisa, que observa o paradoxo entre a crítica sobre o pensamento causal e objetivo, de um lado, e a necessidade de contribuir a construções narrativas que possam fazer frente ao obscurantismo e conspirações, de outro.

Postulados, situados já no século 20, contrapondo a concepção da história como uma ciência exata, argumentam que a delimitação dos fatos sempre envolve um fazer científico prévio – “os problemas são criados pelos próprios cientistas” (Dosse, 2013, p. 68). Nessa ótica, defendem o papel das hipóteses e das generalizações controladas como modo de interpretar a realidade, fora de um viés determinista e totalitário. Ou seja, diferentemente de uma matemática social, que aposta em uma verdade radical, trata-se de um esforço analítico disposto a ir e vir sobre os fatos, de modo dialético e relacional (Dosse, 2013, p. 68).

À medida que pressupõe análises dialéticas, Dosse reconhece que há uma dupla postulação sobre a noção de acontecimento, do “homem surpreso” e do “homem erudito”. Noutras palavras, isso significa que há, de um lado, a dimensão da surpresa, da novidade, da especificidade que choca ou traumatiza aquele a quem acontece. Na sociedade midiaticizada, essa dimensão é também a mais espetacular, que pressupõe uma grande difusão e garante a repercussão do acontecimento. O lado do “homem erudito”, por sua vez, indica uma dimensão reflexiva, que se viabiliza a posteriori, na medida em que transcorre uma tentativa de compreender as relações do acontecimento com os aspectos da realidade que o antecedem (Dosse, 2013, p. 5). Essa faceta erudita indica uma percepção transcendente do acontecimento, isto é, reconhece que suas explicações extrapolam a contingência e a temporalidade episódica em que se manifestam. Da mesma maneira, o acontecimento deixa vestígios que afetam de modo não-linear e múltiplo o “só-depois” da sociedade em que se inscreve (Dosse, 2013, p. 339). Há, assim, uma duplicidade a ser considerada entre imanência-transcendência, entre o que sucedeu efetivamente e o que se tornou o acontecimento para além do instante concreto de sua realização.

Por outro lado, há a dimensão reflexiva, dada a tentativa de compreender a lógica por trás da descontinuidade que se acusa (Dosse, 2013, p. 5). O acontecimento deixa vestígios que afetam de modo não-linear e múltiplo o “só-depois” da sociedade em que se inscreve (Dosse, 2013, p. 339). Há, assim, uma duplicidade a ser considerada entre imanência-transcendência, entre o que sucedeu efetivamente e o que se tornou o acontecimento para além do instante concreto de sua realização.

Há ainda um destaque, na dupla postulação indicada por Dosse, à dimensão antropocêntrica do acontecimento, que só se percebe na medida em que acontece *a alguém*. O acontecimento, portanto, não contempla *tudo o que acontece*, porque acontece “apenas para o homem e pelo homem”. O ímpeto por seguir desenvolvendo uma ciência do acontecimento estaria na ideia *do homem* de melhor dominar o seu destino, frente às possíveis perturbações *acontecimentais* (Dosse, 2013, p. 5). A ideia de perturbação remete à ideia de desordem, algo que rompe com a sequência esperada, gerando algum tipo de descontinuidade.

Tendo em vista os aspectos acima apontados, cabe estender a discussão sobre o conceito de acontecimento em relação à imanência, transcendência e ruptura.

1.2.4 Ruptura, imanência e transcendência

Segundo Dosse (2013, p. 264), “não existe autonomia entre acontecimento e estrutura, mas indissociabilidade”. O acontecimento é precisamente o que se afasta da norma, definindo-se, portanto, sempre em relação ao seu sistema de referência. Isso implica pensar o acontecimento em seu potencial de ruptura, isto é, a partir daquilo que se contrapõe a um plano normativo de referência. Para pensar a ruptura é, portanto, imprescindível traçar um estudo dialético entre os desvios observados e as normas vigentes.

A reflexão dialética indicada sugere, de um lado, pôr luz sobre a dimensão estética, vivida e compartilhada pelos indivíduos, no sentido de observar de perto as ações e descrevê-las. Por outro lado, leva a questionar sobre as inscrições que se dão para além do momento vivido, isto é, como as ações podem ser interpretadas em relação às situações e ações do tempo em curso, e como se introjetam no tempo futuro. Pensar de que modo o vivido transcende em direção ao futuro (tempo linear à frente) requer visualizar as práticas contingentes, analisando como elas se instituem no tempo e no espaço do acontecimento (lateralidades, horizontalidade). Assim, pensar de que modo o vivido transcende o agora, e se prospecta em um futuro relativo, requer analisar a contingência também a partir de suas articulações horizontais. Alargar o olhar sobre as multifacetadas do acontecimento permite constituir um panorama inicial de observação; a partir desse panorama é possível detectar pontos de comparação em relação aos outros tempos (passado e futuro), e, desse modo, formular hipóteses sobre aquilo que transcende o momento circunscrito do ato.

À medida que a experiência estética dos corpos se torna objeto de interesse ao estudo do acontecimento, o campo imaterial e seu conteúdo simbólico também ganham espaço. Junto a isso, o caráter ambivalente e as relações conflitivas do campo subjetivo se entremeiam à pesquisa, o que distancia seus resultados de conclusões absolutas e dicotômicas - ou, ao menos, indica a pertinência de um esquema de pesquisa aberto, que permita intermitentes reformulações de hipóteses.

Sob essa ótica, não caberia definir, neste ponto da pesquisa, o acontecimento de Junho de 2013 estritamente enquanto *acontecimento de ruptura e/ou práxis instituinte*. Ainda assim, como indicam as análises existentes sobre Junho, é possível notar que a dimensão de ruptura o constitui em algum grau, na medida em que o acontecimento se apresenta como um ponto de inflexão na história e levanta discussões sobre normatividades políticas e sociais estabelecidas. Desse modo, com intenções de perceber de que modo isso se verifica, é preciso delimitar recortes de observação sobre os dois panoramas escolhidos: (1) os processos de mobilização em Junho de 2013 e (2) o quadro atual da política institucional. A partir desse recorte, observar os desdobramentos radiais (laterais) e temporais (passado e futuro) relacionáveis.

No rol das práticas globais insurgentes estão contempladas as revoltas de Junho de 2013, e as narrativas aí incidentes são atravessadas pela questão: de que maneira Junho apresentou rupturas no imaginário e nas sociabilidades vigentes? Responder a isso resultará em entender quais dimensões de acontecimento cabem a Junho. E afirmar Junho como sendo ruptura ou continuidade depende da direção em que se investiga, já que suas reivindicações e repertórios de luta foram múltiplos e variáveis ao longo do tempo do acontecimento.

1.3 Um caminho possível para pesquisar Junho

Como dialogar com as diversas ramificações inerentes ao acontecimento e como pesquisar *o que acontece* constituem o desafio metodológico central desta pesquisa. Este tópico propõe um olhar recortado sobre o acontecimento das Revoltas de Junho de 2013, conferindo-lhe ênfases investigativas e delimitando panoramas de interesse que permitam discorrer análises sobre seus desdobramentos, de modo a responder ou atualizar as perguntas orientadoras da pesquisa.

1.3.1 Panorama de Junho

No artigo “Política das Ruas: Protestos em São Paulo de Dilma a Temer” (2017), Ângela Alonso apresenta uma leitura ampla sobre as manifestações de Junho de 2013,

reconhecendo seus significantes múltiplos e as diversidades de atores, práticas, usos discursivos e simbólicos que tanto mobilizaram os atos nesse recorte temporal, como suscitaram desdobramentos diversos nos anos seguintes. Segundo Alonso, três abordagens têm predominado sobre a análise do acontecimento, com ênfase em causas, atores ou processos de mobilização (Alonso, 2017). Esta pesquisa se inscreve na primeira das três abordagens, com foco sobre a mobilidade urbana, mais precisamente sobre as reivindicações em prol do transporte coletivo.

A opção por trabalhar a partir da causa tem relação com a ideia de investigar a temporalidade e o desdobramento das ações de 2013 em relação a hoje. Observar as agendas, discursos, anseios que se vinculam a uma causa em dois momentos distintos permite traçar comparativos e, assim, constatações parciais que podem subsidiar outras narrativas sobre Junho. Os mais de dez anos que separam o momento atual do ano de 2013 justificam o interesse e oferecem a possibilidade de colocar Junho em perspectiva, estudando-o não como uma cena congelada, mas como um ato que reverbera dentro de um enredo maior.

A razão pelo recorte temático sobre a mobilidade urbana relaciona-se com o fato de ter sido ela um dos principais gatilhos das revoltas de 2013. O movimento, iniciado no dia 6 de junho em São Paulo, trazia em sua bandeira central a luta contra o aumento da tarifa do transporte coletivo, sendo ponta de lança para o início das manifestações nas outras capitais. A sequência dos atos, contudo, como já é sabido, revelou uma onda de protestos mais multifacetada do que se apontava em seu início, e os esforços para visualizar Junho de 2013 de modo panorâmico contribuem para compreender como se dá a inserção das pautas e objetos recortados na cena mais ampla.

Segundo o panorama desenhado por Alonso, em observação centrada na cidade de São Paulo, Junho de 2013 pode ser entendido a partir de três fases principais: eclosão, massificação e diversificação. A eclosão do protesto teria iniciado no dia 6 de junho, liderada pelo Movimento Passe Livre, com táticas de obstrução do trânsito e a demanda por Tarifa Zero, quando predominou o estilo de ativismo autonomista. A partir do dia 11, aumentaram as adesões e os focos de manifestação, juntando-se aos atos os "movimentos tradicionais (feminista, estudantil, negro etc.), sindicatos e pequenos partidos de esquerda (pstu, pco, psol)", ativistas com outras causas (a exemplo de movimentos pelo direito ao aborto) e manifestantes neófitos,

identificados por *hashtags* como “#vemprarua”. Nesse ponto, iniciava a disputa pela direção do protesto e a luta se multiplicava, ultrapassando a questão da tarifa (Alonso, 2017, p. 51).

No dia 13 de junho, os protestos passaram a atingir repercussão internacional, com apoio de artistas, intelectuais e da maior parte dos paulistanos. No dia seguinte, em reação à repercussão midiática de uma forte represália e violência policial contra os manifestantes, a opinião pública se sensibilizou e virou de lado, passando a se posicionar em favor dos protestos, em defesa do direito de manifestação. Resistentes à crítica popular, contudo, Haddad e Alckmin, à época prefeito de São Paulo e governador do Estado de São Paulo, respectivamente, manifestaram-se, no dia 14, contra as depredações e anunciaram a manutenção da tarifa (Alonso, 2017, p. 52).

“No dia 16, as *hashtags* “#mudabrasil”, “#changebrazil” e “#giganteacordou” foram trending topics nacionais. No dia 13, 6,5 mil pessoas tinham ido à rua em São Paulo. No dia 17, diz o Datafolha, compareceram 65 mil [em todo o país]”. Foi nesse momento que as manifestações entraram na sua segunda fase, de massificação, proliferando-se em doze capitais do país (Alonso, 2017, p. 52).

No dia 19 de junho, o prefeito e o governador de São Paulo anunciaram, juntos, a redução da tarifa, logo após outras nove capitais, que também anunciaram reduções. Essa movimentação, no entanto, já não foi suficiente para cessar os protestos. No dia seguinte, as manifestações atingiram seu pico, com um milhão de pessoas na rua, estando presentes “torcidas organizadas, associações de moradores, jovens, idosos, famílias – cidadãos sem ativismo prévio, convocados por redes presenciais (amizade, trabalho, família) e virtuais (WhatsApp, Twitter, Facebook) e pela mídia”. Para os ativistas já habituados às manifestações de rua, do grupo dos autonomistas e socialistas, esses participantes novos foram tidos como “‘gente esquisita’, inusual em protestos” (Alonso, 2017, p. 52).

Foi esse novo público que ativou o repertório patriota, segundo palavras de Alonso, adotando para si o discurso da anticorrupção, com *slogans* como “Fora! Partidos! Vocês querem o povo dividido!”, “Mensaleiros!”, “Corruptos, vocês se preparem, vão cair um por um!” (Alonso, 2017, p. 52). Havia, em cada setor da mobilização, o predomínio de uma pauta e horizonte de luta distintos. A diversificação atingia, nesse ponto, seu

máximo, e o ciclo de Junho de 2013 revelava sua composição tripartite final – pelos setores socialista, autonomista e patriota.

Ainda, destaca-se a proclamação, em rede nacional, da então presidente Dilma, no dia 21 de Junho, quando propôs “cinco pactos’ em torno de educação, saúde, transporte, responsabilidade fiscal e controle da inflação, e plebiscito visando constituinte específica para reforma política”, sem apresentar respostas, contudo, ao tema da corrupção, que ganhava corpo nos movimentos que se alastravam por todo o país (Alonso, 2017, p. 53).

A presença dos três repertórios de ação mencionados refletiu-se em uma diversidade em termos de performances políticas, modelos organizacionais, modos de expressão e participação nas ruas ao longo dos protestos de Junho. Com bandeiras vermelhas, megafones e organização vertical, mostrava-se o tradicional repertório socialista. Menos expressivo ou menos notado, o repertório patriota recuperava elementos simbólicos e agendas de duas conhecidas mobilizações nacionais, o Diretas Já (1984) e o Fora Collor (1992). Entre os elementos simbólicos, a disputa envolvendo bandeira, cores e hino nacional (1984) e os “caras-pintadas” (1992); entre as agendas, questões ligadas à eleição presidencial e às condições de vida urbana, no primeiro caso; e questões ligadas à ética política, corrupção e *impeachment* do presidente, no segundo. Essa relação revela que o nacionalismo não só estava “em moda mundo afora”, como também enraizado na cultura nacional. Por fim, havia ainda o repertório autonomista, descrito por Alonso (2017, p. 49):

A apregoada “novidade” de 2013 veio do uso do repertório autonomista, de movimentos por justiça global, que repaginou signos e slogans anarquistas. Nele se combinam estilo de vida alternativo (anti-hierarquia de gênero, com- partilhamento de espaços e objetos), organização descentralizada, deliberação por consenso e ações performáticas e diretas (tática black bloc), contra símbolos dos poderes financeiro e político (anticapitalismo, antiestatismo).

É interessante observar que é justamente o emprego do repertório autonomista, baseado em movimentos globais por justiça, que atribui a Junho o viés de “novidade”, ou poderia-se dizer, ainda, “disruptivo”. Assim, é esse um dos elementos que justifica a aproximação do ciclo de protestos nacional ao leque de práticas insurgentes ao redor do mundo, e que aponta para formas de ação política contemporâneas. Investigar os

modos de ação autonomista também é uma forma de colher indícios sobre o sujeito político que se expressa hoje no Brasil, suas novas sociabilidades e modos de afetação.

E é nesse sentido, estratégico, que o recorte de estudo se estabelece sobre a reivindicação pelo transporte coletivo (causa). Dado que os principais articuladores dessa luta (atores) são os que exercem o repertório de ação autonomista (processos de mobilização), é também na observação aproximada de suas táticas que é possível entender em que medida as suas expressões acusam suspensões das normas subjetivas tradicionais (ou hegemônicas).

1.3.2 Por que falar da mobilidade urbana

Pensar as situações subjetivas relativas às mobilizações de Junho implica uma análise dialética entre questões estruturantes (macro) e disposições afetivas (cotidianas) que envolvem os sujeitos nelas representados. A mobilidade, enquanto uma faceta da condição urbana, permite a observação dessa dialética. Ou seja, suscita avanços para além de indicadores macro, os quais não podem ser traduzidos, de maneira isolada, em termos de qualidade de vida. Permitem, nesse sentido, a ênfase dialética entre as formas de vida e macroestruturas, que organizam as sociabilidades de modo vertical e transversal.

A mobilidade urbana é um problema que se apresenta a toda população, ainda que não indistintamente. A desigualdade social é uma história que pode ser contada a partir dela, revelando os limites ao ir e vir impostos às populações marginalizadas, por questões econômicas, raciais, de gênero, etária, do local onde vivem. A mobilidade urbana também está relacionada com outros diversos níveis de injustiça social, como a exposição à violência, ao assédio e à morte (discussão que será aprofundada no capítulo 2).

Diferentemente de alguns problemas sociais que são menos visíveis ou não afetam as parcelas elitizadas da população, entretanto, os problemas atrelados à mobilidade urbana não passam despercebidos por tais grupos. Aparecem no tempo de deslocamento, no trânsito parado, nas longas distâncias, na poluição ambiental e sonora, na hostilidade perante aqueles que usufruem da mobilidade ativa, nas

paisagens urbanas transformadas em estradas etc. Entre os que vivem nas cidades e precisam circular no meio urbano, não há quem não vivencie de alguma maneira os problemas da mobilidade. Nesse sentido, evocar a mobilidade urbana significa caminhar pelos meandros materiais e imateriais (subjetivos) que organizam o cotidiano dos diferentes grupos sociais, deparando-se com as perspectivas conflitivas que se dão sobre ela.

Em 2013 o horizonte da Tarifa Zero foi posto novamente à mesa. A luta pelo não aumento da tarifa de ônibus sempre trouxe consigo, no histórico das lutas nacionais, uma base reivindicativa mais profunda, calcada sobre o entendimento radical do direito de ir e vir, que deveria, portanto, ser garantido a partir da Tarifa Zero. Considerada, ainda em 2013, uma bandeira utópica, um sonho distante, essa reivindicação ganhou, hoje, novos contornos, na medida em que, dez anos depois, o panorama político parece indicar outra coisa: mais de 100 municípios possuem hoje a política de Tarifa Zero implementada. Diversos municípios aderiram à política na última década.

Na escala nacional, no período de transição ao governo Lula, em 2022, debatia-se a proposta de instituição de um sistema nacional de mobilidade – assim como o Sistema Único de Saúde, marcado por um acesso integral, universal e gratuito a toda a população. O Sistema Único de Mobilidade (SUM) é objeto da PEC 25/2023, coordenado pela deputada federal Luiza Erundina (Psol-SP) e foi apresentado à Câmara dos Deputados em maio de 2023 (Gregori *et al.*, 2024).

Não à toa a capa da edição de fevereiro de 2024 do *Le Monde Diplomatique*, na figura abaixo, anuncia: “Passe livre e as eleições”, chamando atenção ao lugar de destaque que o tema deve ocupar nas próximas eleições municipais no Brasil. “Junto com outros serviços públicos, a mobilidade urbana costuma figurar como central nas eleições municipais, por serem as prefeituras as principais responsáveis pelos sistemas de transporte público urbano” (Domingues *et al.*, 2024).

Figura 1 – capa da edição 199 do jornal Le Monde Diplomatique Brasil



Fonte: Le Monde Diplomatique Brasil, 2024.

O panorama atual indica transformações significativas de 2013 pra cá, de modo que, levando isso em consideração, esta pesquisa trabalha com a hipótese inicial de que os protestos de Junho desempenharam um importante papel nessa transformação, ocasionando a proliferação de políticas que difundiram o sistema de Tarifa Zero no país. Há, portanto, dois polos necessários a uma análise comparativa: de um lado, o panorama das manifestações; de outro, o panorama das políticas instituídas nesse campo. Trata-se de compreender, desse modo, quais as razões, afetos e horizontes políticos que os constituem. Entre esses dois polos é possível traçar uma linha, um fio condutor, buscando relações diretas entre eles, suscitando avanços e reformulações sobre as perguntas e hipóteses da pesquisa.

Para observar tais panoramas será preciso manter em vista a dimensão acontecimental e as implicações analíticas que ela confere ao estudo das Revoltas de 2013. Estabelecidos a ênfase temática e os panoramas de interesse, é preciso delimitar um método de observação que possa conduzir as perguntas e hipóteses da pesquisa. Nesse contexto é que se apresenta, a seguir, a proposta: o caminho teórico-metodológico da crítica dos afetos.

1.4 Para uma crítica dos afetos

Se todo acontecimento é de ordem estética, acontece a corpos, sujeitos, agindo sobre os corpos e imaginários sociais, como Junho de 2013 pode ser analisado a partir dessas dimensões? Quais disposições afetivas levaram à ocorrência dos protestos e de que modo elas se apresentam hoje? Quais as repercussões de Junho no imaginário social e político de hoje? É possível mapear relações entre as condições materiais e imateriais que perpassam o acontecimento? Para refletir a partir de tais perguntas, é preciso pensar os afetos e os sujeitos implicados à época, e o lugar que esses sujeitos e afetos ocupam hoje.

Pautar de modo central os afetos no campo da teoria urbana não é usual, e faltam programas metodológicos e procedimentos padrão que orientem essa tarefa. Ainda que não tenham sido poucos os autores a desenvolver longas teorias na intersecção entre subjetividade e a vida urbana, como Georg Simmel, Félix Guattari, Gilles Deleuze, Henri Lefebvre, para citar alguns nomes, faltam referências de estudos de caso que abordem de maneira aproximada e criticamente implicada o tema dos afetos. Isto é, fala-se sobre a subjetividade enquanto contexto e base das dinâmicas urbanas postas, mas a questão sobre como aferir os processos de sujeição que evocam ou refutam tais subjetividades, de que forma os afetos em jogo transcendem ou não a contingência do acontecimento, ainda aparece de modo difuso.

A partir disso, o desafio metodológico da pesquisa, anteriormente apresentado, ganha complexidade: não se trata apenas de como pesquisar *o que acontece*, mas: como fazer isso com interesse nas subjetividades, sem fazer etnografia? Em outros termos, quais os caminhos para discutir os afetos, estando-se mais de dez anos distante Junho de

2013, e sem contar com um envolvimento imersivo, à época, em um dos grupos que protagonizaram a cena?

O livro de Filipe Campello, “Crítica dos Afetos” (2022) é o principal alicerce que estrutura os caminhos de pesquisa a partir da questão exposta. Campello está preocupado essencialmente em reintroduzir o tema dos afetos dentro das epistemologias das ciências sociais. Assim como Campello, Vladimir Safatle é outro filósofo que também tem protagonizado a discussão entre política e afetos, defendendo a inseparabilidade dos dois campos e tecendo análises de conjuntura e horizontes de transformação.

Antes de aprofundar sobre as teorizações acima e os modos de incorporação na pesquisa, será necessário abordar o conceito de *afeto*, apontando críticas que suscitam e justificam sua aproximação ao campo das ciências sociais.

1.4.1 Conceituando afeto

Segundo Safatle (2015, p. 38), a noção de afeto é entendida como

uma dinâmica de imbricação que descreve a alteração produzida por algo que parece vir do exterior e que nem sempre é constituído como objeto da consciência representacional. [...] ser afetado é instaurar a vida psíquica através da forma mais elementar de sociabilidade, essa sociabilidade que passa pela *aiesthesis* e que, em sua dimensão mais importante, constrói vínculos inconscientes.

A partir desse entendimento, afetos são sempre gerados a partir de uma relação: do fora com o dentro, do sujeito com as coisas, dos sujeitos entre si. Desse modo, sua forma e expressão surgem a partir da sociabilidade, da experiência de vida e de mundo dos sujeitos; não haveria afeto se não houvesse a possibilidade de afetação do corpo por algo que está fora dele. Isso também significa que os afetos não são sentidos exclusivos a um ser ou um corpo, uma vez que nascem justamente das interrelações.

No mesmo sentido do entendimento Safatle, de afeto como elemento da sociabilidade, Campello critica a estreita vinculação do termo às noções de identidade e propriedade, característica do vocabulário hegemônico liberal. É necessário deslocar o tema dos afetos do âmbito moral e privado para tratá-lo como um problema de justiça social.

A crítica de Campello incide tanto sobre a tradição liberal, na sua gramática estruturada pela lógica do individualismo e da propriedade, como também sobre a virada narrativa das teorias decoloniais. No primeiro caso, teorias que se colocam como portadoras de um conhecimento universal, e, no segundo caso, narrativas em primeira pessoa que passaram a dar lugar ao tema dos afetos no diagnóstico das experiências. Ainda que a virada decolonial tenha promovido uma valorização das experiências e das narrativas singulares, não deixou de reproduzir a noção de afetos identitários, ao passo que não promoveu a articulação entre as narrativas e a atualização dos modos de construir saber (Campello, 2022).

A ideia de afetos identitários sustenta-se por um vocabulário social hegemônico, que precede as instituições e permite dar nome às coisas. O vocabulário não somente nomeia o que se sente, mas também delimita “o horizonte daquilo que é possível sentir e nomear” (Campello, 2022, p. 113). Vislumbrar a possibilidade de outros vocabulários, de um entendimento recíproco e intersubjetivamente partilhado, é pressuposto à ampliação ou transformação dos modos de afecção de uma sociedade.

Há uma segunda crítica importante para situar o afeto criticamente no campo das epistemologias e teorias sociais. Na modernidade, sob uma “fixação normativa na racionalidade” consolidou-se uma noção de uma razão universal que enquadrou os afetos como um domínio secundário, sobre os quais as teorias normativas teriam pouco a dizer. Definiu-se quais discursos poderiam assumir esse lugar da razão universal, enquanto os demais foram reduzidos a uma posição de “outro”. Em contraposição aos enunciados da modernidade, contudo, há evidências de que as paixões e emoções não são contrárias à razão. Ao invés disso, pode-se falar em uma “racionalidade das paixões”, que pensa e projeta aspectos afetivos, enquanto constitutivos da política, de modo a influenciar a ocorrência ou supressão de certos tipos de emoções (Campello, 2022, p. 29-31).

Sob o entendimento delineado acima, de um ponto de vista filosófico, há que se dar destaque ao caráter ambivalente dos afetos. De acordo com Espinosa, os “afetos são moralmente ambivalentes ou, ao menos, dotados de uma simetria que não permite explicitar a priori suas diferentes potências” (Campello, 2022, p. 23). Desse modo, não há nos afetos uma condição suficiente para a crítica, pois há sempre uma dependência

normativa para que se possa estabelecer um juízo. Portanto, é sempre necessário vincular a análise do afeto à situação em que ele se manifesta.

Reconhecer o domínio dos afetos com importância equiparável à racionalidade nas epistemologias sociais significa, ainda, adotar um conceito expandido de política, que considere a inseparabilidade do campo afetivo e dos sistemas políticos. Nesse sentido, Safatle afirma: “[p]ara começar outro tempo político, será necessário inicialmente mudar de corpo. Pois nunca haverá nova política com os velhos sentimentos de sempre” (Safatle, 2015, p. 26/27).

O que está em pauta, nesse trecho, é a defesa pela politização dos afetos, ou a corporificação da política: do mesmo modo que não há corpo sem afeto, não há política sem corpo. A construção do poder pressupõe a construção de corpos políticos, seus circuitos de afetos e os modelos de individualização. “Não há política sem encarnação, em alguma região e momentos precisos, da existência da vida social em seu conjunto de relações” (Safatle, 2015, p. 15). Transformar as estruturas de poder requer, portanto, indagar sobre a possibilidade de a sociedade ser regida por outros circuitos de afetos.

Uma sociedade deve ser entendida, em seu nível mais fundamental, enquanto um circuito de afetos, responsável por promover a adesão social a formas específicas de vida. Isto é, os afetos circulantes é que justificam a reprodução dessas formas de vida a despeito de outras. Nas palavras do autor, “formas de vida determinadas se fundamentam em afetos específicos, ou seja, elas precisam de tais afetos para continuar a se repetir, a impor seus modos de ordenamento definindo, com isso, o campo dos possíveis” (Safatle, 2015, p. 10).

É a política que define as formas como cada sujeito é afetado e, sendo assim, clamar por uma crítica dos afetos é “uma forma astuta de definir o que “política” efetivamente significa” (Campello, 2022, p. 10). A política consiste, então, em uma crítica dos afetos, tratando de questionar continuamente sobre os limites de sensibilidade e percepção dos indivíduos e de indagar sobre a relação desses limites com as ordens sociais em que se inscrevem (Campello, 2022).

1.4.2 Pressupostos para uma teoria normativa dos afetos

Avançar criticamente sobre os afetos significa enfrentar seus conflitos e ambivalências, avaliando-os do ponto de vista da sua legitimidade social. Mais do que mencioná-los, encarando o interesse pelo que se sente como um fim em si, trata-se de questionar sobre as causas que dão vida a esses afetos. Vistos sob essa perspectiva, seria possível afirmar e analisar esses afetos como correlatos de experiências de injustiça social? É esse o viés da crítica defendida por Campello, no sentido de promover uma teoria normativa dos afetos.

Ao traçar um caminho metodológico para uma crítica dos afetos, o autor elenca alguns pressupostos. Primeiramente, deve-se evitar incorrer em erros comuns das pesquisas que buscam dar lugar a narrativas e subjetividade de modo afirmativo. Não basta focar em experiências e relatos específicos, no intuito de corroborar ou negar hipóteses teóricas; é preciso buscar os termos que permitam entendê-los de modo associado a um vocabulário de práticas sociais mais amplo, para, assim, atualizar o vocabulário de partida da crítica (Campello, 2022).

Isso está aliado ao reconhecimento da impossibilidade de conceber um sujeito como neutro ou de uma racionalidade como universal. É preciso ir além da mera inclusão de outros sujeitos na elaboração das narrativas, devendo-se compreender o seu potencial de transformar os campos do visível, os vocabulários operantes e as formas de ver o mundo. Permitir, assim, que a abertura para discursos precedidos por vocabulários distintos possa transformar a raiz dos epistemes em jogo (Campello, 2022, p. 35).

Outro pressuposto vem da consideração de que as narrativas são dotadas de gramáticas próprias, de modo que não seria factível, por essa razão, interpretá-las a partir de uma única racionalidade. Há, portanto, um limite sobre o que pode ser captado e compreendido de um discurso, dependendo de quem enuncia e quem recebe. É preciso identificar, assim, uma comunicabilidade entre as gramáticas distintas que possibilite a compreensão dos acontecimentos para além de suas contingências, o que seria a base para uma teoria social normativa. Ou seja, há um caráter imanente e um caráter transcendente possíveis de serem observados nas práticas sociais, sendo o caráter transcendente aquele que permite descrever um

horizonte normativo sobre o que se mostra possível para além do acontecimento (Campello, 2022).

Há de se considerar, ainda, a insuficiência da análise dos afetos de modo isolado, como comentado anteriormente através de Safatle e Campello. A crítica dos afetos, na medida em que se interessa para além *do que se sente*, pressupõe estabelecer uma dimensão normativa de análise, isto é, identificar as bases circunstanciais que antecedem o que se sente e analisá-las a partir de critérios de avaliação moral. Desse modo, avaliando as causas que podem ser atreladas às formas de afetação, é possível desenvolver uma crítica ao conteúdo dos afetos. Isso requer enfrentar o caráter conflitivo e dissidente dos próprios arranjos democráticos e as normatividades morais estabelecidas. Ou seja, há disputas sobre as justificações morais que precisam ser enfrentadas em suas tensões por uma crítica comprometida (Campello, 2022).

Criar critérios para a análise moral dos afetos não é uma tarefa simples. Segundo Campello (2022, p. 22), "sobre o lugar dos afetos nas escolhas e práticas sociais, permanece uma controvérsia: 'quais critérios devem orientar o que pode ser entendido como uma avaliação normativa dos afetos'?"

Em resposta à própria pergunta, o autor coloca ênfase na possibilidade de entender os afetos como relatores das experiências de injustiça social. Esse esforço parece estar imbricado no pressuposto de deslocar a discussão dos afetos do campo estritamente individual e psíquico para um campo social. Sendo assim, trata-se de utilizar a justiça social como uma espécie de indicador que pode ser atribuído à causa de um determinado tipo de afeto, para julgar tanto a sua pertinência ao campo das teorias sociais, como para pensar o valor moral da sua legitimidade. Há, nesse processo, um empenho consciente em conceber uma moralidade de modo enunciado, provocando o questionamento de moralidades normativas que não se colocam enquanto objeto de discussão. Isso resgata as colocações iniciais, que justificam a relevância de uma crítica centrada nos afetos, e que implicam pôr luz em elementos que não são tradicionalmente objetos da crítica.

Os dois pontos de argumentação acima, tanto sobre a comunicabilidade das gramáticas como sobre os critérios para avaliação dos afetos, por um lado, vislumbram e embasam uma teoria normativa dos afetos; por outro, não são desdobrados a ponto

de precisarem caminhos analíticos. Há, desse modo, uma abertura para interpretações que permite avançar sobre as premissas sugeridas em termos metodológicos, propondo-se esta pesquisa a desenhar passos que viabilizem uma empiria analítica dentro da teoria arguida por Campello.

Retomando a imagem das Revoltas de Junho de 2013, isolar as motivações afetivas que podem ser observadas nos sujeitos envolvidos não seria suficiente para compreender criticamente esses afetos. Incorporando as proposições de Campello, mais do que perguntar sobre como “se sente” (Brasil [...], 2023b), é preciso entender de qual situação social esses afetos derivam, para avaliar sua legitimidade do ponto de vista da justiça social. Compreender as causas e circunscrições dos afetos em pauta consiste, portanto, em um primeiro passo da formulação analítica aqui proposta. Ainda, retomando a imagem do panorama atual da política de Tarifa Zero no país, outra questão que se apresenta é como comparar os afetos envolvidos nessa atualidade com aqueles mapeados em 2013. Conforme citado anteriormente, para viabilizar a compreensão dos acontecimentos para além suas contingências, é necessário estabelecer um nível de comunicabilidade entre gramáticas distintas, que permitam pôr em perspectiva e estabelecer paralelos, nesse caso, entre os levantes populares e as políticas institucionais.

As políticas institucionais podem ser fruto de um planejamento, dentro de um projeto político mais amplo, ou ter caráter imediatista, como reação aos cenários socioeconômicos que se apresentam, ou aos acordos e expectativas eleitoreiras. Isso quer dizer que pensar as motivações para uma tomada de decisão política envolve tanto um olhar sobre a conjuntura social do momento em que se instituem, como ao projeto político que nela se acusa.

É possível, destarte, relacionar os levantes e as políticas a partir de um entendimento comparado das causas que as antecedem e dos horizontes aos quais apontam. Sendo assim, o segundo passo da análise consiste em discutir (1) as condições gerais da mobilidade urbana e transporte coletivo de hoje e (2) os horizontes políticos em cena. Nessa linha, observar de que maneira as mobilizações de Junho de 2013 e as políticas de Tarifa Zero convergem ou não em termos de projetos de sociedade.

Em outras palavras, e em essência, o que se procura saber é de que modo os afetos de 2013 conversam com os afetos de agora.

Vale, ainda, ressaltar que a construção de uma teoria social a partir dos afetos não deve pretender apenas extrair um quadro da realidade a partir dos afetos dados, tratando-os como elementos inertes e determinados de modo inegociável pelos arranjos estruturais. É preciso, para além disso, reconhecê-los como janelas potenciais para transformar esses mesmos arranjos (Campello, 2022). É também nesse viés afirmativo, sobre a investigação de outro regime de afetos e outra política, que serão analisados os panoramas de estudo colocados.

Por fim, este trabalho não pretende construir uma teorização dos afetos a partir do campo psíquico, mas sim exercitar modos de investigar e analisar os afetos socialmente compartilhados que podem ser observados nos acontecimentos e panoramas postos em pauta. O esforço é no sentido de testar caminhos de estudo que aproximam o campo dos afetos ao campo das ciências sociais, incorporando e interpretando a crítica dos afetos (Campello) e, à medida que as análises transcorrem, perceber os limites dos caminhos teórico-metodológicos desenhados.

2 (INJUSTA) CONDIÇÃO DA VIDA URBANA A PARTIR DA MOBILIDADE

2.1 Perspectivas sobre a mobilidade urbana

Compreender a mobilidade urbana pressupõe o entendimento dos processos históricos de urbanização, bem como das dinâmicas e especificidades culturais que se apresentam nas cidades brasileiras. Isso implica considerar os marcos discursivos e normativos que constituem as injustiças sociais atreladas à situação da mobilidade.

Há que se ter em mente, para tanto, um conceito ampliado de mobilidade, tal como apresentada ao longo do livro *Mobilidade Antirracista* (Santini *et al.*, 2021), que a define “como toda e qualquer possibilidade de deslocamentos que comporta o direito de ir e vir, estar e permanecer, ou seja, que diz sobre existência” (Albergaria, 2021, p. 39). O direito de ir e vir (ou de transitar) também pode ser entendido como o direito de existir. Uma vez que limitar o *ir e vir* implica a obstrução de acesso aos demais recursos essenciais à vida, “não há democracia possível” sem a garantia da mobilidade para todas as pessoas (Petroni, 2021, p. 20-23).

É necessário frisar, nesse ponto, que, apesar de a mobilidade urbana impactar de modo transversal a todos os cidadãos, e assim consistir em uma janela temática oportuna para refletir questões políticas abrangentes, isso não ocorre indistintamente. Cada parcela da população é afetada de uma maneira, a variar de acordo com poder econômico, cor da pele, local onde mora e trabalha, meio de locomoção que utiliza, condições cognitivas e motoras individuais etc. Desse modo, há diversas perspectivas possíveis de análise, cada qual possibilitando a visualização ou não de questões determinadas. A opção por uma ou outra perspectiva deve ser, assim, tarefa consciente da pesquisa, a saber o problema central que se quer enfrentar.

Entendida a desigualdade como aspecto estruturante da mobilidade urbana, opta-se, aqui, por privilegiar uma perspectiva racial e periférica, como forma de evidenciar as injustiças que recaem sobre essas parcelas da população. Tal perspectiva posiciona a questão da justiça social no centro do debate sobre mobilidade, invertendo as lógicas hegemônicas de viés tecnocrata que se propõem a análises supostamente neutras,

mesmo quando já partem de parâmetros pautados por grupos brancos e hegemônicos. Para tanto, são parte importante do capítulo as interlocuções com o livro *Não foi em Vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro* (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019).

O livro *Não foi em Vão* retrata a realidade da injustiça social e do racismo estrutural⁹ que constitui a condição da mobilidade urbana no país. O ponto de partida do livro é a trágica morte de Joana Bonifácio Gouveia, mulher negra e moradora da região periférica do Rio de Janeiro, que morreu aos seus 19 anos, na estação ferroviária que usava para se deslocar cotidianamente até a universidade, em abril de 2017. Ao tentar embarcar no trem, Joana ficou com a perna presa na porta e,

com a inexistência de sensores, câmeras que possibilitassem ao maquinista monitorar o que acontecia com a composição e ausência à porta e ajudá-la a se soltar, o maquinista deu partida no trem, arrastando Joana, que foi lançada no imenso vão entre o trem e a plataforma, jogada para baixo do trem e atropelada (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019, p. 30).

Seu corpo foi ali deixado por quase oito horas, sem que a família fosse notificada. A notícia chegou através das redes sociais, quando fotos do corpo de Joana começaram a circular na internet, sendo assim reconhecida¹⁰. O sofrimento da família de Joana, bem como de toda sua comunidade, foi amplificado pela tentativa da empresa de culpabilizar a vítima por sua morte, isentando-se de qualquer responsabilidade ou retratação pública (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019).

O livro é resultado do trabalho de três pesquisadores de origem periférica e usuários das redes de trens do Rio de Janeiro. Eles propõem uma escrita implicada, partindo da metodologia da pesquisa militante, sob a premissa da inexistência de pesquisadores neutros e imparciais. A partir de uma narrativa sensível, defendem que, para mobilizar e sensibilizar as pessoas sobre as injustiças raciais dos sistemas de mobilidade no país, é necessário extrapolar a linguagem estatística e numérica. É preciso que se enxergue

⁹ A expressão “racismo estrutural” advém do filósofo, advogado, pesquisador, professor universitário Sílvio Luiz de Almeida – atualmente, ministro de Estado dos Direitos Humanos e da Cidadania do Brasil – a partir do seu livro “Racismo Estrutural”, publicado em 2019.

¹⁰ Sobre como a morte de Joana impactou não só a família, mas toda rede de afetos da sua comunidade: “A forma como nos socializamos nas periferias, como a vivência de comunidade está posta para famílias negras que vivenciam a maternidade de forma coletiva, fez com que a perda da Joana deixasse órfãs e órfãos de filha, não só de João e Cristina, mas todos aqueles que eram parte de sua vida, sua família estendida.” (Albergaria, Martins, Mihessen, 2019, p. 32)

que cada número conta a história não só de uma vida, mas de todos os enlaces, paixões, trocas de saberes e afetos que a atravessam. Nesse sentido, aproximam o leitor da trágica morte de Joana, contando sobre as tessituras familiares, históricas e todos os contextos que precedem e situam o dia da sua morte.

A proposta narrativa exercida pelos autores vislumbra, para além do reconhecimento e sensibilização às injustiças, abrir caminho para que tais questões possam ser enfrentadas de modo estrutural. À medida que “questionam as relações desiguais já cristalizadas nas políticas públicas” e elevam tais “realidades como problema social, de responsabilidade do Estado”, suscitam a elaboração de respostas estatais à sua superação (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019, p. 11)

Trazer a justiça social ao centro do debate permite também incorporar a proposta teórica de Filipe Campello. Retomando a crítica dos afetos, Campello propõe a elaboração de critérios que permitam analisar os afetos do ponto de vista da justiça social. Esse é o parâmetro que permite aproximar das teorias sociais o campo dos afetos, sem que se perca de vista o horizonte normativo que deve estar nas bases das ciências sociais. Isto é, a possibilidade de analisar as causas, as circunstâncias que precedem os afetos, e de visualizar gramáticas socialmente compartilhadas que podem ser alvo da crítica social.

Pretende-se, na sequência, traçar um panorama em via de mão dupla, que considere tanto a condição material – aspectos objetivos, materiais e normativos – como a condição subjetiva relativa à mobilidade. Tendo em vista a justiça social como parâmetro de análise, propõe-se pensar quais afetos estão implicados nas situações de injustiça social identificadas.

2.2 Condição material e configuração histórica

Propõe-se discorrer neste tópico sobre aspectos materiais que constituem a conjuntura social, política e econômica mapeada no Brasil de 2013. Para tanto, discute-se a questão dos indicadores de bem-estar social e a partir da crítica da economia *donut*. Além disso, são remontados fatos relevantes da urbanização e do desenvolvimento dos sistemas de transporte na cidade brasileira a partir de finais do século 19, bem

como a política urbana observada em nível nacional, com especial atenção aos anos de governo Lula. Por fim, situam-se as revoltas de Junho de 2013 frente às condições materiais expostas, iniciando o esboço das animosidades que provocaram os levantes.

2.2.1 A condição urbana de 2013

Se em 2013 “havia pleno emprego, a pobreza havia sido reduzida consideravelmente na década anterior, a classe política era bem avaliada nas pesquisas, a imagem internacional do país decolava” (Andrés, 2022, p. 19), não estaria nesses indicadores a justificativa para as revoltas daquele ano. Como argumenta Pedro Arantes (2013), e remontando aos feitos políticos dos anos anteriores,

vivíamos no Brasil da última década certo nível de crescimento econômico continuado; aumento do emprego, do consumo e do crédito; mobilidade social, programas compensatórios de transferência de renda; incentivo ao “empreendedorismo” de todos os tipos; recordes na produção, de carros a *commodities*; *status* de potência agrícola e mineral; descoberta das reservas do pré-sal com a miragem da renda petroleira irrigando o país; deixamos de ser devedores para sermos credores do FMI, de alunos passamos a exemplo do Banco Mundial; barramos a ALCA, ampliamos o Mercosul, levamos nossas empresas para a África e alcançamos a presidência da OMC; para arrematar, ganhamos a corrida para hospedar espetáculos globais, como a Copa do Mundo e as Olimpíadas. Enfim, o país deixou de ser coadjuvante e tornou-se um dos protagonistas no concerto mundial das nações.

Há diferentes perspectivas econômicas que giram em torno de 2013 e, apesar das suas divergências, poucas se ocupam em analisar as boas condições macroeconômicas que o país vivia naquele ano. Entre o pleno emprego, a inflação em níveis toleráveis e inferiores aos reajustes salariais e um bom crescimento do PIB¹¹, não é possível encontrar razões para uma grande insatisfação popular (Andrés, 2022).

Exposto isso, no sentido de entender as razões que levaram ao acontecimento de Junho de 2013, faz-se necessário observar outra ordem de fatores. Trata-se de resgatar fatores que sejam retrato da condição de vida de uma sociedade majoritariamente urbana e que possam, assim, elucidar algum tipo de crise, a justificar as revoltas.

¹¹ “O PIB cresceu, em média, 2,3% entre 2011 e 2014 e a inflação anual foi de 6,2%, segundo os dados compilados por Carvalho (2018: 12)” (Andrés, 2022, p. 22)

Há uma crítica à utilização do PIB como indicador predominante na mensuração do progresso social. Uma das autoras que promove tal crítica é Kate Raworth (2019), que propõe, em oposição à métrica linear do PIB, o modelo *donut*, no qual os parâmetros considerados levam em conta (1) a “universalização de acesso a bens e recursos” e (2) a “preservação das condições de vida no planeta” (Andrés, 2022, p. 24). O *donut*, representação gráfica da teoria proposta, que, em português, significa uma “rosquinha”, corresponde a uma estrutura visual circular com um buraco circular no seu centro, ou seja, a estrutura contém um limite interno e um limite externo (conforme figura 2 abaixo). Assim, delimita-se o espaço que deriva dos limites desses dois parâmetros, onde seria possível “atender às necessidades de todos, dentro dos limites do planeta” (Raworth, 2017, p. 8 -9, *apud* Andrés, 2022, p. 13).

Figura 2 – gráfico representando o modelo de Economia Donut



Fonte: Soft [...], [2017].

Uma perspectiva analítica sobre Junho de 2013 que se proponha a ir além da superfície dos dados macroeconômicos, precisa optar, assim, por uma abordagem que reflita as condições de acesso e bem-estar da sociedade àquela época. Isto é, considerar aspectos “menores”, que permitam a complexificação e aprofundamento dos dados gerais a partir da vida cotidiana.

O que aconteceria se adicionássemos à história analítica do período outras questões, que raramente pautam o debate público, mas que dizem muito sobre a vida de uma

sociedade majoritariamente urbana? Entre essas questões estariam, por exemplo, o tempo despendido no trânsito; o custo das tarifas de transporte público em relação aos salários; os problemas de saúde gerados pela poluição do ar; as mortes e problemas de saúde gerados por acidentes de trânsito; a insatisfação com remoções e elitização de espaços urbanos; a distribuição e qualidade dos serviços públicos de educação e saúde; a qualidade dos espaços públicos e das moradias (Andrés, 2022, p. 22).

Olhar para a vida urbana que condicionou Junho de 2013, a partir do modelo *donut* descrito, permitiria enxergar gráficos que não corroboram com a ideia dos *anos de ouro* brasileiros. Saltariam aos olhos dados relacionados ao crescimento das mortes e feridos nos acidentes de trânsito, os problemas de saúde decorrentes da poluição do ar, o tempo perdido nos deslocamentos, a piora dos níveis bem-estar urbanos, entre outros. Além disso, também ficariam em evidência os estragos causados ao meio ambiente, em função do modelo de desenvolvimento vigente, em que crescem as emissões de gases e poluentes e a contaminação das águas (Andrés, 2022, p. 13).

Algumas leituras já apontavam para o crescimento das manifestações nos anos recentes, revelando que as manifestações de 2013, ainda que um marco social e simbólico incontestável, não seriam um fato descolado da realidade social precedente. Grupos ligados aos movimentos sociais de esquerda demonstraram que

a sociedade brasileira andava bastante mobilizada; que o número de greves havia sido relevante em 2012; que protestos contra aumentos de passagem de ônibus tinham sido bem sucedidos em anos anteriores; que a inclusão social da década havia deixado para trás aspectos importantes como o deslocamento urbano, a habitação, a qualidade de vida, os espaços públicos; que era cada vez mais evidente que os gastos com a Copa do Mundo não iriam sanar as mazelas sociais e urbanas do país (Andrés, 2022, p. 19).

Nota-se, com isso, uma série de descontentamentos relativos à condição da vida urbana e em relação aos investimentos públicos anteriores a 2013. A insatisfação popular aí descrita direcionava-se tanto a reivindicações concretas relativas à qualidade de vida nas cidades, como aos sistemas políticos e governantes vigentes. Como destacado no livro *Cidades Rebeldes* (Harvey *et al.*, 2015), entre as múltiplas razões que levaram à eclosão das manifestações daquele ano emblemático, estariam elencadas:

deterioração das vidas nas cidades, tarifas exorbitantes e qualidade declinante dos transportes urbanos, resiliência da má qualidade dos serviços públicos de saúde e educação, remoções de milhares de pessoas de suas casas [em função das obras aos megaeventos], inflação dos aluguéis etc. (Andrés, 2022, p. 8).

Em uma leitura política mais profunda, de acordo com Marcos Nobre (2020), as revoltas escancaram o fim do pacto político que vinha organizando a sociedade desde a Nova República, período iniciado na década de 1980, ao final da ditadura civil-militar. O pluralismo de tendências, visões e pautas presentes na tessitura social já não observava mais correspondência na forma dos partidos políticos. Ao mesmo tempo, as manifestações também delatam o protagonismo da tarifa como gatilho para reivindicações populares, denotando também a relevância do transporte na vida contemporânea. Nas palavras de Paulo Arantes, “pelo tênue fio da tarifa é todo o sistema que desaba, do valor da força de trabalho a caminho de seu local de exploração à violência da cidade segregada rumo ao colapso ecológico” (Arantes, 2013 *apud* Andrés, 2022, p. 12).

Mesmo considerando todas essas explicações, que oferecem interpretações sobre a incógnita erguida a partir das manifestações de Junho, não constava nas previsões de nenhuma análise social revoltas com tamanha proporção e incidência (Andrés, 2022). Como já discutido no capítulo 1, sobre o conceito de acontecimento, ainda que tenham existido condições imprescindíveis para o desdobrar das revoltas, elas não foram determinadas por tais condições. E é justamente nesse *gap*, entre o que se alcança explicar e o que se quer compreender, que se reforça a ideia de Junho de 2013 enquanto um acontecimento: um *pivô de inquéritos* – para utilizar o termo de Dosse (2013) – que provoca questionamentos novos sobre as circunstâncias passadas e as atuais, instigando outras interpretações.

A crítica ensejada por Andrés remonta a um ensaio de Pedro Fiori Arantes, que debate fatores de conjuntura política e econômica, apontando problemáticas sociais e urbanas dos anos que antecederam os levantes. Nas palavras do autor:

Nos países avançados, em que a crise econômica bateu mais forte e trilhões de dólares foram drenados do orçamento público para o sistema financeiro, o desemprego e o desalento dos jovens levaram às ruas e praças das grandes cidades indignados e ocupies. Nos países árabes, foi o “basta!” (kifaya) às ditaduras e às diversas formas de opressão militar- religiosa. Mas, qual o motivo das revoltas recentes no Brasil, país “emergente” e até pouco tempo “sensação” da economia global? Pico da inflação, redução dos níveis de crescimento, escândalos de corrupção são causas insuficientes para justificar milhões de pessoas nas ruas nos atos diários de junho em todo o país, sobretudo nas grandes cidades, e que seguem ainda hoje, esparsos, mas latentes.

[...]

Há um avanço da barbárie urbana concomitante ao avanço da cidade-mercadoria. A maioria de nossas principais cidades vive situações recorrentes de caos e calamidade, apesar da abundância relativa recente. Nos últimos anos, vivemos o *boom* imobiliário e o *boom* automobilístico – ambos impulsionados pelo governo federal – que colaboraram não para o crescimento da qualidade da vida urbana, mas para sua crescente deterioração (Arantes, 2013).

O argumento de Arantes busca evidenciar, como se observa, é o de que as questões denunciadas em 2013 advêm de conformações históricas e urbanas consolidadas junto à cidade-mercadoria. Sua crítica se dá sobre a urbanização e o desenvolvimento observados no país ao final do século 20, com ênfase sobre as políticas estabelecidas nas gestões do Partido dos Trabalhadores (PT). Como será comentado ao longo deste capítulo, há diversas relações entre as razões de Junho e as dinâmicas políticas e governamentais que se estabeleceram no período lulista.

A Reforma Urbana, pauta central dos governos e militantes de esquerda, que incorpora variadas temáticas – entre elas habitação, mobilidade, tributação e valor da terra – foi um dos focos da crítica à esquerda, a justificar a insatisfação popular com a gestão. Ao longo dos anos, o projeto de Reforma Urbana foi se desvinculando de um projeto ideológico mais profundo, passando longe de alcançar, ou mesmo de almejar, transformações por justiça social. Ao invés disso, a Reforma foi se desdobrando em função dos meios e instrumentos disponíveis, a partir de pactos e negociações políticas que favoreceram a conservação das estratificações sociais.

De fato, não se imaginou (desenhou ou escreveu) como seria essa (re)Forma Urbana, suas qualidades materiais e simbólicas, as novas condições de vida, as características dos bairros e dos centros urbanos, seus lugares de uso público, a relação com a natureza e a paisagem, as formas de mobilidade, os sistemas de saneamento, os espaços da política, da memória, do corpo etc. [...]

A Reforma Urbana democrático-popular, focada nos meios, nos instrumentos, pouco avançou no pensamento substantivo sobre a cidade, nos fins. Não há imagem, não há forma, não há narrativa para essa cidade almejada – não há projeto e utopia. [...]

O conservadorismo político-ideológico e a falta de imaginação e vontade projetual da Reforma Urbana levaram a esquerda a entregar o desenho da cidade ora aos urbanizadores de favelas ora, o que é muito pior, ao próprio mercado imobiliário – e a aceitar a sua forma urbana. Levou-a também a rechaçar outras propostas ousadas, entre elas a da tarifa zero nos transportes, ainda nos anos 1980, o que implicaria noutra forma de mobilidade e de cidade (Arantes, 2013).

A “anti-reforma urbana”, como denomina o autor já no título de seu ensaio, busca sintetizar o argumento nele exposto, que se contrapõe à ideia de que até 2013 vivia-

se, no Brasil, uma época de “vacas gordas”, com avanços econômicos e sociais indubitáveis. Ao contrário, o processo de urbanização percebido desde o século anterior representou uma “urbanização desurbanizadora”, conferindo à vida nas cidades precárias e injustas condições materiais (Arantes, 2013).

A visão de Arantes, apesar de incipiente se comparada com as explanações de Andrés, dado que foi escrita ainda no ano das Revoltas, participa de uma vertente crítica que, ao invés de reduzir os levantes a uma noção de acaso ou espontaneidade, trata de reinterpretar as realidades a partir dele. Ou seja, faz valer a noção de acontecimento em seu poder de esclarecimento e de atualização (Dosse, 2013), concebendo novas indagações e entendimentos do passado, presente e futuro.

No tópico seguinte serão observadas questões mais específicas relativas à mobilidade urbana no país, pensando de modo dialético as fases dos processos de urbanização e as transformações nos sistemas de transporte, ao longo do século 20.

2.2.2 Urbanização e sistemas de mobilidade: século 20

A urbanização brasileira do século 20 gerou uma sucessiva acumulação de mazelas. Em um esforço de recapitular o fenômeno de urbanização que se deu ao longo do século, Andrés (2022) discute como esse processo transformou as capitais e grandes cidade do país, afetando a conformação dos territórios, o acesso aos serviços públicos, a mobilidade urbana, a saúde, o bem-estar e a segurança da sua maioria populacional.

Ao final do século 19, menos de 10% da população vivia em cidades – em 1890, havia três cidades com mais de 100 mil habitantes. À época, a então recente abolição da escravidão não fora suficiente para atenuar as marcas dos trezentos anos de escravidão anteriores. Permaneciam vivas as condutas e as desigualdades sociais que conformavam uma sociedade paternalista e com hierarquias bem definidas (Andrés, 2022).

Os ex-escravos, juntamente aos imigrantes europeus que chegavam à cidade, passavam a competir no mercado de trabalho, inserindo-se na cidade predominantemente a partir de ocupações informais - nas áreas lindeiras às ferrovias,

em São Paulo, nos morros, no Rio de Janeiro, nas bordas da cidade planejada, em Belo Horizonte, nos mangues e áreas alagáveis, em Recife. Segundo Teresa Caldeira, entre 1890 e 1940, desenhavam-se cidades compactas e com distinção de classes. A distinção se dava a partir da tipologia das moradias e locais de assentamentos, sem suprimir o convívio próximo entre as diferentes classes sociais nos centros urbanos (Andrés, 2022).

Ainda que o processo de urbanização tenha se dado, entre os séculos 19 e 20, sobre tal condição de proximidade, esse não é um indicativo de que a República Velha tivesse uma boa receptividade à diversidade social. Segundo Andrés (2022), a tensão social e a vontade de apartar pobres, negros e mestiços dos centros urbanos, onde residiam os mais ricos, era questão presente nas tomadas de decisão do poder urbano dominante.

Exemplo disso foram as ações políticas empreendidas no Rio de Janeiro por Pereira Passos que, movido por discursos higienistas, agenciou a remoção de cortiços e pobres das áreas urbanas centrais. No lugar dos cortiços, foram abertas grandes avenidas, rasgando as paisagens existentes e encarecendo os custos de vida naquela localização. Assim, restava às populações removidas deixarem seus modos de vida urbanos, indo aos subúrbios, ou passarem a morar em favelas – na época ainda incipientes (Andrés, 2022).

As ideias e políticas de base higienista constituíram a argumentação que propunha apartar dos centros as populações menos favorecidas. Entretanto, elas enfrentavam um dos impedimentos pragmáticos, que era a questão da mobilidade, naquele tempo baseada em deslocamento a pé ou por bicicleta, ou em limitadas redes de bondes (Andrés, 2022).

Observa-se, assim, que há uma associação direta entre os sistemas de mobilidade disponíveis e as possibilidades de conformação urbana das cidades – entre sua compactação e espraiamento. É possível, portanto, traçar um paralelo entre as fases do processo de urbanização no país e o desenvolvimento dos sistemas de mobilidade.

Nas primeiras décadas do século 20 houve uma expansão, ainda que lenta, das redes de bondes elétricos. A chegada dos bondes e a gradual expansão da sua rede possibilitou o início de um processo de espraiamento urbano, com a valorização das

terras situadas nas bordas da cidade (Andrés, 2022). Desde a chegada dos bondes elétricos o sistema de provimento de transporte coletivo se deu a partir de monopólios. A razão para isso estaria na escassez do recurso primordial que viabiliza a operacionalização do transporte: o sistema viário. Não seria possível haver diversas empresas disputando o uso trilhos, no caso dos bondes elétricos; tampouco seria pensável que cada empresa dispusesse de sua própria rede de trilhos uma rede de trilhos. Esse regime de oferta e prestação do serviço passou a ser o *modus operandi* do funcionamento do transporte público no país.

Foi diante desse cenário que a empresa canadense, a “São Paulo Railway Light & Power Company”, firmou-se em São Paulo, em 1899, no ramo dos bondes elétricos. A partir daí,

a Light passou a ter um papel central no desenvolvimento urbano. A companhia, que iniciou com quinze linhas que percorriam cerca de 83 quilômetros no ano de 1901, chegou a 66 linhas que circulavam em cerca de 270 quilômetros de trilhos no final da década de 1920 (Sávio, 2010: 128). Esse crescimento da extensão da malha teve papel central na forma de crescimento da cidade, favorecendo proprietários de terras nas regiões onde o bonde passava a chegar. ‘O assentamento de trilhos se realizava não conforme um plano de atendimento previamente acordado com os poderes municipais, mas sim através de negociações entre alguns proprietários de terrenos e a empresa canadense’, afirma Sávio (2010: 131) (Andrés, 2022, p. 199).

O poder dos monopólios, na figura da empresa canadense, também se pronunciava de forma evidente no campo político, dificultando o papel das prefeituras de regular e controlar a qualidade da oferta do serviço prestado. A desigualdade na oferta do serviço entre bairros ricos e pobres, expressa na diferença entre a qualidade da frota, o cumprimento dos horários e o modo de atendimento aos cidadãos era notável, registrando a reprodução da lógica elitista que se dava através dos monopólios (Andrés, 2022).

Os bondes elétricos constituíram parte do projeto modernizante da elite do país, facilitando a chegada de certas tecnologias no processo de urbanização. A mudança dos bondes puxados por burros aos bondes elétricos excluiu, em certa medida, a classe trabalhadora do transporte público da época, dadas as novas normativas impostas que exigiam trajés específicos aos usuários, além do aumento no preço das tarifas e da cobrança mais cara para trajetos mais longos - o que desfavorecia duplamente as populações mais pobres e morando em áreas menos centrais. Em 1909, após

reivindicações sociais, houve a uniformização das tarifas de bondes, ampliando-se o acesso das populações mais pobres e, ao mesmo tempo, acarretando a evasão gradual das populações elitizadas desse sistema de serviço (Andrés, 2022).

A expansão dos bondes, nas primeiras décadas do século 20, que cedeu espaço ao processo de espraiamento urbano, também acarretou na valorização imobiliária em zonas menos centrais. Isso favoreceu os setores de construção civil, que passaram a promover loteamentos nas franjas urbanas, acompanhando as disposições geográficas dos sistemas viários que se instituíam.

No início da década de 1920, a chegada dos automóveis foi um dos grandes fatores responsáveis por impulsionar a significativa expansão urbana. Na cidade de São Paulo, dez anos mais tarde, a área ocupada mais que quadruplicou, enquanto a densidade habitacional global caiu pela metade (Andrés, 2022), processo que ocorreu de modo semelhante em outras cidades do país. Esse espraiamento urbano se deveu também à intensa industrialização, ao crescimento populacional e às transformações na mobilidade – tanto em função da expansão dos sistemas de bondes, como da chegada do transporte individual motorizado.

A chegada dos automóveis marca o início do sistema rodoviarista de expansão urbana no país, que teria ao menos quatro implicações sociais importantes: a afirmação do carro como símbolo de *status* social, possibilitando às elites ganhar tempo em seus deslocamentos; a valorização das terras rurais no entorno das cidades; a saída dos pobres e suas moradias do campo de visão e convivência das classes mais altas; e a possibilidade de exploração empresarial no ramo do transporte coletivo (Andrés, 2022). Todas essas implicações poderiam ser notadas e exemplificadas em simultâneo a partir de qualquer obra de infraestrutura rodoviária, as quais

serviam para justificar a remoção de pobres de áreas centrais, na medida em que demandavam espaço para viadutos e avenidas e, ao mesmo tempo, criavam as condições para que eles pudessem ter opções de transporte em bairros distantes (Andrés, 2022, p. 28).

A opção pelo sistema rodoviarista foi se revelando em tomadas de decisão políticas, tal como a adesão ao Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930). Como consequência, o sistema de transportes por bondes foi perdendo importância, até ser incorporado pela prefeitura, em 1946, deixando de operar em 1960.

Analisando a trajetória dos bondes elétricos e a chegada dos automóveis no país, Andrés chega a duas constatações. A primeira delas é que os transportes servidos por monopólios empresariais, em contextos de fraca regulação – que é o caso brasileiro – acarretam uma hegemonia paradoxal. Envolvem a concentração de poder nas mãos do monopólio, sem concorrência, o que leva o serviço a ser gerido pela prerrogativa máxima do lucro, e conduz à conseqüente precarização do serviço. A segunda constatação é que os períodos de aumento da motorização individual acabam por promover a degradação dos serviços de transporte coletivo disponíveis, prejudicando aqueles que seguem dependentes deles (Andrés, 2022, p. 204).

2.2.3 Lógicas de Atuação do Estado

O processo de urbanização e espraiamento das cidades também foi motivado pelo crescimento populacional exorbitante: em 1940 o país contava com 12 milhões de pessoas, passando para 81 milhões, apenas, quatro décadas mais tarde. Grandes massas populacionais expulsas do campo migraram forçosamente para a cidade, deparando-se com os vazios institucionais e a falta de acesso a bens e serviços essenciais.

A informalidade mostrava-se, assim, como saída para que fosse possível que as novas populações buscassem providenciar, à sua maneira, condições mínimas de vida. Dentro disso, situavam-se os processos de autoconstrução em mutirões, que, ao mesmo tempo em que eram a única saída vislumbrada pelas novas populações urbanas, também desempenhavam o papel de eximir as empresas do provimento dos custos de moradia aos seus empregados (Andrés, 2022). A informalidade esteve presente, portanto, não como efeito colateral do processo histórico de urbanização, mas como seu *modus operandi*, permitindo a reprodução social das desigualdades e do racismo estrutural. Ao longo da urbanização do século 20, observou-se um Estado negligente na provisão de infraestruturas que buscassem garantir o bem-estar das populações mais pobres. Nesse espectro, a informalidade foi fator inerente ao processo, como estratégia de sobrevivência empreendida por tais populações, tacitamente corroborada pela inação do Estado. Ao mesmo tempo, o Estado tratava de contribuir

ativamente para reforçar o modelo segregador centro-periferia, à medida que investia na lógica rodoviarista que suscitou e viabilizou esse modelo.

É também por essa razão que a modernização e a industrialização brasileira são consideradas conservadoras, porque não se deram no sentido de promover transformações por justiça social, mas na direta dependência das estruturas sociais arcaicas, instituídas e conservadas desde as dinâmicas coloniais.

A partir de uma visão da mobilidade como sistema social racializado (Santarém, 2021, p. 57), é possível interpretar a inação ou negligência estatal não como questão de gestão, mas como parte de um “projeto genocida (de extermínio do povo negro)” (Albergaria *et al.*, 2021, p. 12). Nesse espectro, o transporte e demais componentes da mobilidade urbana servem para dar continuidade à interdição do ir e vir do corpos não-brancos e pobres, garantindo o extermínio dessas populações (Albergaria, 2021, p. 48). O racismo estrutural observado nesse cenário deriva das lógicas da colonização, quando houve a “internacionalização de um modo de produção baseado em relações racializadas entre povos”. Estabeleceram-se, já naquela época, os corpos que estariam codificados com interdição e violência (os negros) e aqueles codificados pelos signos da liberdade – os brancos (Albergaria, 2021, p. 41).

2.2.4 A política urbana e os modelos de cidade

O desenho das políticas públicas, considerados os poderes hegemônicos nela representados, desempenham importante papel na definição do quadro de mobilidade urbana do país. Destacam-se, dentro desse quadro, as discussões pautadas na luta pela reforma urbana, além de programas e ações de cunho rodoviarista e habitacionais.

A pauta da reforma urbana surgiu de modo mais estruturado no Seminário de Habitação e Reforma Urbana (SHRU), realizado em 1963, com propostas que almejavam remediar alguns problemas das cidades brasileiras. As propostas giravam em torno do “binômio industrialização e planejamento”, envolvendo produção em massa e financiamento de moradia por planos nacionais, enfrentamento da renda da terra, coordenação do crescimento das cidades e disponibilização de áreas de interesse social, entre outros. As proposições do Seminário foram incluídas no Projeto de Lei

87/1963, apresentado pelo deputado Floriceno Paixão ao Congresso Nacional, que incluía também a criação do Conselho, um Plano e um Fundo Nacional de Habitação (Andrés, 2022).

Ainda que as bases da proposta estivessem conectadas às pautas do governo socialista de João Goulart, elas atendiam aos interesses do empresariado da construção civil, que contava com o Estado para impulsionar o seu setor. Com a instauração da ditadura civil-militar, em 1964, a parcela das propostas de caráter mais distributivo e social acabou caindo por terra¹² (Andrés, 2022).

No período da ditadura militar, que se estendeu até 1985, é possível identificar três fases da política urbana, que marcaram a consolidação e o fim do modelo centro-periferia, denominadas de estruturação, operação e declínio. De 1964 a 1966 foram “estruturadas a política, as fontes de recursos, bem como as instituições financiadoras e executoras”; de 1966 a 1974 predomina a implementação das políticas; de 1974 a 1985, quando se observava o declínio da ditadura civil-militar e da economia brasileira, movimentos sociais contestavam o governo, fazendo retornar o debate das políticas urbanas e a discussão da agenda que havia sido deixada de lado.

Obras rodoviaristas, de saneamento e fornecimento de água compunham a maior parte dos investimentos em infraestrutura urbana, enquanto os novos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH marcaram o investimento habitacional. Ao fim das contas – embora tenha havido avanços razoáveis em tratamento de esgoto, e avanços significativos na ampliação do fornecimento de água no período – tratou-se de impulsionar o modelo segregador da cidade centro-periferia, agora com o crescimento das frotas de automóveis demandando mais e mais obras de avenidas, túneis e viadutos, enquanto os conjuntos habitacionais monofuncionais nas periferias longínquas passaram a dar pitadas de ordem formal ao movimento de espraiamento urbano do período anterior. A segregação socioespacial deixava de ser somente fruto da inação do Estado, e passava a ser também resultado de planejamento, como pontuou o arquiteto André Luiz Prado (2017) (Andrés, 2022, p. 35).

Entre as políticas e obras implementadas na época da ditadura, no rol das infraestruturas urbanas, tiveram destaque as obras rodoviaristas, de saneamento e fornecimento de água. O investimento habitacional, por sua vez, esteve marcado pelos novos conjuntos habitacionais, que contaram com o financiamento do Banco Nacional

¹² “[...] já em agosto de 1964 o governo do marechal Castello Branco criava o Banco Nacional de Habitação (BNH) [...] e começava a estruturar um sistema nacional de financiamento da habitação” (Andrés, 2022, p. 23).

da Habitação e não estavam voltados às demandas das populações de mais baixa renda.

Ao fim das contas – embora tenha havido avanços razoáveis em tratamento de esgoto, e avanços significativos na ampliação do fornecimento de água no período – tratou-se de impulsionar o modelo segregador da cidade centro-periferia, agora com o crescimento das frotas de automóveis demandando mais e mais obras de avenidas, túneis e viadutos, enquanto os conjuntos habitacionais monofuncionais nas periferias longínquas passaram a dar pitadas de ordem formal ao movimento de espraiamento urbano do período anterior (Andrés, 2022, p. 24).

Ainda que possam ser reconhecidas melhorias relativas ao tratamento de esgoto e fornecimento de água, nota-se que a ênfase dos governos se deu no sentido de impulsionar o modelo segregador da cidade centro-periferia. O aumento das frotas de automóveis, as novas obras rodoviárias e os conjuntos habitacionais, fora dos centros urbanos, consolidavam o processo de espraiamento das cidades e, por conseguinte, a segregação socioespacial. Como se pode notar, “[a] segregação socioespacial deixava de ser somente fruto da inação do Estado, e passava a ser também resultado de planejamento” (Andrés, 2022, p. 24).

A partir dos anos 1960, os centros urbanos no Brasil ingressaram em processos de degradação cíclicos, quando o modelo centro-periferia vivia, simultaneamente, seu auge e sua decadência. O rodoviarismo foi o impulsionador dessa via de mão dupla: o aumento do número de automóveis acarretava maior quantidade de acidentes, em efeitos de poluição sonora e do ar; as obras que enfatizavam a infraestrutura a serviço desse modal retiravam árvores, desconfiguraram ou eliminavam espaços públicos, provocando paisagens urbanas mais cinzas e aquecendo as cidades (Andrés, 2022).

Nesses moldes, a cidade foi sendo desfeita aos seus caminhantes, que passaram a contar cada vez mais com ambientes inóspitos, ruas esvaziadas e menos seguras. O meio urbano degradado passou, então, a ser refutado pelas elites, que passaram a morar fora dos centros urbanos. Tais grupos contavam com o ir e vir automobilístico no seu deslocamento pendular cotidiano, o que reforçava o ciclo rodoviarista e as lógicas necessárias ao seu funcionamento. Imagens distópicas da cidade foram sedimentando-se, ao mesmo tempo em que se difundia a imagem romântica da vida no campo, onde os males urbanos já não existiriam.

Se, na primeira metade do século 20, a elite brasileira espraiou a cidade compacta por não suportar os pobres nas áreas centrais, na segunda metade ela abandonou

as áreas centrais porque não suportava o que ela mesmo havia feito dessas áreas (Andrés, 2022, p. 39).

O movimento de evasão das elites do centro seria, então, intensificado a partir dos anos 1980, decretando o fim do modelo de cidade centro-periferia. É possível constatar, com isso, que o rodoviarismo foi tanto a lógica responsável por viabilizar o espraiamento urbano, como também o motivo que levou ao seu esgotamento do modelo que se sedimentou com ele. Transita-se, a partir daí, a uma outra fase de urbanização, na qual o modelo da "cidade de muros" torna-se predominante.

Inicia-se, por volta de 1980, a formação do terceiro modelo¹³ que estruturou as cidades brasileiras no século 20, nomeado por Teresa Caldeira de "cidades fragmentadas por enclaves fortificados" (a discussão sobre as implicações subjetivas desse modelo de cidade será aprofundada no tópico 2.3). Esse modelo esteve marcado pelo esvaziamento das áreas centrais, passando os grupos elitizados a morar em condomínios fechados distantes do centro urbanos. Isso implicou também em um abandono dos espaços públicos tradicionais, que foram trocados por espaços condominiais privatizados e vigiados, enquanto as ruas da cidade foram sendo deixadas aos pobres (Andrés, 2022).

A descrição acima se dá a partir de Teresa Caldeira, em uma observação ao caso de São Paulo, mas processos similares foram percebidos em todas as grandes cidades e capitais brasileiras da época. Como uma das consequências da configuração das cidades muradas, houve um aumento notável da violência. E a solução imediata e privatista encontrada para tal desordem foi subir os muros, mais e mais.

Na esfera político-partidária, a ditadura estava já em crise. Frente a ela, os lampejos de redemocratização que se anunciavam entre os poderes políticos tinham como ênfase a ideia de conciliação com a classe responsável pela ditadura civil-militar. Ou seja, longe de uma abertura democrática revolucionária, parecia se desenhar um acordo pela manutenção da ordem. "A euforia modernizante dos anos 1950, e mesmo as promessas parciais do 'milagre econômico', haviam ficado pra trás" (Andrés, 2022, p. 28).

¹³ O primeiro modelo sendo o das cidades compactas e o segundo sendo o da cidade centro-periferia.

Entre os marcos relevantes do período de redemocratização, destaca-se a instituição do Movimento Nacional pela Reforma Urbana (1985), com a realização da Assembleia Nacional Constituinte e a proposição da Emenda Popular pela Reforma Urbana (1987). Entre os resultados, houve a inclusão na Carta Constitucional dos artigos 182 e 183, que reconheciam a função social da terra urbana.

Para contornar esses avanços, a estratégia do “Centrão” foi condicionar o artigo 182 a uma regulamentação posterior, que veio a desdobrar-se, em 2001, no Estatuto da Cidade (Andrés, 2022). Contextualizada esta e outras manobra políticas, é possível notar que,

[e]nquanto o *ambiente político* segregava-se e se esvaziava, lá no alto a *política* também se fechava em enclaves. Com a derrocada do regime militar e a redemocratização, a elite política brasileira tratou logo de erguer muros para controlar o acesso aos condomínios do poder. A isso Marcos Nobre (2013a) chamou de *pemedebismo*, em referência ao principal partido de oposição à ditadura, o PMDB, que foi também o principal articulador desse processo. O *pemedebismo* se caracterizaria por um sistema de travas que visava imobilizar ou retardar as transformações em curso no novo período, que almejavam à redução das desigualdades e à efetivação democrática (Andrés, 2022, p. 50).

O chamado “Centrão”, fruto do movimento *pemedebista*, consistiu em uma artimanha de articulação política do campo da direita para coibir transformações sociais significativas, no sentido de uma maior distribuição de renda e diminuição das desigualdades, em um momento de abertura democrática vivida no Brasil pós-ditatorial. Caracterizou-se, assim, o período de redemocratização no Brasil, como uma “transição morna para a democracia, controlada pelo regime ditatorial em crise e pactuada de cima por um sistema político elitista” (Nobre 2012, p. 5 *apud* Andrés, 2022, p. 50).

Nas décadas seguintes, essa blindagem das mudanças sociais pela elite política passaria por diferentes fases, bloqueando agendas de viés progressista e social, que trabalhavam em função de uma maior distribuição de renda e diminuição das desigualdades (Andrés, 2022).

2.2.5 O transporte coletivo – finais do séc. 20

No âmbito do transporte urbano “outro arranjo se dava para que as coisas se alterassem sem se transformar” (Andrés, 2022, p. 53). Enquanto em 1940 se constatava um aumento da demanda por transporte coletivo, na década 1980 teve início uma situação oposta, com a queda no número de usuários. Isso se deveu a uma série sobreposta de fatores, como a redução na taxa de crescimento urbano, a crise econômica mundial, o aumento da frota de veículos particulares e a consequente redução da demanda e da receita do transporte coletivo (Andrés, 2022).

Frente à crise no transporte, algumas transformações podem ser observadas ao final do século 20, tais como a instituição da Lei do Vale Transporte (1987), que acabaria por consolidar a crise e a situação do modo de prestação de serviço, favorecendo uma economia oligopolizada (Andrés, 2022).

Em 1976, o segmento empresarial que operava o transporte coletivo crescia em força política. Nesse contexto, um grupo do Rio Grande do Sul formulou uma proposta política de subsídios para o combustível do transporte, como forma de conter o aumento da tarifa. Em 1979, lançou-se proposta do Vale-Transporte, que observou resistência por parte das empresas que teriam de pagar o Vale-Transporte aos seus empregados. Frente à necessidade de articulação política, essa foi uma das pautas encabeçadas pela Associação Nacional das Empresas de Transporte Público (fundada em 1987), que significou um passo relevante na organização patronal do setor. Graças à força da associação, o Vale-Transporte tornou-se obrigatório, no país, a partir de lei e decreto aprovado em 1987 (Andrés, 2022).

Algumas considerações sobre a situação do Vale-transporte no Brasil valem ser comentadas. Primeiramente, trata-se de uma compra antecipada de bilhetes pelos empregados, cujos recursos não passam pela gestão do Estado. Isso significa tanto uma ingerência desses recursos por parte do representante dos interesses públicos, como implica a impossibilidade de emprego dessa receita no orçamento geral do município – tampouco para empreender melhorias das condições do serviço de transporte. Com a implementação do VT, os empregadores passaram a poder descontar até 6% do salário dos seus empregados em razão dos custos do transporte,

revelando que o custeio estaria, assim, dividido entre o usuário e as empresas, e não custeado integralmente (Andrés, 2022).

Ainda, sob uma perspectiva financeira e orçamentária, o Vale-Transporte corresponde a “uma antecipação de receitas para as empresas concessionárias”, dando-lhes mais garantia e vantagens financeiras sobre o recurso. Outra consequência decorrente do VT, ainda, é que o aumento das tarifas do transporte passou a refletir no “crescimento instantâneo das receitas antecipadas das empresas”. Isso acarretou o empoderamento financeiro e político dos empresários do setor, que passaram a influenciar a eleição de deputados, senadores, governadores, prefeitos e vereadores, trabalhando pela manutenção dos seus poderes e interesses (Andrés, 2022, p. 239-241).

A aprovação da Lei do Vale Transporte, em 1987, representaria a acomodação do setor em crise. [...] Por um lado, a Lei do Vale Transporte dava o conforto necessário para que um empresariado que havia se formado na toada da demanda crescente pudesse manter seu mercado sem se modernizar; por outro, apaziguava as lutas sociais contra os aumentos das tarifas – pauta que havia gerado grandes protestos em diferentes momentos da história do país –, já que boa parte dos usuários passava a ter as viagens casa-trabalho-casa pagas pelos empregadores (Andrés, 2022, p. 53).

Segundo Andrés, a situação do transporte coletivo no país é um dado político extremamente relevante, que descreve mais um dispositivo que tem atuado, desde a Nova República, no sentido de evitar transformações sociais e preservar os privilégios de uma sociedade profundamente desigual em um momento em que as mudanças se veriam possíveis. Somada aos enclaves fortificados e ao movimento pemedebista, está a “máfia dos transportes”, que em conjunto, teria atuado/atua como um dos principais obstáculos à democratização do país. “Não por acaso estiveram, de maneiras diferentes e atravessadas, no olho do furacão durante as manifestações de junho de 2013” (Andrés, 2022, p. 43).

Em um comparativo com o *status* do transporte coletivo nos demais países da América Latina, vale observar que, até meados de 1950, o setor funcionava, no Brasil, de modo semelhante ao restante do continente. A primeira fase foi marcada pela oferta dos bondes elétricos, através de empresas de capital internacional e sob sistemas de monopólio. Quando o serviço de bondes entrou em declínio, em décadas de intensa urbanização, e chegaram os ônibus urbanos, o serviço do transporte coletivo passou a funcionar sob moldes distintos (Andrés, 2022). Enquanto nos demais países viam-se veículos privados e de pequeno porte, com operadores organizados em sindicatos,

associações e cooperativas, no Brasil, foram consolidando-se grandes empresas, com significativo acúmulo de capital, mas de caráter familiar:

as companhias privadas operadoras de transporte por ônibus no Brasil são verdadeiras empresas, em um processo de forte crescimento e concentração de capital” (Orrico Filho e Santos, 1996: 194). [...] “o núcleo familiar constituiu, desde o início, a base das empresas de transporte por ônibus no Brasil. Todo o seu processo de crescimento se baseou na propriedade familiar, com irmãos, tios e filhos ocupando os postos chave nas empresas (Orrico Filho e Santos, 1996, p. 268, *apud* Andrés, 2022, p. 233).

Ainda que o país tenha desenvolvido infraestruturas metroviárias, a mobilidade urbana seguiu majoritariamente pautada pelo transporte rodoviário sobre pneus. Nos anos 1960 foram implantados os primeiros sistemas de metrô no país, a começar pela cidade de São Paulo, sucedida pelo Rio de Janeiro, em 1979, Belo Horizonte, em 1981, Recife, em 1983, e Porto Alegre, em 1985. No ano de 2009 constavam 15 sistemas metroferroviários existentes no país. Apesar dos avanços e investimentos metroviários, a representatividade do metrô entre os modais de transporte disponíveis sempre foi baixa – “apenas 6% dos passageiros do transporte coletivo urbano no país circulavam em metrôs”. Nesse contexto, o ônibus reforçava-se como protagonista entre os meios de locomoção de uso coletivo (Andrés, 2022, p. 224).

2.2.6 Política nos governos do PT: 2003 - 2016

A cena política do Brasil, no início do século 21, foi marcada pela chegada de um representante do Partido dos Trabalhadores, Luiz Inácio Lula da Silva, à presidência da república. Os anos entre 2003 e 2016 ficaram marcados por três governos consecutivos do partido de esquerda, até a destituição da presidente Dilma Rousseff em 2016. Foram anos de pautas políticas progressistas, com diversas ações e programas voltados às populações de mais baixa renda.

Uma vertente crítica da própria esquerda, contudo, aponta várias falhas no processo de concepção e implementação de tais ações. O que essa crítica alega, em suma, é que as muitas coalizões e negociações estabelecidas pelo governo petista, para que pudesse levar adiante suas propostas, acarretaram a perda de um princípio de transformação social, central às suas bandeiras históricas. Dentro desse jogo político

foram atendidos os interesses de setores elitizados e conservadores, em que, ao invés da aposta em outras lógicas de desenvolvimento econômico, foram reproduzidas as lógicas capitalistas em curso. Estariam aí enquadradas as políticas de inclusão social pelo consumo, e não por meio de distribuição de renda e reformas tributárias, que estão entre os motivos para o aprofundamento da crise urbana.

A crise urbana, enquanto denominação de uma conjuntura de fatores que descrevem as condições de vida a que estão sujeitas as populações, em especial as populações pobres e não-brancas, teria sido elemento chave para fazer eclodir *Junho de 2013*. Nesse sentido, é necessário recapitular alguns marcos do período de governo petista, favorecendo o entendimento da conjuntura da época.

Dando um “zoom out” da cena brasileira, pensando-a sob a perspectiva de uma escala-mundo, constata-se que as décadas de 1990 e 2000 foram tempo de consolidação neoliberal entre os países capitalistas. Isso significou, aos países do capitalismo central, o aumento da desigualdade, enquanto nos países do Sul Global observou-se um crescimento na exploração da mão de obra barata, havendo a transferência dos setores industriais e de serviços para essas regiões do globo. Ou seja, houve um aguçamento da desigualdade econômica entre os países ricos e pobres, que se sobrepôs ao tecido social desigual já sedimentado em países como o Brasil, tornando mais precárias as condições urbanas das massas trabalhadoras (Andrés, 2022).

Vale lembrar que é sobre esse terreno político-econômico que se estabelece o primeiro governo Lula a nível federal, que é também descrito, em resumo, a partir de suas três fases. Entre 2003 e 2005 (primeira fase), por políticas sociais que operaram como redutores da pobreza e dinamizadores do mercado interno. Destaca-se, nessa fase, a instituição do programa Bolsa Família, que diminuiu em aproximadamente 19% o percentual de pessoas abaixo da linha da pobreza no país. Entre 2006 e 2008 (segunda fase), há um destaque ao aumento real do salário mínimo e à retomada do investimento público, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A partir de 2008, há, por fim, a terceira fase, marcada por uma série de “políticas contracíclicas”, com intuito de evitar que a crise econômica mundial impactasse de forma aguda a economia do país (Andrés, 2022).

Em janeiro de 2003 foi instituído o Ministério das Cidades, uma proposta do Fórum Nacional pela Reforma Urbana, estruturado em quatro secretarias nacionais: Habitação, Saneamento, Mobilidade Urbana e Programas Urbanos. O principal objetivo era “garantir o direito à cidade, promovendo a universalização do acesso à terra urbanizada e à moradia digna, à água potável e ao ambiente saudável e assegurar a mobilidade urbana”, tudo isso através de uma gestão participativa (Andrés, 2022, p. 62). A agenda prometida, contudo, não se efetivou; o Ministério não alcançou aliviar os graves problemas urbanos que acometiam as cidades brasileiras.

É curioso constatar que a questão urbana nunca chegou a ser uma agenda central dos governos Lula e Dilma, apesar do importante histórico de atuação do PT na área. Mesmo durante o período em que Olívio Dutra esteve à frente da pasta, as ações mais significativas do Ministério foram a realização de estudos, a estruturação do processo de participação, e a criação de marcos normativos e de campanhas, como aquelas destinadas à elaboração, pelos municípios, de Planos Diretores Participativos (Andrés, 2022, p. 53).

A partir de 2007 iniciou-se a fase do governo de orientação desenvolvimentista, com a instituição do Minha Casa Minha Vida (MCMV) e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), “além de políticas de desonerações fiscais para automóveis”. Tais medidas tinham pouca relação com as diretrizes e marcos regulatórios que vinham sendo construídos pelas agendas progressistas até o momento; ignoraram os debates sobre políticas de moradia e replicaram o modelo centro-periferia de segregação socioespacial. Assim, o MCMV pode ser entendido, da maneira como foi concebido e implantado, como um programa de enfrentamento à crise econômica, mas não de enfrentamento à questão habitacional (Andrés, 2022, p. 64).

Na terceira fase, a estratégia proeminente foi o investimento concentrado nas indústrias automobilística e da construção civil. Como aponta Andrés,

[o]s estágios anteriores, que retiraram milhões de pessoas das classes D e E, foram cruciais para que fosse “possível apresentar aos capitalistas a perspectiva de vender carros e casas para uma classe C ampliada no Brasil”, como argumenta Singer (2012: posição 3311) [...] “O lulismo parecia agradar a todos” (Andrés, 2022, p. 89).

Ainda assim, apesar da estratégia escalonada entre as fases do governo, observou-se que a migração da classe D para a classe C, entre 2006 e 2008, não foi acompanhada de políticas públicas que propiciassem um ganho de acessos proporcional aos bens e serviços, por essa nova classe. A consequência disso foi um aumento significativo na parcela populacional que passou a aderir ao modo de vida difundido entre a classe

média, com gastos significativos em transporte, saúde, educação e moradia. Disso, derivou-se um duplo prejuízo: por um lado, grande parte do orçamento dessas populações passou a ser utilizado nesses serviços básicos; e, por outro, o meio urbano passou a sofrer os impactos negativos com o aumento das soluções de caráter privado e exclusivista (Andrés, 2022).

Ao longo dos anos petistas, houve uma ascensão social, favorecendo o subproletariado, mas ela não foi acompanhada por uma melhora proporcional do padrão de vida dessas populações. Ao contrário, notou-se uma piora na qualidade de vida de todos, período que caracterizou, nas palavras de Andrés, a “falência das políticas urbanas nos governos petistas” (Andrés, 2022, p. 97). Segundo ele,

[q]uando chegava a vez de parte dos historicamente excluídos adquirirem seus carros, a universalização desse meio de transporte foi tornando o trânsito ainda pior para todos, com grandes impactos nos tempos de deslocamento, ocupação do espaço urbano, poluições sonora e do ar, e degradação dos centros urbanos [...] (Andrés, 2022, p. 85).

Não só a piora da qualidade de vida no meio urbano, mas a qualidade do transporte coletivo também é diretamente afetada pelo aumento das frotas de veículos particulares. Isso se dá tanto pela evasão de usuários do transporte coletivo, o que tende a provocar aumento das tarifas, como pelo aumento dos congestionamentos e tempos de deslocamento. “A adesão ao automóvel por parte da nova classe C fez tornar ainda pior a vida dos que não tinham conseguido ascender ao novo padrão de consumo” – ou seja, aquelas parcelas menos favorecidas da população foram ainda mais prejudicadas (Andrés, 2022, p. 94).

Há, ainda, muitas críticas sobre a participação popular nos governos petistas: ela acontecia, mas não afetava de modo direto as tomadas de decisão sobre os programas de maior mobilização orçamentária. E a decaída da participação popular, ou melhor, da sua capacidade de incidência sobre as políticas urbanas, se deu justamente no momento em que os investimentos orçamentários voltados às questões urbanas – MCMV (2009), PACs (2007), obras para a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e Olimpíadas do Rio de Janeiro de 2016 – foram intensificados. A maioria dessas obras, desconectadas das demandas sociais – muitas de caráter rodoviarista e higienista, expulsando populações dos seus locais de moradia – alimentou o caldo de insatisfação que apareceu em 2013.

Desde essa época, preponderou um modelo mobilizador de participação – com os movimentos sociais muito ativos e participativos – e, também, centralizador, na medida em que não outorgava poder real aos grupos sociais organizados:

[...] o poder de decisão estava muito longe desses espaços participativos, cada vez mais longe. A questão dos megaeventos mostrava [...] que o processo decisório, de definir [...] para onde vão os recursos, estava se passando entre governo e empresários. Esse gap, essa contradição tinha que, num dado momento, estourar, emergir (Fleury, 2013 *apud* Andrés, 2022, p. 67).

[...] As práticas de participação do PT passariam de uma radicalidade democrática um tanto difícil de ser gerida na década de 1980, para uma opção pragmática e razoavelmente efetiva na década de 1990, para então se chegar a um modelo de intensa participação com pouca efetividade no grosso das políticas de governo, nos anos 2000. Notando como “o poder real de decisão estava passando cada vez mais longe desses tais espaços participativos”, Paulo Arantes (2014: 429) chamou a essa decalagem de “desmobilizar mobilizando o corpo dos governados” (Andrés, 2022, p. 67).

Observa-se, a partir do trecho acima, que houve, durante o governo Lula, a criação e ampliação das instâncias participativas, que, no entanto, também foram marcadas por uma redução em seu poder de influência e decisão sobre os investimentos orçamentários do governo. A ideia de conselhos populares soberanos, antes parte da agenda política defendida pelo partido, foi também sendo deixada de lado quando se alcançou a esfera do governo federal. Ao invés de buscar aprimorar, por exemplo, a Política de Orçamento Participativo (POP), que contou com experiências exitosas no país, houve um nítido desinteresse por sua continuidade (Andrés, 2022).

O legado deixado sobre as possibilidades de participação social desses anos petistas não foi dos mais promissores, fazendo agudizar o descontentamento popular perante a crise urbana. Em síntese, “quando os recursos investidos nas cidades ganhavam corpo, a população estava mais uma vez alijada dos processos decisórios sobre sua implementação”, e a promessa de reforma urbana com participação social não se realizou (Andrés, 2022, p. 69).

Ainda dentre as ações sociais do período lulista, destacam-se as políticas de ações afirmativas para ingresso nas universidades. Elas não foram devidamente acompanhadas, entretanto, por políticas de assistência à permanência estudantil, tais como auxílio transporte e moradia, não alcançando evitar a evasão de muitos estudantes de baixa renda das instituições. Além dos dispendiosos deslocamentos, os

custos para bancar o movimento pendular em transporte público ocupa um alto percentual dos orçamentos familiares (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019).

Retoma-se, aqui, a história de Joana, para um paralelo que merece destaque. Foi através das cotas raciais que a jovem havia realizado o sonho de entrar para a faculdade de Biologia, na Fundação Centro Universitário Estadual da Zona Oeste (UEZO). Até ser contemplada pela assistência estudantil, sofria com o temor de não conseguir concluir os estudos por falta de recursos: Joana precisava comprar duas passagens para ir e duas para voltar, dada a falta de integração entre os sistemas da capital e região metropolitana, contabilizando um total de R\$16,80 ao dia (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019).

Em 2014, a prefeitura do Rio de Janeiro instituiu passe livre universitário para estudantes que tivessem sido contemplados por políticas ou programas sociais e para estudantes de baixa renda, mas a normativa contemplou exclusivamente a capital, sem abranger os municípios da região metropolitana¹⁴. Sendo assim, “deixou descobertos os estudantes que mais demandavam da política de gratuidade da passagem”, tais como Joana (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019, p. 28). Isso demonstra, mais uma vez, a falta de uma ação estatal efetiva, a pautar a mobilidade de modo amplo e integrado. Oneram-se, assim, os grupos que já estão segregados social e espacialmente dos centros urbanos, reforçando as injustas condições urbanas às quais estão submetidos.

2.2.7 Da condição material à revolta

Como visto, não havia no Brasil uma população jovem desempregada e com alta escolaridade em Junho de 2013 – a diferença da realidade que justificou, em parte, a eclosão das revoltas que se deram pelo mundo entre 2009 e 2011. Havia, aqui, ao invés disso, jovens com empregos precários e baixa remuneração, com falta de acesso a

¹⁴ Como consequência das mobilizações de Junho de 2013, a prefeitura do Rio de Janeiro promulgou um decreto, instituindo passe livre universitário para estudantes que tivessem sido contemplados por políticas ou programas sociais (como a política de ação afirmativa e o Programa Universidade para Todos - PROUNI) e para universitários com até um salário mínimo de renda per capita (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019, p. 28).

serviços públicos e essenciais, que pudessem garantir uma condição urbana à altura daquilo que os bons índices econômicos vinham prometendo (Andrés, 2022).

Essa frustração compôs as animosidades que motivaram as Revoltas de Junho, tendo os governos petistas parcela de responsabilidade na elaboração desse ânimo conflituoso. As reivindicações por “melhoria dos serviços públicos de transporte, saúde e educação, combate à corrupção e aprimoramento democrático”, que estiveram presentes em 2013, delatam pautas que sempre estiveram entre as bandeiras do partido, mas não alcançaram avanços significativos com a chegada do PT ao governo (Andrés, 2022, p. 98).

Até o momento em que o partido ocupava lugar de oposição, havia meios para a canalização institucional, social e política dessas reivindicações, sendo que muitas delas eram endereçadas por prefeituras de esquerda. Com a ascensão da esquerda à Presidência da República, entretanto, não se observou um avanço estruturado sobre tais pautas. As diversas negociações com partidos conservadores, da velha oligarquia brasileira, concederam importância ao time do centrão (pemedebismo). Com isso, e junto à pouca efetividade da participação popular nas questões urbanas, as pautas mais progressistas perderam força e importantes decisões de transformação das cidades foram tomadas de modo vertical (Andrés, 2022).

É sob essa ótica que Junho de 2013 pode ser também compreendido como “choque entre os méritos e os deméritos dos governos petistas”, quando um nova voz ou modo de sujeição política, em inconformidade com as representações estabelecidas, aparece nos espaços da cidade:

As ruas acabaram parindo às pressas uma nova geração política, que tardava a ser gestada. Mas nenhuma geração nasce pronta, e a ausência de canalização política fez com que muitas das pautas fossem relegadas após os protestos (Andrés, 2022, p. 88-89).

Esse novo modo de sujeição política se acusa à medida que não reproduz os modos de ação e reivindicação tradicionalmente observados. Consiste em um intento de promover outro caminho entre o anseio, a reivindicação social e a conquista política daquilo que se reivindica. Nesse sentido, a questão da “canalização política” não é um fato dado, pois o modo como as pautas se desdobram a partir da manifestação nas ruas também faz parte do novo esquema político que está sendo experimentado.

Formas de sujeição política emanam, para além das condições materiais estabelecidas, a partir da relação entre a sociedade e o modo como suas demandas são absorvidas e encaminhadas pelos líderes, entidades e instituições que a representam. A qualidade dessa relação também revela a condição subjetiva de cada tempo, podendo estar baseada em credibilidade ou descrença, em satisfação ou descontentamento, em proximidade ou distância, em cuidado ou negligência etc.

No tópico seguinte, são apresentadas reflexões acerca das implicações subjetivas do panorama exposto, pensando nas relações entre a urbanização que sucedeu ao longo do século 20, com foco na mobilidade urbana, e o quadro imaterial que se constitui ou se consolidou de modo inerente.

2.3 Um panorama da condição subjetiva

Reconstituir as questões que sustentam a urbanização e a situação da mobilidade urbana no contexto brasileiro requer considerar, para além das condições materiais estabelecidas, a condição subjetiva que também participa desse arranjo. Isso significa reconhecer que há dispositivos discursivos e lógicas afetivas que sustentam e garantem a continuidade dos modos de vida e locomoção urbanos vigentes, e vice-versa, ou seja: modos de viver-locomover que reforçam os afetos identificados.

Pretende-se debater, nuances culturais e subjetivas que são correlatas dos processos de urbanização e demais marcos históricos analisados até aqui. Destarte, tem-se a intenção de compreender especificidades sociais e subjetivas brasileiras, relacionadas às condições de mobilidade urbana e os modos de sujeição política.

2.3.1 Poder urbano e desigualdades

O conceito de poder urbano, conforme apresentado por Raquel Rolnik, é uma das peças chave para a manutenção da condição subjetiva atrelada à urbanização brasileira. Trata-se de um conjunto de dispositivos que operam no cotidiano da cidade, a fim de promover a manutenção da ordem social. De sentido econômico, político e

ideológico, tais dispositivos reprimem ou controlam tudo o que foge à ordem e ameaça sua continuidade. Analisando a atuação do Estado brasileiro, em especial na primeira metade do século 20, nota-se que entre suas marcas esteve o exercício desse poder urbano a serviço dos interesses das elites. Destacam-se, dentro disso, como prerrogativas e lógicas subjetivas estruturantes do poder urbano, a ideia de lonjura aos pobres, a desigualdade social e o racismo estrutural (Andrés, 2022).

Como pontuado na tese de Andrés, “a lógica de destinar as lonjuras para os pobres atravessou, incólume, o século XX, adentrando o século XXI” (Rolnik, 2017, p. 27 *apud* Andrés, 2022, p. 31). Tal “arranjo de segregação aguda operou pelo racismo” (Andrés, 2022, p. 31).

Segundo um índice de Bem-Estar urbano do Observatório das Metrôpoles, nota-se que nas principais metrôpoles brasileiras há grupos que conseguem satisfazer bem suas necessidades urbanas, alcançando bons níveis de bem-estar, enquanto outros não conseguem atingir as mesmas satisfações básicas. Nas áreas ranqueadas como de mais alto índice de bem-estar urbano, quase 80% da população é de cor branca; já nas áreas de mais baixo índice, aproximadamente 70% da população é não-branca (Ribeiro, 2016 *apud* Andrés, 2022). Isso demonstra, novamente, como a questão racial se sobrepõe à desigualdade econômica na análise da condição de vida urbana.

2.3.2 Racismo estrutural

O racismo não operou no Brasil da mesma forma como nos Estados Unidos e na África do Sul, a partir de regras explícitas e formais de segregação. A ideologia de “democracia racial”, difundida no país a partir dos anos 1930, evidencia o início de um racismo velado e informal, transposto na forma de segregação territorial. O Estado, também na medida da sua conivência e inação, a partir da lógica da informalidade e da separação dos pobres, fomentou a instauração de zonas de ocupação informal, com condições de vida precárias, onde a maior parte da população é negra e parda. A tolerância social perante as enormes desigualdades descritas e cotidianamente vivenciadas é correlata desse mesmo racismo estrutural:

A divisão operada pelo racismo adentra o inconsciente, moldando subjetividades que acabam por achar natural que pessoas racializadas tenham menos direitos, assumam funções subalternas, vivam em condições indignas e de extrema precariedade (Andrés, 2022, p. 31).

A modernização brasileira consistiu em um processo racista, no qual as estruturas arcaicas foram partes constituintes e estruturantes. Como efeito disso, não se promoveu o desenvolvimento social de modo abrangente, mas apenas um crescimento econômico a serviço da desigual estratificação social. Ou seja, “as formas contemporâneas do racismo são produtos do capitalismo avançado e da racionalidade moderna, e não resquícios de um passado não superado”, de modo que “o racismo não é um resto da escravidão, até mesmo porque não há oposição entre modernidade/capitalismo e escravidão” (Andrés, 2022, p. 20 - 21).

A dualidade e a interdependência entre a noção de democracia e racismo revelam a inseparabilidade de uma lógica colonial para sustentação da ordem moderna estabelecida.

Cria da democracia, o mundo colonial não era a antítese da ordem democrática. Ele sempre foi seu duplo, ou melhor, sua face noturna. Não existe democracia sem seu duplo, sua colônia, pouco importa o nome ou a estrutura. Ela não é exterior à democracia. Não está necessariamente situada extramuros. A democracia carrega a colônia em seu seio, assim como a colônia carrega a democracia, não raro sob a forma de máscara (Mbembe, 2023, p. 53).

A colonialidade, o racismo e a modernidade são, portanto, facetas de um mesmo processo histórico de exploração capitalista e subordinação dos povos.

A ideia de espoliação urbana participa desse processo, submetendo parcelas da população à precariedade de condições de vida e de mobilidade urbana, consolidando cenários de segregação socioespacial. A ausência ou precariedade de serviços em bairros periféricos não são acidentes políticos, mas parte de um projeto de expropriação brasileiro (Andrés, 2022). A mobilidade urbana apresenta, como já comentado anteriormente, “especificidades racializadoras”. Isso implica reconhecer que, para além das relações diretas de precariedade que se pode apontar com a segregação socioespacial, ela possui dispositivos próprios de discriminação racial. “Há alguma dinâmica oriunda da forma da circulação que é racista”, e essa “mobilidade racista”, prejudica pessoas negras, mas não só: também prejudica de modo

proporcional às pessoas que de algum modo se aproximam das condições de vida direcionadas à negritude (Santarém, 2021, p. 57-59).

A racialização marca, como lembra Andrés, tanto a mobilidade como a imobilidade urbana no país; não define só a possibilidade de deslocamento dos corpos, mas os limites sobre o acesso à terra e sobre o que ou onde se pode acessar, a depender do sujeito. Sendo assim, a mobilidade racista é um dispositivo estrutural dentro das dinâmicas de transporte (Andrés, 2022).

Na época escravocrata o povo negro era a mercadoria a ser carregada, e também o “motor” do veículo. Essa cena ainda persiste, ainda que em uma versão contemporânea atualizada: a maioria da população que depende e usufrui dos transportes coletivos são pessoas com a cor de pele parda ou preta, e o mesmo se pode dizer dos funcionários (motoristas) que operam o serviço (Andrés, 2022).

Os sistemas de transporte e o trânsito no Brasil são também marcados por “uma diversidade de violências e modos de morrer”, quando atendem às populações negras da periferia. Como exemplo disso, pode-se citar o caso das pessoas mortas por atropelamento – o que faz lembrar o caso de Joana. A partir de dados estatísticos, é possível perceber que os mais afetados pelos acidentes de trânsito são pedestres e motociclistas, que são categorias majoritariamente constituídas por populações das classes de renda mais baixas. É nessa base da pirâmide social que se concentram e predominam as pessoas não-brancas, demonstrando como, mais uma vez, o racismo se reproduz nas dinâmicas da mobilidade urbana (Andrés, 2022, p. 237).

A própria morte de Joana personifica uma estatística cruel. O livro “Não foi em vão”, debruçado especificamente sobre os homicídios culposos ocorridos nos sistemas ferroviários da região metropolitana do RJ, traz dados sobre os perfis das vítimas. Entre os anos de 2008 e 2018, foram, ao todo, 368 vidas perdidas. Ao longo desse período observa-se um crescimento vertiginoso das mortes, o que não se explica por nenhuma razão única, podendo estar relacionadas, no entanto, com o aumento do controle e da contabilização das mortes de 2008 até hoje (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019).

Quando analisados os perfis das pessoas vítimas dos homicídios culposos no sistema ferroviário (as 368 vítimas, entre os anos de 2008 e 2018), nota-se que os negros e negras são os que morrem mais. Concentrados nas zonas periféricas, representam 68%

das vítimas, sendo 26% pessoas brancas e 6% de etnia não identificada (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019). Ou seja, o racismo aparece, nos esquemas da mobilidade urbana, não só nas possibilidades desiguais de ir e vir pela cidade, mas na exposição ao risco de morte, como comentado por Andrés. “Se é recorrente, não é acidente” (Andrés, 2022), e há de ser entendido como um problema público, de justiça social (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019, p. 62).

A subnotificação, contudo, ainda é uma questão presente e correlata da precariedade do sistema ferroviário que atende às populações e zonas periféricas do Rio de Janeiro. Exemplo disso é a própria morte de Joana, que não foi contabilizada oficialmente e não está incluída nos números das mortes do ano de 2017. Observa-se, assim, o descaso com a segurança e requisitos mínimos de vigilância, com o monitoramento e transparência de dados e com seu impacto na vida dos seus usuários. Isso delata o que os autores chamam de “pacto de mediocridade” entre Governo do Estado e a empresa prestadora do transporte férreo, *SuperVia*: à medida que se exime de investir recursos para melhorias no transporte, o Estado deixa também de exigir que a empresa forneça um serviço de qualidade, especialmente nas zonas periféricas (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019, p. 66).

Os modos de morrer, por sua vez, não estão restritos à eliminação da vida, mas também incluem “o fato de expor à morte, de multiplicar para alguns o risco de morte ou, pura e simplesmente, a morte política, a expulsão, a rejeição.” (FOUCAULT, 2010, p. xx) E os efeitos disso também recaem de forma desigual sobre os diferentes corpos e grupos sociais que vivem a cidade. A morte política, por exemplo, pode ser descrita a partir do tempo de vida roubado desses grupos:

As horas perdidas no transporte lotado, depois de um dia de trabalho, são maçantes, tediosas, esmagadoras. [...] São as mulheres negras e de baixa renda as mais impactadas em seu cotidiano. [...]; homens e mulheres brancas de baixa renda também são reféns do mesmo esquema, embora em menor intensidade; setores médios enfrentam menos horas no trânsito do que moradores de periferias extremas, mas mais do que as classes altas que podem sustentar uma vida próxima ao trabalho e aos serviços (Andrés, 2022, p. 249).

Um exemplo disso é a situação cotidiana enfrentada por Joana, que vivia com sua família em Coelho da Rocha, no município de São João de Meriti, bairro periférico da região metropolitana do Rio de Janeiro. Gastava em média quatro horas nos seus deslocamentos diários, casa-universidade-casa. Esse tempo, vale lembrar, não

considera os imprevistos que volta e meia acometem os transportes, tais como atraso ou interrupção de algumas das linhas, acidentes ou ocorrências violentas etc. Conforme relatado por Joana aos seus familiares, a energia dispendida nos traslados, muitas vezes feitos em pé, dificultava a concentração nas aulas da faculdade (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019).

Como exposto até aqui, o racismo estrutural se apresenta na mobilidade através de diferentes facetas. Dialeticamente, a partir de situações cotidianas dos indivíduos e grupos, e de questões macropolíticas, explicitadas por negligências políticas e prioridades orçamentárias. Fica demonstrado, assim, que as condições de vida acessíveis a pessoas com a cor de pele negra são – muito provavelmente, em função das estatísticas – radicalmente mais duras do que aquelas disponíveis a uma pessoa de pele branca (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019).

O racismo estrutural também consiste - e esta é uma parte do problema que não pode ser entendida como secundária - em um modo de subjetivação que naturaliza a injustiça social entre brancos e não-brancos:

Seria impossível transpor as violências que vitimaram Joana para um corpo branco em território elitizado da cidade do Rio, como Ipanema, Leblon etc. Nesses territórios, uma ocorrência violenta como essa seria motivo de comoção nacional, de movimentação do sistema de justiça no sentido de apuração do ocorrido, responsabilização dos responsáveis e ajustamento de condutas para que o quadro não mais se repita (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019, p. 31).

Uma comparação sugerida pelos autores é o caso dos acidentes aéreos. É comum que, após a queda de um avião, seja ela por motivos de falha humana ou das máquinas, haja uma atualização de protocolos de segurança para todas as companhias. Resta, assim, perguntar, “após 368 mortes nos trens metropolitanos nos últimos 11 anos, que tipo de mudanças institucionais, de procedimentos técnicos ou de infraestrutura aconteceram?” (Albergaria; Martins; Mihessen, 2019, p. 65).

O que explica esse sentimento de naturalidade e aceitação com relação à morte e ao sofrimento dos corpos negros é o racismo, a ideia introjetada de que vidas negras importam menos. Enfrentar o racismo estrutural, partindo das suas acepções subjetivas fundamentais, requer, portanto, o estranhamento e a desnaturalização do descaso às vidas negras, bem como de todas as condições precárias a que são submetidas diariamente.

2.3.3 Desigualdade social e a questão de gênero

A mobilidade urbana é fator preponderante na manutenção da desigualdade social. A desigual disposição das infraestruturas de transporte público no espaço urbano, somada à necessidade de deslocamentos pendulares, muito mais árduas sobre as populações periféricas, reforça a precariedade da condição de vida desses grupos. Além de estarem mais longe e de dependerem mais dos sistemas públicos de transporte, convivem com as mais precárias infraestruturas, já que, além disso, nunca são alvo prioritário dos investimentos estatais. Por outro lado, também é através da mobilidade urbana que os moradores periféricos podem acessar os bens e serviços essenciais, o emprego, o estudo, os equipamentos de saúde, e assim, também, adquirir condições mínimas para melhorar sua situação econômica ou vislumbrar a ascensão social. É por isso que, quando as condições de mobilidade dificultam ou inviabilizam caminhos, reiteram em duplicidade a manutenção das injustiças sociais impostas.

Em comparação com outras grandes cidades do mundo, sob a ótica da mobilidade urbana, as cidades brasileiras apresentam índices de desigualdade social mais agudos. Comparando as cidades de São Paulo, Nova Iorque e Londres, por exemplo, tem-se que: nas duas cidades estrangeiras as infraestruturas são mais bem distribuídas no território; ou seja, embora os mais pobres estejam mais longe dos centros, também estão as infraestruturas, no sentido de aportar essas populações, que são também aquelas que mais dependem desses serviços. Já na capital paulista, os pobres estão longe dos centros e também mais afastados das infraestruturas, que seguem concentradas nas regiões centrais (Andrés, 2022). Ou seja, não há um esforço ou uma efetividade no sentido de tornar mais acessíveis os meios de transporte coletivos aos grupos que mais precisam.

O espraiamento urbano, junto às precariedades do transporte público ofertado às populações periféricas, ainda obstrui o acesso a serviços urbanos essenciais, tais como parques, escolas, equipamentos de saúde, lazer e cultura, tornando alguns grupos e corpos "prisioneiros do espaço local" (Andrés, 2022, p. 235). Isto é, a precariedade do serviço do transporte precariza também a possibilidade de acesso aos demais serviços essenciais e de direito.

Entre as desigualdades estruturantes que estiveram e estão atreladas ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade, também participa a questão de gênero. As transformações de mobilidade urbana observadas ao longo do século 20 consolidaram o poder patriarcal, desenhando a cidade de modo que favorecesse um modo de vida específico – a do homem branco e bem abastado – em detrimento dos outros (Andrés, 2022).

A separação entre esfera doméstica e produtiva remonta ao período do capitalismo mercantil, apoiado na sobrecarga das mulheres, em seu trabalho reprodutivo não remunerado e essencial à esfera produtiva. O urbanismo moderno surge reiterando a separação entre produção e reprodução no ambiente e na dinâmica das cidades. Nas cidades brasileiras o elemento de urbanismo que prevaleceu, daqueles promulgados e defendidos pela Carta de Atenas, foi a conversão das ruas preexistentes em grandes corredores de circulação. Outros preceitos não foram incorporados na mesma medida, tais como a reorganização urbana e a distribuição de lazer e outras infraestruturas pelo território (Andrés, 2022).

Formas de vida foram ignoradas à medida que se desenvolveu um entendimento de cidade baseado em sujeitos neutros e assexuados - na verdade, o masculino entendido como gênero universalizante (Calió, 1997 *apud* Andrés, 2022). E, para atender a esse sujeito, priorizou-se o deslocamento pendular “casa-trabalho-casa”, sem considerar os deslocamentos “poligonais” (com múltiplas paradas e com distâncias reduzidas entre si), usualmente desempenhados por aquelas que exercem funções reprodutivas. É sob essa perspectiva que

Toda dinâmica de erosão das cidade pelos automóveis [...] pode ser vista como uma opressão de gênero: o mundo masculino do trabalho abarrotava as ruas com automóveis espaçosos e ineficientes, produzindo externalidade que impactam sobretudo grupos majoritariamente ocupados da reprodução social (mulheres, crianças, idosos), formas de vida baseadas na coletividade e setores mais pobres, dependentes do transporte público (Andrés, 2022, p. 243).

Apesar da evidente correlação demonstrada entre as desigualdades raciais e de gênero com os sistemas de mobilidade urbana, há uma significativa negligência a essas questões, especialmente às raciais, por parte da política pública. Na maioria dos marcos normativos relativos à mobilidade, com destaque à Lei Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana) e aos Planos de

Mobilidade Urbana da maioria das capitais brasileiras, não há menção sobre nenhuma das duas problemáticas.

2.3.4 Cidade de muros

Como abordado no tópico 2.2, a partir da década de 1980, observou-se o início de uma urbanização pautada pela “cidade de muros”. Justamente quando a democracia brasileira tentava refundar-se, no período pós-ditadura, fortalecia-se a tendência à consolidação desse modelo de cidade baseado em enclaves fortificados, que promovia o esvaziamento de sentido dos espaços públicos. O abandono do convívio nos espaços públicos alterava, segundo Caldeira, a própria noção de esfera pública e de participação cidadã (Andrés, 2022). Ou seja, desfavorecia qualquer aprimoramento democrático, para o qual o exercício da cidadania, as noções de público e de coletividade seriam fundamentais.

As implicações subjetivas desse modelo de cidade são diversas, com efeito sobre os modos de sociabilidade que dão corpo ao urbano. Alguns aportes teóricos da psicanálise ajudam a elucidar tais aspectos.

A tipologia hegemônica da cidade de muros, pautada por modelos de sociabilidade que reforçam a negação do urbano pelo distanciamento como modo de distinção de classe, também pode ser analisada sob uma perspectiva psicanalítica, a partir da *lógica do condomínio* – termo apresentado por Christian Dunker. Sua argumentação acerca da lógica do condomínio permite aprofundar sobre as disposições psicossociais envolvidas nesse modo de organização da vida urbana, aproximando as reflexões entre os campos urbanos (materiais) e afetivos (imateriais).

Tratando dos condomínios fechados como alegoria a um amplo espectro de práticas da cidade murada, Dunker aponta o medo como principal força psíquica de sustentação do modelo. Os condomínios vendem a imagem de felicidade, associada a uma garantia de segurança, advinda de recursos de vigilância, proteção territorial, exclusividade, conforto, entre outros (Dunker, 2015). Um lugar protegido dos males do mundo, onde seria possível ser livre, respirar ar puro e estar em contato com a natureza.

Participa da construção dessa imagem a premissa da segregação, com o devido apartamento das populações “indesejadas”, os pobres (André, 2022).

Os condomínios estão fundamentados na ideia de defesa, traduzida na concretude dos muros que cercam seus territórios, com objetivos que ultrapassam as conotações simbólicas de demarcação. São “muros militares” que visam impedir a entrada de estranhos, permitir a observação estratégica de quem está fora e ocultar do inimigo os mecanismos de segurança sigilosos (Dunker, 2015, p. 49). Assim, a forma de vida proposta nos condomínios é uma vida entre iguais, baseada na recusa do encontro com a diferença. A imagem de venda está calcada na montagem da fantasia de se viver sem as limitações impostas pelo outro. A realidade tem demonstrado, contudo, como essa fantasia não se sustenta:

Algo parece escapar ao esperado. A forma de vida em condomínios vem sendo retratada, de forma sistemática, como repleta de mau gosto, investida de artificialidade, superficialidade e esvaziamento. O crime ressurgiu dentro dos condomínios (Dunker, 2015, p. 51).

É nesse ponto de contradição da lógica do condomínio que a psicanálise se apresenta como chave para o estudo das sociabilidades aí implicadas. Há de se suspeitar de produções sociais que se apresentam como regiões de extraterritorialidades protegidas, onde a realização do prazer e da liberdade seria plena e irrestrita (Dunker, 2015). O muro, além de ser uma estrutura de defesa e demarcação de território, também está associado ao conceito psicanalítico de “defesa” (*Abwehr*). Essa defesa está posicionada nas tensões entre a indeterminação – provocada pelos desejos, angústia, trauma e pulsão – e a possibilidade de circunscrição e controle em estruturas de determinação (Dunker, 2015).

O muro é uma estrutura de defesa contra a falta (pedido), uma mensagem de indiferença contra o outro (recusa), uma alegoria de felicidade interna (oferecimento) e uma negação indeterminada de reconhecimento (não é isso). O muro – ou a estrutura de véu, quando se trata do fetichismo – diz invariavelmente “não é isso” para os que estão fora e, por consequência, “é isso” para os que estão dentro (Dunker, 2015, p. 63/64).

O muro, em seu sentido psicanalítico de defesa, bloqueia o campo da indeterminação, negando o que é diferente e estranho, aquilo que extrapola o quadro das coisas classificáveis e supostamente previsíveis. Ele representa a recusa à diferença da vida social, também entendida como recusa à negatividade.

Como discutido, apesar das promessas, os condomínios não alcançaram oferecer solução para a questão da segurança. Se assim fosse, os índices de violência teriam se reduzido à medida da construção desses novos locais de morar - o que não se observou. Como colocado, a resposta oferecida pelos condomínios ao problema da segurança “demanda exclusividade para funcionar” – o que também poderia ser dito sobre os automóveis particulares. Isto é, “se todos puderem morar em condomínios, eles passam a ser a cidade, e então os problemas coletivos estarão lá, partilhados” (Andrés, 2022, p. 47).

Essa observação resgata um ponto importante sobre o projeto de sociedade e o horizonte político que os enclaves fortificados desenham. Não há uma perspectiva de universalização e democratização dos arranjos propostos, porque isso inverteria a lógica que fundamenta sua razão de existência, que está intrinsecamente conectada a preceitos elitistas, conservadores e exclusivistas. Perpetuar a lonjura aos pobres, a desigualdade, o racismo estrutural, a desigualdade de gênero e a informalidade como *modus operandi* é fundamental para a manutenção da vida nos condomínios; afinal, não há outra solução pensada para todos os que estão do lado de fora dos muros.

Os condomínios fechados se proliferaram na Nova República e, após os anos 1980, se diversificaram em termos de público, com empreendimentos voltados à classe média e média-baixa. Expandiram-se para além das grandes cidades, ocupando municípios de regiões metropolitanas ou outras de porte menor. Isso significa que, no Brasil, as democracias modernas se constituíram junto à consolidação de um modelo de cidade e, diferentemente do que se esperaria de um projeto de redemocratização, “nunca entregaram plenamente a promessa igualitária que traziam” (Andrés, 2022, p. 49) No sentido oposto de viabilizar “o acesso igualitário e universal aos seus espaços, e a partilha por todos de seus ônus e bônus”, as lógicas da urbanização foram sedimentando soluções privatistas, promovendo, por consequência, o retraimento das esfera pública.

2.3.5 Sociedade hierarquizada e esfera pública retraída

À medida que a proliferação de automóveis foi reduzindo o valor do *status* a ele associado, outras codificações e recursos linguísticos foram sendo adotados para exercício da diferenciação de classes, tão fundamental nos processos de urbanização até aqui narrados (Andrés, 2022). A partir de alguns elementos de sociabilidade identificáveis na cultura brasileira, é possível notar traços de uma sociedade altamente hierarquizada e autoritária.

Na sociedade brasileira pós-escravocrata, permeada por mecanismos que perpetuavam esquemas de distinção e privilégio, marcas de expressão como “sabe com quem está falando?” disseminaram-se no período da ditadura (Andrés, 2022, p. 13). Segundo DaMata, a expressão revela aspectos culturais velados, “o autoritarismo e a hierarquia, ao contrário de certas características geralmente enfatizadas”, tais como o “modo doce, gostoso e não rotinizado com que preferimos tomar consciência do nosso universo social” (DaMata, 1997, p. 183 *apud* Andrés, 2022, p. 41).

Se, por um lado, é comum exaltar a malandragem, o carnaval, o samba e o futebol como adjetivações positivas que descrevem o povo brasileiro, pouco se fala sobre essa outra faceta, baseada em intensas doses de autoritarismo. Enquanto a “informalidade e a abertura são excessivamente expostas, [...] o autoritarismo e a hierarquia são discretamente escondidos”. E isso não implica dizer que um se sobressaia sobre o outro, mas admitir que coexistem na vida cotidiana, “com dois regimes narrativos distintos” (Andrés, 2022, p. 41).

Interessante observar o apontamento de Andrés sobre como os aspectos hierárquicos e autoritários teriam influência na formação de um traço cultural de “ojeriza à discórdia”, subtraindo a instância conflitiva e política do espaço público. Nessa perspectiva, ao invés de uma concepção de espaço público aberto, receptivo ao conflito e as formas de resolução política que dela derivam, o espaço público foi “historicamente permeado por diferenciação e pelo uso discricionário do poder” (Andrés, 2022, p. 42). Nesse sentido, como afirma o autor,

um “mundo que tem de se mover obedecendo às engrenagens de uma hierarquia que deve ser vista como algo natural, os conflitos tendem a ser tomados como irregularidades” (DaMata, 1997: 184) e devem, portanto, ser reprimidos – aspecto

relevante nos caminhos e descaminhos das manifestações de junho de 2013, e que foi, de certa maneira, alterado a partir daquele momento, como veremos à frente (Andrés, 2022, p. 42).

Como consequência dessa “baixa cultura igualitária” (Andrés, 2022, p. 42), fica também comprometida a possibilidade de participação social nas esferas públicas, produzindo, por sua vez, uma baixa aderência à noção de cidadania.

Segundo Milton Santos (1996), há uma tendência, no Brasil, das pessoas de classe média não se perceberem enquanto cidadãos, estando suas preocupações relacionadas não a direitos, mas a privilégios – dos quais gozam. Por outro lado, situam-se as classes menos favorecidas, que, em função de tais privilégios, não possuem direitos e não estão em posição de ser cidadãos. Nesse sentido é que, segundo Santos, “quase não há cidadãos” no país, havendo “os que não querem” e “os que não podem” exercer a cidadania (Santos, 1996, p. 133-134 *apud* Andrés, 2022, p. 43)¹⁵.

O descrédito da noção de cidadania também se consolida por um descrédito nas ações do Estado e das instituições, em que a relação de direitos e deveres, bem como a própria ideia de coletividade, que justifica os pactos democráticos institucionais, fica esmaecida. Essa relação é também efeito colateral do massivo processo de migração campo-cidade, que ocorreu durante o século 20, marcado por uma ruptura abrupta dos laços sociais das populações migrantes com o campo, a terra e suas comunidades. Sem opções, tais populações viram-se lançadas aos centros urbanos, tendo que se adaptar a uma forma de vida completamente outra, sob a desigualdade social posta (Andrés, 2022).

A implicação subjetiva disso, segundo Soares, foi a retirada dos sujeitos dos lugares onde eles produziam sentido de coletividade, impondo-lhes situações de precariedade e anonimato, “em que cada um precisa salvar o seu” (Andrés, 2022, p. 26). Essas novas populações urbanas, acostumadas com as faltas de acesso e a ausência de direitos que marcavam a vida na cidade, tornaram-se descrentes nas ações institucionais, já que não tinham suas necessidades zeladas ou atendidas pelos órgãos estatais.

¹⁵ SANTOS, Milton. *Cidadanias mutiladas*. In: LERNER, Júlio *et al.* **O preconceito**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1996.

2.4 Revoltas urbanas e os horizontes políticos

O deflagrar de levantes populares está sempre associado a um caldo político e subjetivo anterior, às condições de afeto que subscrevem certos grupos da população e desembocam, em algum momento, em um forte sentimento de indignação. Algum fato novo pode servir de gatilho para fazer o caldo transbordar, quando as condições subjetivas se tornam tão agudas que surge um potencial de expressão coletiva do seu descontentamento. Realizam-se, a partir daí, ações coletivas de caráter reivindicativo, que são, portanto, desdobramentos decorrentes da subjetividade coletiva.

Nesse sentido, as revoltas fazem registro da situação dos afetos coletivos do seu tempo, que estabelecem relação com as questões materiais colocadas. São mobilizações que advêm de algum sentimento comum, evocando, portanto, para a sua realização, alguma instância de coletividade. À diferença da sociedade atomizada arquitetada pela *cidade de muros*, por exemplo, as pessoas se articulam e atuam de modo coletivo, rompendo, invertendo ou suspendendo as lógicas hegemônicas pelo instante da sua ocorrência. Isso leva a constatar que, embora seja possível elencar traços culturais de uma subjetividade hegemônica, tal como apresentado no item anterior, as revoltas podem indicar justamente faíscas de uma *contra-subjetividade*.

É importante observar, assim, que as revoltas também incidem de volta sobre o terreno subjetivo anterior. As reverberações da revolta, tanto aquelas imediatas, como as que se percebem com o passar do tempo, alteram as condições da realidade, material e afetiva, e atualizam os modos de agir perante as indignações sociais de cada momento. Independentemente das pautas específicas que carregam, de algum modo, colocam à prova os esquemas políticos vigentes ou ensaiam rupturas sobre eles.

Na medida em que se revelam como ponto de confluência entre afetos, materialidade e projeções políticas, as revoltas urbanas apontam-se como chave fortuita para interpretar questões sociais de modo dialético e relacional. Decide-se, sob essa ótica, dar destaque à camada histórica das revoltas urbanas, sendo abordados momentos de insurreição popular em torno da questão do transporte público, situados entre o final do século 19 e o século 20 no Brasil. Sem a intenção de esgotar o histórico de insurreições aí inscritas, a ideia é observar alguns padrões táticos e discutir as

motivações, os horizontes e os afetos envolvidos, a partir dos episódios elencados por Andrés (2022).

2.4.1 Revoltas históricas pelo transporte coletivo

Uma série de revoltas pautando o transporte público acometeu as cidades brasileiras no período entre Império e Nova República, abordando uma questão estrutural e crítica, que é a dos monopólios de empresas na prestação desse serviço, frente a baixas regulamentações estatais. Entre 1879 e 1880, na cidade do Rio de Janeiro, desdobrou-se uma onda de manifestações que ficou conhecida como Revolta do Vintém. A população manifestava-se contra o imposto do Vintém, aprovado pelo Parlamento Imperial, que acarretaria aumento no valor da tarifa individual dos bondes (Veloso, 2017, p. 177 *apud* Andrés, 2022, p. 206).

Os relatos do historiador Ronaldo Pereira de Jesus fazem registro da violência que marcou a revolta:

A multidão agia conforme uma lógica quase idêntica, que se repetia em vários logradouros. Em sinal de protesto contra a cobrança do vintém os manifestantes tomavam os bondes, espancavam os condutores, esfaqueavam os animais usados como força de tração, despedaçavam os carros, retiravam os trilhos e, com eles, arrancavam as calçadas. Em seguida, utilizando os destroços construía barricadas e passavam a responder à intimidação da polícia "com insultos, pedradas, garrafadas e até com tiros de revólver". Os bondes atravessados no chão tinham praticamente a mesma largura das ruas do centro da cidade e, cheios de paralelepípedos, formavam barricadas (Andrés, 2022, p. 218).

Em função do quebra-quebra relatado, o pagamento do imposto jamais se efetivou, tendo cada vez menor número de pagantes até que, em setembro daquele mesmo ano, foi revogado. "Ou seja, na primeira revolta contra o aumento de tarifas de transporte público no Brasil, a população venceu" (Andrés, 2022, p. 207). Para Veloso, a Revolta do Vintém inaugura o caráter político do urbano no país, contracenando, vale dizer, com a noção de esvaziamento político e da esfera pública, que marcaria a tendência observada de modo mais agudo na segunda metade do século 20 (Andrés, 2022).

Vale destacar a dimensão racial que participou da Revolta do Vintém, delatando uma relação já estreita entre racismo e transporte, já naquela época. A maior parte dos usuários do transporte não eram negros, mas a sua significativa presença nas manifestações se dava, por um lado, devido à agitação dos negros abolicionistas. E, por outro, devido ao alto impacto do aumento da tarifa sobre a sua “já limitada condição de acesso e circulação”. A Revolta desempenhou importante papel para a subsequente fragilização do regime imperial e escravocrata, favorecendo a emergência da República (Santarém, 2021, p. 60).

Com a chegada dos bondes elétricos, na virada do século 19 para 20, ainda que houvesse um deslumbre pela sua velocidade e pelas novas tecnologias, que apareciam no contato com a dinâmica cotidiana, isso não foi suficiente para sufocar a insatisfação popular perante as condições da prestação do serviço. Em especial, o descontentamento estava ligado aos grandes intervalos entre um bonde e outro, causando longas esperas (Andrés, 2022).

Em 1909, outro quebra-quebra violento ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, em protesto ao sistema de bondes e ao monopólio exercido pela empresa canadense (*Light*). Entre as estratégias de luta, pode-se citar o ataque aos bondes e combustores de iluminação, havendo alguns bondes derrubados e outros incendiados, agressões a policiais e outros combates. O quebra-quebra resultou em mortos e feridos, mesmo entre pessoas que não estavam diretamente envolvidas nos protestos (Andrés, 2022).

Alguns meses depois, estouraram protestos em São Paulo, a partir de uma disputa pelo monopólio do transporte por bondes empreendida por outra empresa, que acabou virando caso judicial. Um levante iniciado por estudantes da Faculdade de Direito posicionou-se contra a empresa canadense e o que começou como passeata desembocou em uma difusa e violenta revolta pela cidade. Como resultado da revolta que se estendeu por dois dias, houve a uniformização da tarifa em toda rede do transporte de bondes (Andrés, 2022).

A terceira cidade a sediar revoltas populares desse teor foi Salvador (1909), onde se caracterizou também a manifestação mais violenta entre elas. Em uma visão geral das três revoltas, observa-se que

Diferentemente da Revolta do Vintém, o ciclo de levantes de 1909 não foi iniciado pelo aumento da tarifa dos bondes. As razões das revoltas foram um conjunto de insatisfações acumuladas, que explodiram em fúria a partir de gatilhos distintos. No Rio de Janeiro, o gatilho foi a mudança do itinerário de linhas, que tornava o serviço menos cômodo e forçava a utilização de linhas mais onerosas. Em São Paulo, foi a negação de entrada a uma empresa concorrente – uma reafirmação do poder da Light e da permanência da população como refém das práticas da empresa. Em Salvador, foi o atropelamento de uma pessoa cega (Andrés, 2022, p. 223).

Nas três situações elencadas, as insatisfações estavam relacionadas aos monopólios que detinham a prestação de um serviço essencial, frente a uma regulamentação estatal fraca e a inexistência de subsídios públicos, a fim de garantir um serviço adequado. A sensação de direito usurpado foi mote para o sentimento de revolta, o que se intensificou pelo fato de que eram empresas estrangeiras e de países mais ricos em que figuravam esses monopólios (Andrés, 2022).

Outra revolta em Salvador, conhecida como “Quebra Bondes”, em 1930, teria tido como gatilho um pequeno episódio social, em que um grupo de estrangeiros se apropriou da bandeira do Brasil, provocando incômodos ao desrespeitar os sentidos patriotas ali contidos. Os estrangeiros referidos na cena eram empregados de uma empresa estadunidense que havia adquirido as empresas dos bondes elétricos da cidade baiana (Andrés, 2022).

É interessante observar que o episódio relatado não poderia ser nada mais do que um gatilho em meio a uma já inflamada insatisfação popular, pois somente assim é que poderia se explicar a dimensão da reação popular que dela adveio, produzindo uma revolta massiva e violenta. Não havendo um “profundo acúmulo de incômodos”, a mera “profanação da flâmula pátria não levaria a uma grande insurgência urbana, com bondes queimados, edifícios incinerados e confrontos sangüinários”. Tendo como pano de fundo o ajuste no preço das passagens, a cobrança dupla (sem integração) sobre baldeações e a mudança de linhas, entende-se que o quebra-quebra surgiu como “resposta aos abusos de um cotidiano de descontentamentos” (Negro, 2020 *apud* Andrés, 2022, p. 224).

A insatisfação extrapolava, assim, a questão do transporte, e também se dava em relação aos aumentos dos custos de vida, à inflação de 1929 e à precariedade dos serviços como eletricidade e comunicação (Andrés, 2022, p. 213). Ou seja, era um berro

de desacordo com uma série de aspectos que compunham a condição urbana daquele momento.

A revolta em comento ocorreu simultaneamente à Revolução de 1930 – protagonizada por outros atores, de grupos políticos organizados –, a qual marcava o início de uma nova fase do desenvolvimento urbano, com ênfase no transporte rodoviário. A partir daí, observou-se outra série de quebra-quebras no país.

Em 1946, em São Paulo, deu-se o término da concessão do serviço de transporte por bonde pela *Light* e, para sua substituição, instituiu-se a Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTCC) – empresa pública. Junto a isso, promoveu-se a renovação da frota, o que acarretou o aumento dos custos do serviço. Além disso, outro fato que também implicou o aumento dos custos foi a herança dos prejuízos deixados pela empresa canadense, que ficaram, então, a cargo da municipalidade. Diante disso, a saída escolhida foi aumentar o preço da passagem em 50 centavos, dobrando seu valor, o que fez deflagrar um levante popular, em 1947.

Como consequências do quebra-quebra de 1947, houve muita destruição, ferimentos, prisões e mortes, contabilizando “350 detidos, 15 ônibus e 15 bondes completamente destruídos, 30 ônibus e 150 bondes irreversivelmente danificados e 100 ônibus e 400 bondes parcialmente danificados”, conforme contabiliza Veloso (2017, p. 192)”. Os danos representaram a perda de aproximadamente um terço de toda a frota de transporte público da cidade de São Paulo, sendo possível recuperar ou repor o equivalente à frota perdida somente sete anos depois do dia do levante (Andrés, 2022, p. 219).

Isso levanta discussão sobre as táticas empreendidas em tais revoltas, suas consequências imediatas e seus desdobramentos diretos, que afetam também o médio prazo das pautas que reivindicam. Por um lado, os participantes das revoltas pleiteiam mudanças imediatas que sejam capazes de aliviar as precariedades cotidianas às quais estão submetidos. Por outro lado, entretanto

[...] essas vitórias se dão às custas de prejuízos tão grandes para o poder público ou para as empresas concessionárias que é difícil não resultarem em piora das condições objetivas de deslocamento – menos veículos circulando e custos de reparação para as empresas que no longo prazo tendem a ser repassados para os usuários (Andrés, 2022, p. 230).

Diante dos fatos expostos, pode-se notar alguns elementos comuns entre as revoltas que reivindicam pautas em torno do transporte público, no Brasil, do Império ao fim do período populista. Primeiramente, o perfil social daqueles que participam nos levantes costuma ser de pessoas jovens, de baixa renda e/ou que dependem do transporte coletivo. Em segundo lugar, é possível observar as revoltas enquanto um acontecimento cíclico e de caráter intermitente, aparecendo após períodos de “1) arranjos hegemônicos, 2) degradação progressiva e acúmulo de tensão, e 3) revolta”. Sua eclosão se dá a partir de algum gatilho pouco esperado (um fato social que escapa às previsões e que, de acordo com as relações que estabelece com a conjuntura vigente, provoca o levante). E, ainda, tem o aspecto de uma “rebelião popular desorganizada”, com “o efeito de catarse coletiva levada às últimas consequências” (Andrés, 2022, p. 231).

Sobre tais revoltas, nota-se uma dificuldade de aproximação e compreensão pelo campo da esquerda política, sendo comum a apropriação ou captura política do acontecimento por setores que representam o poder hegemônico. O papel da imprensa também tem sua relevância, noticiando as revoltas de forma parcial e oscilante, “incentivando quando é oposição aos governos, desconsiderando quando a coisa passa a ferir certos interesses, reivindicando a repressão policial quando sente que o caldo pode entornar” (Andrés, 2022, p. 231).

Nos anos da ditadura militar, vale comentar, diversas revoltas foram aplacadas. Segundo levantamento bibliográfico de André Veloso, 34 revoltas reivindicando as condições de transporte coletivo podem ser identificadas entre 1974 e 1981, nas cidades de Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Brasília, São Paulo e Salvador. Entre seus gatilhos estão, principalmente, o aumento das passagens e/ou a precariedade no serviço – como atrasos, circulação lenta, interrupções no serviço e acidentes.

2.4.2 A relação entre a revolta como horizonte político e a mobilização dos afetos

Pensar o panorama material-objetivo que dá base e justificativa às revoltas também implica questionar quais os modos de afetação que podem ser extraídos a partir delas.

Há alguma espécie de base afetiva que pode ser relacionada aos momentos de levante coletivo?

Andrés elabora sua argumentação sobre a questão das revoltas e os sentimentos por elas mobilizados a partir de Manuel Castells (2014). Em referência aos movimentos insurgentes globais de 2010 e 2011, destaca "a relação entre sentimentos sociais, contexto político e tecnologias de comunicação" como aspecto "crucial para a erupção do ciclo de revoltas". As erupções sociais se iniciam a partir dos sentimentos de raiva e frustração, quando provocados a partir de alguma faísca sobre a esfera da vida pública, sendo, então, canalizados a partir do sentimento de indignação (Andrés, 2022, p. 62).

A indignação, oriunda de um sentimento de frustração sobre demandas e desejos não atendidos, acusa-se a partir de algum evento-gatilho (Andrés, 2022), tendo a raiva e a ira como seus afetos correlatos. Diferentemente de afetos que descrevem posturas recuadas ou melancólicas, a indignação, apesar de ter uma conotação negativa para quem a vivencia, aproxima-se de uma ideia de força e luta, sendo um afeto propulsor da ação.

Para além da indignação, contudo, é necessário haver um horizonte político positivo a suscitar o engajamento social, isto é, para além da luta contra a precariedade, deve haver uma pauta positiva direcionada a uma situação melhor porvir, coletivamente desejada. Em outras palavras, é importante que seja possível visualizar uma transformação social, viabilizada a partir da ação reivindicativa (Andrés, 2022). Em síntese,

o ponto inicial de um movimento de protesto é o sentimento generalizado de injustiça social e política, que devido a um evento-chave converte-se em indignação. Mas a indignação não basta para alavancar a mobilização: as pessoas se engajam por esperança, projetando no futuro um resultado de mudança a partir da ação. Nas revoltas de 2011, as lutas razoavelmente bem-sucedidas da Tunísia e da Islândia ofereceram esperança às populações de outros países (Andrés, 2022, p. 74).

Transpor o sentimento de indignação e chegar à ação envolve, também, a superação do medo, o que se logra quando as pessoas, mobilizadas pela esperança de transformação, reúnem-se em ação coordenada (Andrés, 2022). O aparecimento da indignação é proporcional à superação do medo, que permite o deslocamento de um estado de apatia e atomizado para uma postura coletiva de ação. O medo participa da

cena da mobilização social, portanto, na medida em que se retira, precisando ser superado para que se possa deflagrar uma ação reivindicativa positiva.

Superado o medo, ocorre o que o autor chama de “big bang de um movimento social”, que é quando “emoções positivas assumem o controle, à medida que o entusiasmo ativa a ação, e a esperança antecipa as recompensas por uma ação arriscada” (Castells, 2014, posição 406 *apud* Andrés, 2022, p. 75).

Nessa linha, há um sentimento positivo (aprazível) que aparece no momento de deflagração da ação, quando o medo atomizante e paralisante dá lugar a corpos reunidos, entusiasmados e confiantes. Tal entusiasmo é decorrente de uma perspectiva positiva sobre o que pode advir da ação, da esperança de que as lutas travadas surtirão efeito. Há, portanto, uma elaboração da frustração inicial, que resulta em um composto de indignação e esperança.

É possível identificar, até aqui, sobre as argumentações de Andrés e Castells, uma tríade afetiva mínima que participa da formação de um movimento de insurgência coletiva, constituída por indignação, superação do medo e esperança. Ainda que Castells utilize a palavra esperança para descrever o sentimento positivo que mobiliza a ação coletiva, como aquilo que aparece no lugar do medo, há um contraponto teórico em relação a sua significância que merece ser comentado.

Esperança e medo, segundo Safatle, constituem afetos complementares, compartilhando um mesmo regime de temporalidade, baseado na *dimensão da expectativa* (Safatle, 2015). Na medida em que se referem ao “tempo da espera”, retiram a potencialidade transformadora do tempo imanente em relação ao futuro, sobre o qual se realizam projeções e se tomam decisões. Somente essa dupla afetação é capaz de sustentar e legitimar uma certa estrutura de poder. Isto é, nenhum poder conseguiria valer-se apenas da negatividade, pois há de haver uma “promessa de êxtase”, prazer, que possibilite um movimento pendular entre ambos (Safatle, 2015, p. 16).

Nesse sentido, a noção de esperança parece reforçar o comportamento passivo desenhado pelo medo, uma vez que também trabalha com a ideia de um tempo porvir, retirando do tempo imanente a capacidade de transformação da realidade. Assume, dentro dessa ótica, um efeito oposto àquele que Castells imputa ao afeto de caráter positivo, que aparece no deflagrar dos levantes, e denomina também como esperança.

Uma vez reconhecido o conflito sobre a significância da palavra “esperança”, no contexto dos afetos relativos aos processos de mobilização – que, por um lado mobiliza, e, por outro, desmobiliza – seria possível buscar uma nomenclatura menos ambivalente. Palavras como *entusiasmo*, *gozo* e *contentamento*, à medida que descrevem um *prazer do agora*, parecem inverter a questão da temporalidade ditada pelo medo, reforçando um *regime temporal do instante*. Nesse sentido, concentram atenção ao momento presente, possibilitando pensar o ato de insurgir como um fim em si mesmo. E, sendo assim, a superação do medo significaria não o trânsito para um afeto complementar – a saber, a esperança – mas para uma outra lógica de afetação. Ou seja, uma espécie de *fé na ação* do que se revela *possível agora*, movida pela sensação de entusiasmo e confiança no poder transformador do acontecimento.

Retomando a discussão sobre a tríade de afetos relativa aos processos de mobilização social, há de se aprofundar sobre o medo e sua circunscrição dentro de uma razão mundo neoliberal. A lógica neoliberal está baseada no individualismo e na generalização da concorrência como norma de conduta (Dardot; Laval, 2016, p. 16), o que é indissociável da constituição de indivíduos defensores de sua privacidade e integridade (Safatle, 2015). Tal base individualista, junto à construção de uma ideia de risco e violência iminentes, fazem com o que o *medo* ocupe o lugar de afeto político central na sociedade contemporânea (Safatle, 2015).

A razão neoliberal aí colocada, na medida em que se apresenta com um fato dado, isenta-se como objeto de debate. Uma vez que a realidade da globalização neoliberal não está em disputa, cabe ao indivíduo adaptar-se a ela - já que não se pode transformá-la, adaptar-se é o único caminho. Nesse contexto, fixa-se a ideia de que “não há alternativas”¹⁶, não há nada que se possa fazer, sob uma lógica que desencoraja as lutas sociais emancipatórias. A razão neoliberal, como se pode observar, não só contribui para a constituição do medo e depende do seu reforço para se perpetuar, como inibe o entusiasmo e a confiança em relação às possibilidades de transformação da realidade, a partir das instâncias coletivas.

Nessa perspectiva, consolida-se o medo a um poder coercitivo, que afasta as pessoas da hipótese de descumprimento das leis (Safatle, 2015). É possível constatar, assim,

¹⁶ “There is no alternative” (TINA) é um slogan fortemente associado às políticas e à personalidade da primeira-ministra britânica conservadora Margaret Thatcher.

que todos os modos de subversão e insurgência dependem, para eclodir, da suspensão do medo, em algum grau.

Não por acaso, a ferramenta principal dos governos para reintroduzir o medo é a da repressão violenta, que produz a dispersão nos espaços públicos. Para que o medo e a ansiedade voltem a prevalecer, é preciso separar as pessoas, atomizá-las em suas casas. Também por isso os espaços públicos urbanos têm papel central nas democracias: é neles que se tece a coesão social necessária para que a população organizada possa intervir nos rumos dos governos (Andrés, 2022, p. 64).

Como se nota, o medo, mesmo quando superado, segue participando dos levantes à *espreita*, quase como uma ameaça em relação à possibilidade de sustentação e continuidade da mobilização. Fazer reincidir o medo é um caminho para reprimir e desmobilizar, o que justifica o porquê de os mecanismos de repressão e aparatos do Estado serem recorrentemente aplicados para fazer arrefecer as multidões.

A citação acima também aponta para a perspectiva dos *espaços híbridos de liberdade* (Castells, 2014, posição 1263 *apud* Andrés, 2022), que reconhece tanto a importância do *ciberespaço*, para difusão do entusiasmo e esperança, como da ocupação dos espaços públicos, para enfrentamento do efeito de atomização. Nesse sentido, a ocupação dos espaços públicos, tática comum entre grande parte das insurgências urbanas, pode ser entendida como uma prática que possibilita o enfrentamento das lógicas neoliberais individualizantes – entre elas, o medo.

No contexto do ciclo de protestos global que se deu entre 2009 e 2011, com diversas insurgências coletivas que tomaram as ruas, em diferentes países, é possível mapear algumas causas comuns que suscitaram a indignação inicial. Entre elas, questões relacionadas ao empobrecimento, ao poderio das elites financeiras sobre o funcionamento democrático e aos altos índices de desemprego entre jovens, apesar de boa parte ter formação em curso superior. Sobre a população que participou dos protestos, constata-se que muitos eram “jovens cheios de energia, com muito tempo disponível, com acesso a toda a história do pensamento radical e com todos os motivos do mundo para estarem furiosos” (Graeber, 2015, posição 1281 *apud* Andrés, 2022, p. 75)¹⁷.

¹⁷ GRAEBER, David. **Um projeto de democracia**. São Paulo: Paz e Terra, 2015. *E-book*.

Pensar as origens de uma revolta, tal como elaborado acima, implica, necessariamente, considerar as condições que levaram à frustração inicial, isto é, as demandas e desejos não atendidos. Segundo a teoria crítica proposta por Campello (2022), é preciso avaliar se a frustração decorre de uma situação de injustiça ou, em sentido oposto, de uma sensação de ameaça aos privilégios sociais estabelecidos. O critério da justiça social serviria, assim, para aproximar os afetos do campo das ciências sociais, entendendo-os como elementos de uma “gramática social compartilhada” (Campello, 2022).

As revoltas de Junho de 2013 no Brasil, ainda que apresentem muitas semelhanças com o ciclo de protestos mencionado, diferem em termo de causas. O país não atravessava, naquele ano, uma recessão econômica, tal qual percebida nos demais contextos – a recessão chegaria no Brasil apenas em 2015, como já comentado anteriormente. As frustrações que mobilizaram Junho precisam ser investigadas, nesse sentido, a partir de outras dimensões. A dimensão dos afetos, não em termos detidos sobre a psique individual, mas em termos de uma gramática social compartilhada, apresenta-se como possibilidade para investigar as razões da crise e seus desdobramentos posteriores.

Torna-se relevante, à medida que se avança sobre possibilidades investigativas não tradicionais, relativizar alguns parâmetros de análise que geralmente aparecem sobre os movimentos de insurreição – denominados aqui, predominantemente, pelo nome de *revolta*. Fazendo referência ao momento regressivo que se observa atualmente no Brasil, por exemplo, “é tentador tomar o saldo dos protestos como nulo ou até mesmo negativo, responsabilizando-os por eventos políticos fora da normalidade” (Andrés, 2022, p. 82).

O que se vê, entretanto, é que os desdobramentos políticos majoritários e institucionais de um ciclo de revoltas são dos mais variados e dependem de atores que vão muito além daqueles envolvidos com os movimentos de rua.

[...] Parece haver, de todo modo, uma exagerada projeção de expectativas nos resultados das manifestações, como se elas tivessem de solucionar em poucas semanas aquilo que os sistemas políticos e organizações sociais não conseguiram resolver em anos e décadas (Andrés, 2022, p. 82).

Esse pensamento revela uma “visão produtivista da ação social”, que tende a classificar de modo dualista os movimentos de acordo suas conquistas concretas, como “sucesso” ou “fracasso” (Castells, 2014, posição 2094 *apud* Andrés, 2022, p. 82). A lógica produtivista não examina as possibilidades de reverberações sociopolíticas que

extrapolam o campo concreto e imediatista, analisando as mobilizações com lentes que não contemplam suas multidimensões.

Observar a revolta como um acontecimento, entretanto, permite refutar essa visão tendencial produtivista da ação social¹⁸, que tende a reduzir os acontecimentos aos seus resultados posteriores, contemplando apenas o que é concreto, mensurável e imediato (Andrés, 2022). Reverberações simbólicas, que podem instituir novos horizontes políticos, também derivam e devem ser consideradas na análise das manifestações. Captar os meandros em que podem estar registradas e demonstradas tais reverberações, por sua vez, requer um trabalho de análise dialético e aberto.

“uma vez ampliado o horizonte político das pessoas, a mudança é permanente”. Assim, as revoltas instaurariam novas utopias, argumenta Castells (2014, posição 3248), que demandam temporalidades diferentes para se enraizar nas sociedades. [...] As utopias “tornam-se forças materiais ao se incorporar à mente das pessoas, ao inspirar seus sonhos, guiar suas ações e induzir suas reações” (Graeber, 2015, posição 178 *apud* Andrés, 2022, p. 83).

As revoluções podem fazer nascer ou consolidar novas ideias e utopias que, à medida que são incorporadas no imaginário social, passam a afetar os modos de agir e sonhar das pessoas (Andrés, 2022). Isto é, as utopias que surgem ou se transformam a partir das revoltas podem ser entendidas como horizontes políticos, alterando o modo de organização e afetação de uma sociedade.

Pensar tais utopias em termos de horizonte político e interpretar as possíveis implicações de Junho de 2013 sobre os horizontes que se constituíram *a posteriori* está entre as principais questões levantadas por este trabalho. Os atos e ações normativas e institucionais, bem como as decisões governamentais e as reivindicações dos diversos grupos sociais, que transcorreram de 2013 para cá, desenharam um espectro no qual as reverberações de Junho podem ter tomado lugar. Da mesma forma, há horizonte(s) político(s) que são correlatos desses atos e ações: toda decisão tem consigo motivações, sejam elas relativas a problemas imediatos, ou imbuídas de um projeto mais longínquo. De todo modo, essas motivações – as ditas e as não ditas – se inscrevem em um horizonte, cada qual com suas lógicas e modos de afetação próprios.

¹⁸ Ideia sugerida por Castells (Andrés, 2022) que será retomada mais adiante neste tópico.

Sobre o recorte temático da mobilidade urbana, mais especificamente do transporte coletivo, um dos esforços empreendidos aqui é no sentido de entender o horizonte político que participa dos espectros institucionais e normativos observáveis de 2013 até hoje, em relação aos modos de afetação em curso.

3 AS REPERCUSSÕES DE JUNHO: OS AVANÇOS E OS AFETOS

3.1 A materialidade: os ganhos e os alcances da luta do Tarifa Zero

Este tópico levanta dados sobre o panorama político institucional da política de Tarifa Zero, analisando onde, quando e por que a política tem sido implementada. Também são comentados marcos importantes que figuram no quadro nacional, com relação aos modos de financiamento e normativas que organizam os sistemas de transporte, com destaque à crise generalizada que se observou na pandemia. Apresentam-se, ainda, dados e aspectos normativos em escala mais aproximadas, sobre as cidades de Belo Horizonte, Florianópolis e São Paulo, atentando às especificidades históricas dos seus contextos político-normativos, bem como para as formas de mobilização registradas.

Observam-se, a partir daí, as conquistas da luta em relação ao panorama das Revoltas de Junho de 2013, comparando os discursos presentes nas manifestações com aquilo que tem motivado a implementação da política. Apontam-se, ainda, ponderações acerca do quadro político institucional discutido, no país e nas instâncias municipais, em relação aos horizontes situados na luta histórica pela Tarifa Zero.

3.1.1 Panorama político institucional da política de Tarifa Zero no Brasil

Existem alguns estudos dedicados a analisar o panorama das políticas municipais de Tarifa Zero no Brasil, assim como trabalhos que estabelecem uma leitura mais abrangente, pautando a situação da Tarifa Zero em diversas cidades do mundo. Com interesse em analisar o caso brasileiro, esta pesquisa tratou de levantar dados baseados em pesquisa documental acerca do tema. Por ser a questão tarifária do transporte atualmente deliberada pelas instâncias municipais, não há um sistema integrado de consulta a essas informações, tratando-se de uma pesquisa bastante difusa e de bases muitas vezes difíceis de se verificar – tais como perfis de redes sociais das próprias

prefeituras, pequenos sites de jornal local etc¹⁹. A aferição dos dados em decretos e outras normativas municipais também não foi completamente viabilizada, tanto pela dificuldade de seu mapeamento ou por sua inexistência, como pela impossibilidade de se realizar, dentro dos limites temporais desta pesquisa, uma varredura completa sobre os mais de cem municípios de interesse.

Já de partida, é possível notar que o sistema de gestão e regulamentação sobre a tarifa do transporte público coletivo ocorre de maneira descentralizada, sem qualquer coordenação através de instâncias estaduais ou nacionais. É possível presumir que tal modelo tenha reverberações práticas na provisão do serviço, que difere entre as municipalidades, bem como na percepção cidadã que faz uso dele, acarretando modos de mobilização social também relativos aos contextos locais (assunto que será aprofundado no tópico 3.2).

O levantamento aqui realizado apoiou-se principalmente no trabalho da pesquisadora Marijke Vermander, intitulado “Exploring Fare-free Public Transport in Brazil: Rationales and characteristics of Tarifa Zero policies in small Brazilian municipalities” (2021) e na sistematização confeccionada por Daniel Santini (2023)²⁰, sobre os quais foram feitas comparações e verificações dos dados difusos, advindos de fontes diversas.

O levantamento de dados acerca das políticas de implementação da Tarifa Zero, que se alcançou realizar nesta pesquisa, foi aqui sistematizado em uma tabela, com destaque às cidades e estados onde foram implementadas as políticas, o número de habitantes e o ano de implementação (Apêndice 01)²¹. Sobre tais dados, é possível tecer algumas constatações.

¹⁹ Tal questão metodológica também é observada por Vermander, que chama atenção à dificuldade de levantar e precisar dados sobre as políticas municipais relativas ao transporte coletivo, dada a inexistência de sistemas ou órgãos integradores que concentrem a informação.

²⁰ Link para visualização de tabela com a sistematização de dados disponibilizada na reportagem “Primeira experiência de Tarifa Zero começou há mais de 30 anos no Brasil” (LabCidade, 2023): <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1FFgkyuQEeYYBgk5kWC1P9HKZzIECBS4H/edit#gid=647725414>.

²¹ A tabela (no apêndice deste trabalho) também destaca, nas células em cor amarela, as informações divergentes encontradas entre a planilha de Santini (2024) e as pesquisas em sites de notícia realizadas pela autora, evidenciando uma problemática metodológica relativa à dificuldade de precisar e verificar esse dado. Entre os dados coletados observou-se a dificuldade de precisar o ano de implementação da política de alguns municípios. Em apenas quatro casos houve informações divergentes em relação ao ano de implementação da política: em Ilha Solteira (SP), em Wenceslau

O levantamento de dados registrado na tabela indica os municípios que possuem atualmente política de Tarifa Zero universal implementada. Devido ao fato de a política de Tarifa Zero ser tratada na instância municipal e não existir uma base integrada oficial que concentre as informações de todos os estados, o levantamento dos dados implicou uma pesquisa em fontes diversificadas. Como consistem em dados dinâmicos, ainda que a pesquisa tenha partido de listagens propostas por trabalhos científicos, foi preciso confirmar a validade dos dados através de sites de jornais nacionais ou locais, redes sociais e perfis institucionais das municipalidades e, mais eventualmente, em decretos. Uma importante fonte de pesquisa que alimentou a tabela, encontrada no meio do processo de levantamento de dados, foi a planilha elaborada por Daniel Santini (2024)²². Os dados indicados nessa planilha foram comparados aos dados que já haviam sido mapeados até então pela autora e, a partir daí, a tabela passou a servir como guia tanto para incrementar os dados relativos a novos municípios, como para verificar os dados até ali já coletados.

Há, hoje, 105 municípios brasileiros com Tarifa Zero implementada e vigente, concentrados na região sudeste do país, mais especificamente no estado de São Paulo e Minas Gerais – são trinta e três municípios paulistas e vinte e seis municípios mineiros. Sob a hipótese de haver maior influência de municípios vizinhos do que de municípios distantes, na implementação das políticas de Tarifa Zero, Vermander sugere dois argumentos para essa concentração. A proeminência do estado de São Paulo estaria relacionada à proximidade geográfica com o município de Paulínia, que registrou o primeiro caso de gratuidade no país – política já encerrada – e com a cidade de São Paulo, berço do projeto de Tarifa Zero. O destaque do estado mineiro, por sua vez, estaria relacionado com o caso de Monte Carmelo (MG), que constava como o primeiro município a implementar a política, em 1994, e a mantê-la vigente até os dias atuais (Vermander, 2021). Dados mais recentes publicados pelo Le Monde Diplomatique

Braz (SP), Agudos (SP) e Itararé (SP). Ainda, destaque ao caso de Belo Vale (PR), onde não foi possível verificar se a política de Tarifa Zero é universal ou se, por referir-se somente à área rural, não cobre todo o sistema de transporte da cidade (Belo [...], 2023).

²² A planilha reúne dados de pesquisas realizadas por pesquisas realizadas por André Veloso, Daniel Caribé, Marijke Vermander, Paíque Duques Santarém, Rafael Calábria, Roberto Andrés, Thais Fernandes Pereira e está disponível através do link: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1FFgkyuQEeYYBgk5kWC1P9HKZzlECBS4H/edit#gid=647725414>.

(2024), contudo, deslocam o posto para a cidade de Conchas (SP), a ter iniciado a política em 1992 (Santini, 2024).

Nenhum dos municípios mapeados com Tarifa Zero é uma capital de estado, com exceção de Palmas (TO), que teve a política implementada de forma descontinuada, pelo período de 1 mês, entre fevereiro e março de 2023 (e por isso não consta na tabela). Ainda, a significativa maioria dos municípios são de pequeno a médio porte. Aproximadamente 70% dos municípios possuem população inferior a 50 mil habitantes, 19% entre 50 e 100 mil habitantes e apenas 10% superam a marca dos 100 mil habitantes. Uma das razões para esse quadro é que as condições específicas de municípios menores resultam em custos operacionais de transporte coletivo pouco representativos no seu orçamento total, o que facilita a viabilização econômica da política, diferentemente das grandes cidades.

Vale destacar, contudo, que houve um incremento recente significativo do número de cidades de grande porte (mais de 100 mil habitantes): entre as onze que apresentam a Tarifa Zero vigente, seis iniciaram com o programa em 2023, indicando possíveis mudanças nas tendências de proliferação da política entre cidades maiores.

Ao passo que a implementação de políticas de Tarifa Zero é predominantemente visualizada em cidades pequenas e médias, as revoltas urbanas mais emblemáticas com pautas relacionadas ao transporte público, incluindo as de Junho de 2013, são historicamente situadas em grandes cidades ou capitais. Isso demonstra a impossibilidade de se traçar uma linha causal direta entre as revoltas e o território de implementação de tais agendas tarifárias, já que não há uma transposição direta da manifestação sobre o território em que ela incide.

Em um panorama dos países latino-americanos, o quadro brasileiro tem proeminência. De acordo com Vermader (2021), em referência aos dados levantados por Keblowski, (2019), o Brasil seria o único país com registros na literatura acadêmica a contar com municípios que têm implementada a política de Tarifa Zero. Ainda que o quadro latino-americano possa ter se alterado nos anos recentes, caberia notar, perante tal afirmação, a existência de um ecossistema político-social particular no Brasil até o momento, que propiciou a ocorrência das políticas tarifárias identificadas. Essa percepção incrementa a justificativa para analisar o ambiente sociopolítico do país de modo abrangente,

percebendo as relações entre a histórica mobilização social sobre o tema da tarifa e as materialidades políticas, institucionais e de infraestrutura que participam da questão do transporte.

Acerca das motivações que justificam a implementação da Tarifa Zero, é interessante observar que não há uma correspondência exata entre as razões que embasam os movimentos sociais e aquelas que motivam a política no âmbito dos governos municipais (Vermander, 2021). Enquanto lutas populares levantam a bandeira do direito à cidade e da justiça social, defendendo o passe livre como modo de viabilizar o acesso universal aos bens e serviços urbanos, os governos municipais costumam ser impulsionados por questões de ordem econômica e orçamentária.

Na maioria dos casos mapeados por esta pesquisa, a política de Tarifa Zero implementada nos municípios não foi fruto de um planejamento estatal, mas uma ação imediata, por vezes em resposta à falta de interesse do setor privado (concessionárias) em assumir o serviço de transporte no município, dada a baixa lucratividade prevista²³. Também pode ocorrer quando eventual subsídio ao sistema, mediante a cobrança de uma tarifa menor do usuário, for mais caro às municipalidades do que assumir o sistema e prover gratuidade (Vermander, 2021).

Questões de ordem orçamentária e de gestão aparecem, assim, em primeiro plano, revelando um distanciamento em relação às questões sociais mais profundas debatidas pelos movimentos na luta pelo passe livre. Isso não quer dizer que tais políticas imediatistas não sejam parte de um projeto sociopolítico mais amplo, mas leva a crer que consiste em um projeto norteado por premissas distintas, com outro horizonte em vista. Nesse sentido, é como se a própria ideia de horizonte político pudesse assumir, sobre essa análise preliminar, duas dimensões distintas. No caso dos movimentos sociais, com vistas a um projeto de sociedade que se idealiza a médio ou longo prazo; e, no caso das municipalidades e seus governantes, a questão do uso e distribuição de recursos para os próximos anos, em um horizonte de curto prazo.

²³ Caso da prefeitura de São Lourenço (SP), que por falta de manifestação de interesse de empresas na prestação do serviço de transporte público na cidade, acabou tendo que municipalizar o mesmo, passando a oferecer Tarifa Zero aos cidadãos (Diário do Transporte, 2022) . Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2022/07/16/sao-lourenco-mg-inicia-municipalizacao-do-transporte-coletivo-neste-domingo-17/>

Apesar das constatações elaboradas, vale ressaltar, do ponto de vista metodológico da pesquisa, a dificuldade em precisar as razões que justificam as políticas municipais. Isso se dá porque é comum haver diferenças, não explicitadas, entre o discurso que o governo oferece à sociedade e os interesses que internamente embasam a tomada de decisão. A falta de transparência, parte da jogada de *marketing* eleitoreira e dos diversos interesses que se negociam por trás de uma decisão pública, impede a compreensão translúcida das ponderações levadas em conta nas decisões governamentais.

Em matéria publicada no *Le Monde Diplomatique*, Daniel Santini elenca três razões principais que explicam as tendências atuais e crescentes de expansão das políticas de Tarifa Zero. Primeiramente, “a falência do modelo de financiamento baseado na receita da catraca”, o que promoveu o apoio do empresariado do setor de transporte na implementação das gratuidades, garantindo-se assim sua receita, independentemente do número de passageiros. Em segundo lugar, o apoio popular nos locais em que a política é implantada, resultando em saldos eleitorais positivos, e, por fim, como resposta à pressão social das ruas, sentida de forma efetiva a partir das revoltas de Junho de 2013 (Santini, 2024).

Nesse sentido, a colocação de Santini integra a questão do interesse eleitoreiro, tanto em função da aceitação positiva dos governados, quando na implementação da Tarifa Zero, como em resposta à pressão e crítica expressa nos levantes, que funciona como ameaça ao descrédito popular dos governos vigentes.

Retomando uma das constatações elencadas, as cidades que possuem hoje a política de Tarifa Zero não correspondem às cidades que foram sede das manifestações principais de Junho de 2013. Ainda que não haja uma relação de causa e consequência direta, que outras relações é possível identificar entre as revoltas nas capitais e as políticas de Tarifa Zero? Para aprofundar o entendimento dessa e outras possíveis relações será necessário observar mais de perto como se deram os processos de mobilização em algumas cidades, bem como os panoramas político-normativos específicos dessas localidades, no sentido de compreender os ambientes sociopolíticos em cena. Antes de adentrar nesses recortes territoriais, entretanto, será importante comentar alguns panoramas nacionais que descrevem a situação das políticas de

subsídio e outros marcos normativos relevantes nos quais se inscrevem todas as municipalidades.

3.1.2 Panorama nacional das políticas de subsídio

O anuário da Associação Nacional do Transporte Urbano (NTU) de 2021 - 2022 analisa o panorama nacional dos subsídios ao transporte público coletivo urbano por ônibus, nas capitais e regiões metropolitanas, nas cidades de grande, médio e pequeno porte. O estudo foca nos impactos da pandemia da Covid-19 sobre os sistemas de transporte referidos, traçando comparativos sobre os meios de financiamento antes e depois do início da pandemia.

O relatório da NTU identificou um desequilíbrio econômico, fruto da diferença entre os níveis de oferta e demanda, que acarretou um “prejuízo acumulado de R\$27,8 bilhões em todo o país durante o período pandêmico”. Frente à crise, o “aporte de subsídios foi uma das alternativas utilizadas pelo poder público para reduzir o impacto financeiro, manter a oferta do serviço e evitar a completa paralisação do transporte coletivo” (NTU, 2022, p. 7).

Associada às políticas de subsídio está a separação entre tarifas pública e de remuneração, conforme recomendação que já consta na Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Embora a Lei esteja vigente há mais de dez anos, a recomendação só ganhou adesão significativa na pandemia. Nesse sentido, segundo a anuário da NTU,

[a] principal medida adotada foi a criação ou o aumento de subsídios tarifários aos passageiros, visando complementar a receita obtida a partir da tarifa pública cobrada dos usuários. É a chamada separação tarifária, que distingue a tarifa pública, cobrada do passageiro, da tarifa de remuneração, que cobre os custos da operação. Essa é a diretriz preconizada na Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012, sendo efetivamente colocada em prática (NTU, 2022. p. 8).

Vale ressaltar que a crítica ao modelo de remuneração por catraca rodada, que ficou evidente na pandemia, já é pauta do MPL há muitos anos, inspirado na proposta elaborada pelo secretário de Transportes Lúcio Gregori, na década de 1990. A proposta previa uma fonte de financiamento atrelada a uma tributação progressiva – quem tem

mais paga mais – e a remuneração pelo custo da operação, ou seja, por quilômetro rodado (Movimento Passe Livre São Paulo, 2024).

As iniciativas ocorreram no âmbito municipal ou no máximo estadual, sem uma medida nacional que permitisse atenuar de modo eficaz os desequilíbrios orçamentários. A nível federal, o Projeto de Lei n. 3364/2020, que previa a destinação de “R\$4 bilhões aos municípios com mais de 200 mil habitantes, aos estados e ao Distrito Federal” para financiar investimentos no transporte urbano, apesar de aprovado pelo congresso, foi vetado pela Presidência da República (NTU, 2022, p. 61).

Retomando a discussão sobre as iniciativas de financiamento dos sistemas de transporte observadas com a crise, a NTU aponta que elas ocorreram no âmbito municipal ou no máximo estadual, sem uma medida nacional que permitisse atenuar de modo eficaz os desequilíbrios orçamentários. A nível federal, o Projeto de Lei n. 3364/2020, que previa a destinação de “R\$4 bilhões aos municípios com mais de 200 mil habitantes, aos estados e ao Distrito Federal” para financiar investimentos no transporte urbano, apesar de aprovado pelo congresso, foi vetado pela Presidência da República (NTU, 2022, p. 61).

Na ausência de uma política nacional integradora, diferentes políticas municipais (e metropolitanas) foram implementadas no âmbito dos subsídios, visando financiar os sistemas operacionais de transporte coletivo. As categorias mapeadas pela NTU foram: subsídio emergencial (quase 50% das iniciativas), subsídio tarifário, implementação de subsídio definitivo, aumento de subsídio preexistente e adiantamento de subsídio preexistente (NTU, 2022, p. 62)²⁴. Segundo os dados do relatório, estima-se que o conjunto de iniciativas categorizadas tenha somado R\$3,6 bilhões, que representam 12,9% em relação ao prejuízo financeiro total estimado na pandemia (NTU, 2022).

O impacto financeiro dos subsídios representa um pequeno percentual do *déficit* total que marcou a crise no transporte urbano no período da pandemia. Apesar de reconhecer essa limitação, contudo, a implementação dos subsídios definitivos, que

²⁴ As capitais que estão no foco dessa pesquisa apresentaram as seguintes iniciativas: Belo Horizonte: Implementação de subsídio definitivo; São Paulo: Adiantamento de subsídio preexistente; Florianópolis; Aumento de subsídio preexistente. (NTU, 2022, p. 63) Observa-se, ainda, que, entre os 51 sistemas de subsídios considerados *permanentes*, 18 são capitais ou regiões metropolitanas, estando aí incluídas aí as três cidades (NTU, 2022).

representou quase 20% das iniciativas gerais mapeadas, deixou um importante legado sobre a operação do transporte público no país. Passou-se de 26 para 52 sistemas a contarem com subsídios permanentes (NTU, 2022), o que demonstra, entre outros, que o transporte caminhou na direção de ser assimilado como um serviço essencial e um direito.

Pode-se dizer, dada a discussão acima, que a política de subsídios partilha de uma premissa comum com a luta pela Tarifa Zero, na medida em que pressupõe a inadmissibilidade de um meio urbano sem transporte público coletivo, de modo que o Estado deve garantir a promoção do bem-estar social, ainda que sob a ótica restrita do transporte. É por essa conversa comum que se pode pensar que o incremento das políticas de subsídios também serviu para abrir portas às políticas de Tarifa Zero, e vice-versa. Tanto o aumento de subsídios como a implementação de políticas de Tarifa Zero são medidas que se relacionam, em algum grau, com a premissa básica da locomoção como recurso essencial à vida urbana; em outras palavras, do reconhecimento da mobilidade como um direito fundamental.

3.1.3 Marcos normativos nacionais

Vale destacar alguns marcos normativos que situam os debates e avanços recentes sobre a mobilidade urbana no país, com foco nos debates envolvendo o horizonte da Tarifa Zero.

A primeira tentativa de institucionalização da Tarifa Zero no Brasil se deu na capital paulista, durante o mandato da então prefeita Luiza Erundina (PT), entre 1989 e 1992. A proposta adveio do secretário municipal de transportes da época, o engenheiro Lucio Gregori, importante figura nacional até hoje, na defesa pelo transporte coletivo e pela Tarifa Zero (Santini, 2023). A proposta, naquela época, não avançou, retornando ao debate público somente por volta dos anos 2000, com o surgimento do Movimento Passe Livre (MPL), cuja atuação será abordada mais à frente (Carrança, 2023).

A instituição da Política Nacional sobre a Mudança do Clima (Lei Federal nº 12.187), em 2009, despertou a necessidade de planos setoriais que trabalhassem a favor da mitigação e da adaptação às mudanças climáticas, com vistas a consolidar uma

economia com baixa emissão de carbono. Entre os temas setoriais elencados pela Lei está o transporte público urbano.

Em 2012 foi aprovada a Lei nº 12.587, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A partir daí, passou-se a exigir dos municípios o planejamento e execução de uma política de mobilidade urbana, cabendo aos municípios com mais de 20 mil habitantes uma série de obrigações, dentre as quais se inclui a elaboração de planos de mobilidade. A Lei determina a priorização da mobilidade ativa e dos meios de transporte público, em detrimento dos modais motorizados e individuais. Prevê, ainda, a destinação de recursos da União, tanto na forma de assistência técnica como de auxílios financeiros, aos entes federados (Brasil, 2013).

Em 2013, na posição de deputada Federal, Luiza Erundina (PSB/SP) apresentou a PEC 90/2013, que visava alterar o artigo 6º da Constituição, incluindo o transporte como um dos direitos sociais. A proposta foi aprovada como Emenda Constitucional 90, no ano de 2015, significando um marco na política nacional relativa à mobilidade urbana (Transporte [...], 2015).

Erundina foi também uma das fundadoras da Frente Nacional dos Prefeitos (FNP). Ao longo dos anos 90, a FNP dedicou-se a estudos e discussões referentes ao transporte de massa nas capitais brasileiras, tendo como pautas centrais de sua agenda a mobilidade urbana, a desoneração dos transportes públicos e a redução dos preços das tarifas. Tratar o transporte público dentro de uma agenda progressista e social, como defendido por Erundina, advém do entendimento de que é possível estabelecer, a partir dos seus modos de operar, “mecanismos concretos de transferência de renda, garantia do direito de mobilidade e geração de empregos” (Freitas, 2015).

Entre feitos importantes promovidos pela FNP pode-se citar o Encontro dos Municípios com o Desenvolvimento Sustentável (EMDS) e o lançamento de uma cartilha, com orientações aos municípios, sobre a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ainda em 2015, a entidade firmou uma parceria com a NTU, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito, com a finalidade de elaborar uma “planilha nacional de referência para cálculo e comparação de custo para o transporte coletivo” (Freitas, 2015).

Em 2020, com a crise nos sistemas de transporte municipais, iniciou-se um debate através do Departamento de Projetos de Mobilidade e Serviços (DEMOB) da Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano (SMDRU), do Governo Federal, que resultou na minuta de um projeto de lei que institui o marco legal do transporte público coletivo urbano, tratando de normas específicas relativas a prestação do serviço. No ano seguinte, com apoio de uma consultoria contratada por financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento, identificaram-se pontos críticos e necessidades de revisão da norma preexistente, a partir de um diagnóstico que contou com a discussão entre diversos atores, principalmente no âmbito do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana. O Fórum consiste em um colegiado de caráter consultivo, instituído em 2021, para assessorar a SMDRU, composto por representantes do Governo Federal, da Frente nacional dos Prefeitos, da Confederação Nacional de Municípios, Secretários de Mobilidade, do setor de Transporte Público sobre pneus e sobre trilhos, fabricantes, trabalhadores do setor e sociedade civil (Brasil, [2023]).

Em 2022, realizou-se, no âmbito da Semana da Mobilidade, um Seminário Internacional sobre a questão regulatória do transporte, a partir de experiências de países como França, Alemanha, Colômbia e Chile. Entre setembro e novembro, após o seminário e outras instâncias de debate, elaborou-se uma minuta de projeto de lei, debatida junto ao Fórum Consultivo, que hoje está aberta para consulta pública²⁵ no site do Governo Federal (Brasil, [2023]).

Concomitante ao processo supracitado, também se identificou a proposta de um Novo Marco Legal do Transporte Público, de autoria do senador Antonio Anastasia (PSDB/MG), apresentada ainda em 2021, com previsão de que fosse votada até o final de 2023. O Projeto de Lei nº 3278/2021 propõe atualizar a legislação que discorre sobre a mobilidade urbana no país, prevendo regularizar as linhas de ônibus, concessões e transporte público, bem como estabelecer parâmetros normativos para a eletromobilidade, suscitar a elaboração de tarifas mais inteligentes e a priorização de corredores exclusivos de transporte coletivo. O PL está atualmente em análise na Comissão de Infraestrutura do Senado (Novo [...], 2023).

²⁵ A consulta pública recebeu mais de 870 sugestões e contribuições (Marco [...], 2023).

Tendo sido o Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana instituído em setembro de 2021, dias antes do protocolo da proposta do senador Antonio Anastasia, sua proposta não chegou a incorporar os debates e as intenções de participação social, fundamentais na proposta da SMDRU. Apesar de terem um mesmo ponto focal, a proposta que estava aberta para consulta no site do *gov.br* difere da proposta legal do senador. Sem analisar propriamente os seus conteúdos, é possível observar que a primeira aposta em uma concepção mais aberta e na utilização das instâncias participativas, enquanto a segunda seguiu por um caminho político mais fechado e conservador, estilo “top-down”. Ainda assim, é interessante destacar, novamente, como o tema da mobilidade urbana tem ganhado espaço na discussão, tanto a partir de frentes que atuam de modo mais conservador, como a partir das vertentes políticas mais progressistas.

Em 2022, a Câmara dos Deputados lançou a Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero, por iniciativa do deputado Washington Quaquá (PT-RJ) (Bezerra, 2023). Ao final do mesmo ano, a equipe de transição do então recém-eleito presidente Lula passou a pautar o debate da cobrança zero no transporte público, impulsionados pelos debates em andamento na cidade de São Paulo. Defendido e apresentado pelo ex-secretário municipal de Transportes de São Paulo, Jilmar Tatto, o PL 1280 foi protocolado em março de 2023 (apensado ao PL 8960/2017) e ainda se encontra em tramitação. (Balago, 2022).

Em maio de 2023, Erundina, então deputada federal pelo PSOL, apresentou a PEC 25/2023, que propõe instituir o Sistema Único de Mobilidade (SUM). A proposta foi elaborada com a colaboração de movimentos sociais, organizações da sociedade civil, empresários de ônibus e técnicos do setor²⁶, com a expectativa de que fossem feitas audiências para ampliar o debate popular. Foi protocolada em outubro e segue em tramitação (PEC [...], 2023).

Da mesma maneira que ocorre com o SUS (Sistema Único de Saúde), o SUM teria como implicação a ação integrada das três instâncias federativas, atuando de modo a garantir o direito à mobilidade a todos os cidadãos. A PEC 25/2023 ainda prevê que os sistemas de transporte sejam providos de modo gratuito aos usuários, do mesmo modo que

²⁶ “O texto da PEC 25/2023 tem como inspiração o documento elaborado pela Coalizão Mobilidade Triplo Zero, que reúne organizações da sociedade civil, movimentos sociais e pesquisadores em defesa da mobilidade, incluindo o Idec” (PEC [...], 2023).

ocorreu com o SUS nos anos 1980, definindo, para tanto, algumas fontes de financiamento público (IDEC, 2023). A PEC tem como horizonte o Triplo Zero: zero tarifa, zero mortes e zero emissão de carbono e segue sendo em tramitação na Câmara dos Deputados (Gregori *et al.*, 2024).

Vale observar que o debate do acesso gratuito ao transporte público vem avançando em diversos países nos últimos anos e, mais recentemente, ganhou os holofotes aqui no Brasil, quando o Supremo Tribunal Federal (STF) determinou o passe gratuito em ônibus e trens de centenas de municípios para garantir o direito ao voto da população, durante o segundo turno das eleições presidenciais de 2022 (Santos, 2023).

Em uma constatação preliminar, é possível observar que a discussão da gratuidade no transporte público ganhou proeminência nos anos recentes, transitando de uma posição de utopia para uma pauta política concreta. É possível interpretar, a partir dos marcos normativos elencados, que a pandemia operou como um ponto de inflexão nesse panorama, demonstrando a imprescindibilidade do transporte à dinâmica urbana e, por conseguinte, abrindo espaço para a discussão de um transporte acessível a toda a população.

Os vagões de ônibus, trens e metrô apontaram-se, por um lado, durante a pandemia, como locais potenciais de disseminação do vírus, ao mesmo tempo em que se mostraram indispensáveis ao funcionamento da cidade. É através deles, afinal, que as massas trabalhadoras se locomovem e, sem sua força de trabalho, a dinâmica urbana não se realiza. Ao mesmo tempo que houve uma redução da demanda de usuários, dadas as recomendações de isolamento social e a transição acelerada para modos de trabalho híbridos ou remotos, houve uma redução brusca da oferta de transporte, em termos de linhas e horários. Isso se deu no contexto de uma tipologia de arrecadação que considera o valor de remuneração do sistema (isto é, das concessionárias) em função do número de passageiros, e não da quantidade de quilômetros rodados pela frota. Desse modo, a queda de demanda por usuários implicou a queda de arrecadação dos sistemas, o que teve como desdobramento, por um lado, as políticas de subsídio, e, por outro, a precarização do serviço.

De modo imperativo, a questão da mobilidade urbana tornou-se central e o transporte público ocupou lugar de destaque, sendo as municipalidades quase que obrigadas a

pensar planos emergenciais para adequar os modos de provisão do transporte público naquele momento. Desse modo, a pandemia abriu espaço para valorização das antigas bandeiras e forças de luta existentes no âmbito da mobilidade, que seguem hoje latentes.

3.1.4 SP, BH, Florianópolis e o contexto político-normativo recente

Com o intuito de estabelecer relações entre o panorama político-institucional relativo ao transporte público com os processos de mobilização social que ocorreram em Junho de 2013, torna-se necessário adotar uma escala de observação mais aproximada. Pretende-se, nesse sentido, traçar um breve panorama dos marcos normativos recentes relativos à tarifa do transporte público nas cidades de São Paulo, Belo Horizonte e Florianópolis, de modo a entender a sua situação atual e possíveis relações com as mobilizações daquele ano.

A escolha pelas cidades de Belo Horizonte – aqui chamada de BH – e São Paulo – SP – se dá tanto em função de serem as capitais dos dois estados com maior incidência da política de Tarifa Zero hoje no país, como por terem sido fortes polos das manifestações populares de Junho. A escolha por Florianópolis, por sua vez, justifica-se pelo protagonismo histórico nas lutas pelo Passe Livre e, também, pelo vínculo pessoal da pesquisadora²⁷.

São Paulo

Em SP a discussão sobre a Tarifa Zero do ônibus está na pauta levantada pelo atual prefeito, Ricardo Nunes (MDB). A pauta constitui tradicionalmente a agenda política de partidos de esquerda, como o Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) e o Partido dos Trabalhadores (PT), para os quais a ação de Nunes representam uma estratégia política de campanha, em prol da futura candidatura do peemedebista à reeleição (EXAME, 2023). No âmbito da pauta reerguida por Nunes, alguns estudos e discussões foram promovidos. Dentre as constatações preliminares levantadas, frente a uma possível

²⁷ A pesquisadora nasceu (1995) e é moradora da cidade de Florianópolis atualmente (2024).

inviabilidade econômica de implementação da Tarifa Zero na capital, considerou-se também a mera redução no valor da passagem (Ribeiro, 2023).

Em novembro de 2023 Nunes anunciou, na 28ª Cúpula de Mercocidades sul-americanas, a intenção de implementar um período teste de Tarifa Zero para avaliar os efeitos sobre a economia local, observando se os impactos positivos esperados se confirmariam. A ideia apresentada consistia em promover a gratuidade aos domingos ou no período noturno, momentos estratégicos para ativar ou fomentar os comércios e serviços existentes. Para comportar tais gratuidades, também foi proposta a adição de uma rubrica que considerasse o aumento de 400 a 500 milhões de reais ao ano em subsídios (Rodrigues, 2023).

Os valores de subsídio na capital paulista bateram seu recorde histórico no ano de 2023, atingindo os 5,3 bilhões de reais até o mês de novembro, 4% a mais do que o total gasto em todo ano anterior. Segundo Nunes, os altos gastos ainda se justificam em função do congelamento da tarifa desde 2020, em R\$4,40, na tentativa de tentar recuperar o número de usuários, que caiu de 9 para 7 milhões com a pandemia (Rodrigues, 2023).

O que chama atenção, na situação descrita em São Paulo, é o fato de que a Tarifa Zero aparece como pauta importante sob uma legenda partidária de centro, revelando o seu ganho recente em termos de capital político, à medida que passa a ser disputada entre os distintos espectros ideológicos. Isso denuncia, por sua vez, a desimplicação da pauta de suas fundamentações e premissas históricas, que passa a transitar em uma dimensão mais pragmática e rasante.

Na contramão dos avanços propostos por Nunes estão as ações do governador do estado de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), que se manifesta contrário à proposta de Tarifa Zero de Nunes (Tarcísio [...], 2023), tendo promovido, inclusive, aumentos recentes na tarifa do transporte, bem como despendido esforços em reprimir as manifestações populares por transporte. É emblemático que isso se dê justamente sobre um dos dois estados que mais concentra cidades com Tarifa Zero implementada (Santini, 2024).

Belo Horizonte

Mapeando as notícias recentes sobre a tarifa do transporte coletivo em Belo Horizonte, registram-se alguns eventos recentes que merecem destaque.

Em março de 2023 foi sancionada a Lei municipal nº 11.458, que altera a forma de remuneração das empresas de ônibus urbano de Belo Horizonte (Vereadores [...], 2024). Colocando em vigor premissas levantadas historicamente pelo movimento da Tarifa Zero, a remuneração dos ônibus passa a se dar por quilômetro rodado, e não mais por passageiro pagante; além de instituir gratuidade em linhas que atendem a vilas e favelas (Veloso, 2024).

Antes dessa lei, o financiamento do sistema se dava apenas pela tarifa. Quanto mais passageiros rodando a catraca, mais dinheiro. Essa lógica, que vem do século passado, quando o ônibus era a única opção de transporte da população, pressupõe que os passageiros sejam suficientes para financiar o sistema. Não são mais. Há mais de 20 anos, a receita tarifária é insuficiente e faz com que as empresas pressionem por aumentos tarifários anuais, superlotando os ônibus nos horários de pico e retirando unilateralmente as viagens que dão prejuízo: horários noturnos, finais de semana, bairros mais distantes etc. (Veloso, 2024).

Tal normativa evidencia, por um lado, a mudança da lógica de financiamento do sistema, deixando de estimular que as empresas retirem linhas ou frotas para conseguir ônibus mais cheios, e assim aumentar seus lucros através de uma relação passageiros-frota (Veloso, 2024).

Apesar de alguns avanços, surgem e persistem problemas na lógica de prestação do serviço do transporte. A falta de transparência é um exemplo disso, uma vez que não foram publicizados os estudos preliminares feitos para o cálculo do valor de remuneração do sistema, tampouco os índices nele utilizados. A prefeitura também não esclarece como se dá a tramitação com as empresas de ônibus, e parece utilizar valores informados unilateralmente por estas na realização dos cálculos (Veloso, 2024).

Outro ponto pautado pela Lei nº 11.458 é relativo ao valor máximo da remuneração complementar para o exercício financeiro do sistema de transporte, isto é, do subsídio²⁸. De acordo com a Lei, far-se-á necessária uma normativa específica que

²⁸ Apesar da lei aprovada, ainda é necessária uma lei específica que regulamente os valores máximos de subsídio a serem pagos pelo poder executivo municipal às empresas, estimado em nota técnica apresentada pelo poder executivo à Câmara, em quase 500 milhões de reais. Essa projeção considera

estabeleça os limites de subsídio a serem pagos às empresas, estimado pelo poder executivo em quase 500 milhões de reais. Vale ressaltar que essa projeção considerava um aumento de rodagem de 10% em relação ao realizado em 2022, o que ainda representaria 8% a menos da rodagem de 2017, antes da pandemia.

A estimativa do subsídio, nesse sentido, não demonstra nenhuma previsão de melhora efetiva no sistema de transporte, em termos de oferta de linhas e horários, por exemplo, referindo-se, com notado, a uma oferta ainda inferior ao que o que se praticava antes da pandemia (Veloso, 2024). Comentários feitos pelo chefe do legislativo quando o PL chegou à Câmara, afirmam que a proposta “não traz em seu arcabouço medidas para garantir melhora na vida do usuário de ônibus, nem garantias de manutenção do valor da tarifa” (CMBH [...], 2023), concedendo meio bilhão de reais às empresas de ônibus, sem indicar contrapartidas.

Não há estimativas de ganho adicional de receita nem de aumento de produtividade (como a inclusão de faixas exclusivas de ônibus). A prefeitura, na prática, está se propondo a dar R\$ 500 milhões para as empresas de ônibus para que tudo continue como está (Veloso, 2024).

Em abril de 2023, em audiência realizada no Tribunal de Justiça de Minas Gerais entre representantes da Prefeitura de Belo Horizonte e das empresas de transporte coletivo, estipulou-se o aumento da passagem para R\$6,00 na capital mineira. A prefeitura justificou o aumento com a exigência de aumento estipulado pela concessionária de transporte, destacando o subsídio existente, que segura a tarifa em faixas menores (Nota [...], 2023):

A estratégia adotada em todas as grandes cidades do país para evitar o aumento de tarifa de ônibus é subsidiar a passagem dos usuários, como ocorre em São Paulo, que investe mais de R\$ 5 bilhões por ano para manter a tarifa em R\$ 4,40; em Brasília, com investimento superior a R\$ 1 bilhão para manter a tarifa em R\$ 5,50; e em Curitiba, que investe R\$ 200 milhões para manter a tarifa em R\$ 6.

Na mesma audiência em que se definiu o reajuste tarifário, foi também proposta a Tarifa Zero em linhas que atendem populações mais pobres, em vilas e favelas, bem como a ampliação do programa social "Cartão BHBus - Benefício Inclusão". O Cartão BHBus seria ampliado para atender mais cidadãos, tais como famílias em situação de pobreza extrema, mulheres em situação de violência doméstica e familiar, jovens

um aumento de rodagem 10% maior do que o realizado em 2022, o que ainda representa 8% a menos do que o registrado em de 2017, antes da pandemia (Veloso, 2024).

mapeados e acompanhados pelo Centro de Referência das Juventudes e pessoas em tratamento oncológico no SUS (Nota [...], 2023).

Vale destacar que a figura do atual prefeito de Belo Horizonte, Fuad Noman (PSD), à semelhança da imagem de Tarcísio de Freitas (Republicanos), em São Paulo, parece caminhar na contramão da onda política do país, paradoxalmente no estado de Minas Gerais, que aparece como um dos dois estados com maior número de municípios com Tarifa Zero (Santini, 2024).

É interessante observar que, na reportagem divulgada pela Prefeitura de Belo Horizonte, ao mesmo tempo em que se faz o anúncio do ajuste tarifário, também se anuncia a implementação da Tarifa Zero em algumas linhas específicas que atendem vilas e favelas. Para além da jogada de *marketing* evidente que isso indica, de trazer uma pauta positiva para amenizar a negativa, a informação demonstra, ainda, que a política de Tarifa Zero está no leque de políticas públicas pensadas pelo governo. Em uma discussão ampliada, que se aplicaria às demais cidades, é possível dizer que a pauta não está relacionada com os espectros políticos dos governantes e partidos, pois mesmo quando não defendida na sua integridade, a Tarifa Zero se apresenta como bandeira sobre a qual os governantes precisam se posicionar. Ou seja, mesmo quando o governo anuncia aumento da tarifa – isto é, o exato oposto do que pretende a Tarifa Zero – ainda assim fala em Tarifa Zero de modo afirmativo, como tática eleitoreira, sem debater a fundo os tópicos mencionados.

Florianópolis

Na capital catarinense, programas de Tarifa Zero têm sido testados e implementados em algumas modalidades parciais. Na alta temporada do turismo, entre dezembro de 2022 e janeiro de 2023, instituiu-se gratuidade no transporte coletivo aos finais de semana (Florianópolis [...], 2022). A ação foi incentivada pelo resultado observado no programa “Domingo na faixa”, também promovido pelo município, que institui gratuidade no transporte coletivo para todo último domingo do mês. “De acordo com dados da Secretaria de Mobilidade, a procura pelo ônibus no último domingo tem sido, em média, 30% maior em relação aos domingos com tarifa normal”²⁹

²⁹ Outras ações municipais incluem promoção de tarifa zero em períodos determinados e descontos no valor da passagem em horários específicos. Entre elas, pode-se citar a gratuidade no transporte

(Florianópolis anuncia [...], 2022). Tais medidas revelam, entre outros, a tentativa da prefeitura de resgatar os usuários que utilizavam o sistema de transporte antes da pandemia.

Movimentos recentes em prol dos avanços sobre o Tarifa Zero têm sido empreendidos também pelo legislativo. Em abril de 2022, uma indicação relativa à Tarifa Zero foi protocolada na Câmara pelo vereador Marquinhos da Silva (PSC). A indicação sugeria o estudo de viabilidade, considerando a realização de audiências públicas, para instituir a Tarifa Zero no transporte urbano para toda população de Florianópolis (Silva, 2023).

O Vereador Afrânio Boppré (PSOL), que atualmente integra partido de oposição à gestão municipal do prefeito Topázio Zeto (PSD), também tem feito frente ao movimento. Em maio de 2023, o vereador promoveu, na Câmara de Florianópolis, o lançamento da Frente Parlamentar da Tarifa Zero. Também foram apresentados como membros da comissão os parlamentares Marquinhos (PSC), Manu Vieira (Novo), Carla Ayres (PT), Cíntia da mandata coletiva (PSOL) e Tânia Ramos (PSOL). O evento contou, ainda, com a participação virtual do ex-secretário de Transportes de São Paulo, Lúcio Gregori, importante figura na história da Tarifa Zero (Afrânio [...], 2023). A composição multipartidária da comissão revela a diversidade de legendas interessadas na discussão da Tarifa Zero, insinuando, mais uma vez, o capital político atrelado à pauta.

Dez anos antes, justamente no período das revoltas populares, em junho de 2013, foi protocolada a proposta da Lei da Mobilidade Solidária, pelo Vereador Afrânio, até hoje em tramitação e não efetivada. A lei propõe, entre outros, que o serviço de transporte coletivo municipal seja concedido a seus usuários sem pagamento direto. Institui também o Fundo de Mobilidade Solidária (FUNMSOL), cujas receitas advêm de fontes diversas, incluindo a destinação direta de recursos pelo próprio município ao fundo. No texto de justificativa do PL são mencionadas as revoltas como parte de um cenário de crise no transporte urbano que precisa ser enfrentado (Boppré, 2013).

Os aumentos das tarifas dos ônibus municipais em todo Brasil e a série de protestos desencadeados os quais estamos vivenciando atualmente, com repercussão

urbano nos dias de Maratona Cultural, evento promovido pela prefeitura na data de comemoração do aniversário da cidade (fonte: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/florianopolis-tera-onibus-de-graca-durante-fim-de-semana-de-maratona-cultural>), além de programas como a "Tarifa Vai e Vem" e "Passagem mais barata fora do pico!" (fonte: <http://redemobilidade.pmf.sc.gov.br/incentivoaotransporte/>).

internacional, são apenas mais uma manifestação da crise estrutural de um sistema de transporte que é hoje incapaz de garantir a mobilidade urbana dos cidadãos brasileiros. Somente uma mudança também estrutural, com a implantação da Mobilidade Solidária, poderá permitir a oferta e manutenção de um serviço essencial para a cidade e para o bem-estar dos cidadãos, garantindo a todos o acesso a ele da forma mais ampla possível, com segurança, qualidade e sem interrupções.

Em agosto de 2013, ainda sob influência das manifestações de Junho, Luiza Erundina, a convite do Afrânio, foi à capital para palestrar sobre o tema da Tarifa Zero (Palestra [...], 2013).

Outra questão relevante nas discussões sobre mobilidade urbana no município é a falta de integração dos sistemas de transporte entre toda a região metropolitana. Em meados de 2023, reuniu-se a Frente Parlamentar com o intento de viabilizar a integração do transporte público intermunicipal, incluídos nela o deputado Camilo Martins (Podemos), ex-prefeito de Palhoça, representantes dos municípios de São José, Palhoça e Biguaçu, além dos deputados Marquito (PSOL) e Ivan Naatz (PL). A integração poderia resultar em uma tarifa única para os translados intermunicipais, favorecendo as populações que não só enfrentam os maiores tempos de deslocamento, mas que também são as que mais despendem com o custeio de passagens (Gambôa, 2023).

3.1.5 Ponderações parciais

De um modo geral, é possível observar que a discussão de Tarifa Zero está hoje sendo pautada nas agendas municipais, independentemente do partido político, ainda que a sua incorporação seja bastante variável. Enquanto os mais de 100 municípios que implantaram a Tarifa Zero sobre todo o sistema de transporte urbano municipal são pequenos ou médios, nas capitais analisadas, SP, BH e Florianópolis, os programas que praticam a Tarifa Zero são bem mais contidos, restritos a horários ou dias da semana, ou vinculados a eventos esporádicos específicos (ex.: alta temporada do turismo, eleições etc.). Em alguns casos, os programas de gratuidade atendem a certos setores da cidade, em prol das populações mais precarizadas, e que mais dependem do transporte coletivo, como é o caso do Cartão BHBus – Benefício Inclusão.

As motivações para muitas das iniciativas mapeadas parecem estar fortemente atreladas ao fator econômico, tendo sido o transporte público entendido como peça essencial da engrenagem urbana, que viabiliza a dinâmica produtiva da cidade. Nesse sentido, o horizonte político é imediatista, visualizando a continuidade dos processos que já estão em curso, evitando crises multidimensionais que poderiam se deflagrar a partir daí. Outra motivação está na tentativa de captar mais usuários ao sistema, de modo a aumentar a receita advinda do preço pago nas passagens e conter o aumento dos valores gastos em subsídios, preservando os cofres públicos.

Essas duas medidas não alteram a lógica que sustenta o modo de provisão dos sistemas de transporte público no Brasil hoje. Com destaque ao caso de BH, exceção no espectro das capitais brasileiras, que alterou os modos de remuneração do sistema para que ele se dê em função do quilômetro rodado, o transporte urbano segue refém da lógica de “superlotar” para pagar a conta. Isto é, a remuneração do sistema segue sendo calculada a partir do número de passageiros que ingressam no veículo. O *superlotar* não remonta apenas aos vagões abarrotados, retrato da precariedade do transporte público e da condição urbana, mas também aos maiores tempos de espera e, por conseguinte, à maior demora nos deslocamentos, dado que reduzir a frota ao mínimo favorece a lucratividade empresarial.

Como destaca Santini, a onda de avanços das políticas de Tarifa Zero ocorre sem que se percebam mudanças estruturais relativas ao sistema de transporte. Os subsídios ou diferentes formas de repasse feitos às empresas privadas do setor, parciais ou integrais, substituindo a receita advinda das catracas, não são condicionados a “critérios de qualidade, transparência ou controle social” (Santini, 2024).

É interessante observar os horizontes que tais programas e políticas pressupõem, isto é, o que se visualiza em um futuro próximo ou distante em termos de mobilidade urbana. A ausência do caráter ideológico na implementação das políticas de Tarifa Zero acaba dispondo-a em um terreno isolado, no qual não se aprofundam os debates sobre as demais medidas que seriam necessárias para galgar uma mobilidade efetivamente inclusiva. Na medida em que os ajustes majoritariamente identificados no panorama político-normativo brasileiro parecem sempre medidas paliativas, amortecedoras de longas crises que assolam a condição urbana de hoje, faltam

transformações mais contundentes que permitam a visualização ou o debate de um cenário urbano que difira, em termos de justiça social, daquele em que se vive hoje.

Ao se falar em Tarifa Zero, quais transformações urbanas se pretendem efetivar, a partir dos movimentos sociais? É possível pensar na Tarifa Zero como uma bandeira fundada no ímpeto de inclusão social e na luta pela acessibilidade universal, ou pela mobilidade como direito. Mas mais do que isso, a Tarifa Zero também poderia ser entendida como uma chave para visualizar outra configuração urbana, em um cenário hoje utópico, no qual o transporte público sobreporia o transporte individual motorizado, reorganizando todo o modo de estruturação das cidades. Entrando em um exercício imaginativo, poderia pensar-se em uma cidade estruturada a partir dos diversos modais da macro e da micromobilidade, de maneira a otimizar o uso dos veículos automotores – reduzindo a emissão de gases poluentes, congestionamento e hostilidade no trânsito – e disseminar as possibilidades de mobilidade ativa, entre outros. Junto disso, seria possível pensar em uma completa integração entre os modais, atrelada à política de Tarifa Zero, de modo a reequilibrar, ao menos no âmbito da mobilidade, as discrepâncias sociais que dividem a população e penalizam injustamente os mais vulneráveis.

Como se observa, expandir a bandeira da Tarifa Zero para os horizontes possíveis aos quais ela aponta significa conceber a mobilidade urbana enquanto meio de transformação social e redistribuição de riquezas, em uma sociedade capitalista que reproduz cotidianamente as desigualdades produzidas pelo próprio sistema.

A fim de descortinar os porquês e os horizontes que participaram das revoltas de Junho de 2013, e de estabelecer paralelos às ponderações já colocadas, no que tange à mobilidade urbana e, em especial, ao transporte público, serão discutidos os processos de mobilização que incidiram nas três capitais, com atenção aos atores, suas lutas e premissas históricas, investigando-se, também, os modos de afetação que permeiam seus levantes.

3.2 O movimento pelo Passe Livre e as revoltas de Junho de 2013

Conforme explanado ainda no capítulo 1, as revoltas de Junho de 2013 não constituíram uma massa política uniforme. Diversas pautas e atores participaram das mobilizações, com representatividades que foram se modificando ao longo do período. Em observação às manifestações que ocorreram em São Paulo, por exemplo, identificam-se ao menos três fases distintas da luta. É na primeira delas, entre os dias 6 e 16 de junho, que aparecem de modo mais proeminente as pautas relativas ao transporte, protagonizadas, na capital paulista, por ativistas do MPL, predominando um estilo de ativismo autonomista (Alonso, 2017).

Nas cidades de Belo Horizonte e Florianópolis, ainda que não se tenha identificado uma análise tão precisa e categórica sobre as revoltas, de modo a se conceber um panorama fásico das mobilizações, é possível observar uma sobreposição similar de pautas e atores. Tendo como ênfase a discussão do transporte e da mobilidade urbana, o que interessa aqui é analisar as mobilizações que se deram em função dessas pautas. Para tanto, pretende-se tecer reflexões sobre os processos de mobilização de Junho de 2013 que estão situados nesse espectro, a partir de pesquisa bibliográfica sobre as três capitais selecionadas.

Vale observar que o que se pretende é recolher alguns elementos chave que caracterizaram o Junho de 2013 em cada uma das três cidades, tendo por objetivo delimitar aspectos e não a totalidade dos eventos mencionados, de modo a suscitar comparativos e reflexões fortuitas. Pela impossibilidade de realizar, nesta dissertação, um mapeamento completo e exaustivo das mobilizações em cada uma das cidades, apostou-se na consulta a produções acadêmicas existentes. Isso implica lidar, por sua vez, com o alcance de níveis de informações distintas sobre cada uma das cidades.

3.2.1 Os processos de mobilizações nas três capitais

Mobilização em São Paulo

Em São Paulo, o MPL-SP foi o principal articulador das manifestações que iniciaram contra o aumento da tarifa, iniciadas no dia 6 de junho. A primeira fase das

manifestações, denominada como “eclosão”, como já explanado no capítulo 1, transcorreu até o dia 16, período que ficou marcado pelo protagonismo do repertório autonomista e, dentro disso, do MPL-SP (Alonso, 2017).

Entre os processos de chamamento e condução dos atos, identifica-se um papel diretivo assumido pelo movimento, contrariando análises que atribuem àquelas manifestações um caráter espontâneo e inteiramente horizontal.

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. O trajeto de cada ato, decidido pelo restrito grupo de militantes do MPL-SP, era taticamente secreto: informado a algumas organizações próximas, mas nunca revelado à imensa maioria dos manifestantes. 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 retórica, um controle razoável sobre as manifestações (Martins; Cordeiro, 2014, p. 206).

Tal papel diretivo é alvo dos autores Martins e Cordeiro. Segundo eles, o limite do êxito social das manifestações não estaria na perda de controle desses dirigentes em relação às massas, mas justamente na tentativa de controle ou condução, que retira das multidões o poder de escolher os rumos da manifestação no momento do ato.

Entre as marcas das manifestações de São Paulo, especialmente a partir do dia 17, quando começa a fase de “massificação” dos protestos, destacam-se aspectos de violência e depredação de patrimônio. Saques a lojas de grandes marcas, ateamento de fogo em um veículo de um representante da grande mídia, destruição de fachadas de bancos e vitrines teriam designado um “clima pré-insurrecional” (Martins; Cordeiro, 2014, p. 208). Os protestos deixaram de estar restritos aos grandes atos no centro de São Paulo, proliferando-se em diversos pontos da cidade e pela região metropolitana, encarnando modos também violentos de reivindicar.

Nas linhas Esmeralda e Rubi da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), após panes, passageiros ocupam os trilhos, quebram os trens e sabotam as vias. Em Cotia, cerca de cinco mil pessoas trancam os dois sentidos da Rodovia Raposo Tavares. Protestos bloqueiam a Ponte do Socorro e a Estrada do M’Boi Mirim. No Grajaú, junto a uma onda de saques, fala-se em mais de 80 ônibus danificados. Na zona leste, o impacto foi tamanho que, no dia seguinte, o Consórcio Leste 4 colocou menos da metade da frota em operação. Em Guarulhos, manifestantes bloqueiam

por horas a via de acesso ao Aeroporto Internacional, enquanto em Parelheiros a população invade e paralisa o Rodoanel (Martins; Cordeiro, 2014, p. 206).

A violência pode ser reconhecida, no contexto descrito, como uma recusa ao diálogo, promovida por aqueles grupos que compunham uma esquerda crítica e à margem dos governos petistas em exercício. Para tais grupos, o “desgoverno da revolta” representa um contraponto ao *modus operandi* do consenso e da “gestão da luta de classes”, assumida e defendida por governos petistas a partir da lógica da participação social, por exemplo. A explosão política e violenta das ruas rejeita os mecanismos de participação social e também responde à repressão armada dos seus atos (Martins; Cordeiro, 2014).

Os autores chamam atenção para a singularidade do que aconteceu em São Paulo em relação aos protestos das demais capitais, tendo o MPL assumido um papel dirigente muito enfático. Houve um esforço em manter a reivindicação pelos “20 centavos” como a pauta central, em um intento de controlar os destinos da própria revolta. Como consequência, o pulso insurrecional perdeu seu ímpeto no momento em que a pauta concreta da revogação dos aumentos da tarifa foi conquistada. À diferença disso, nas cidades em que o sentido predominante das revoltas não estava tão bem delimitado e centrado na questão da tarifa, essas lograram não perder completamente o sentido frente à redução da tarifa (Martins; Cordeiro, 2014, p. 214).

O quarto grande ato que marcou o fim da primeira fase do período de revoltas em São Paulo ocorreu no dia 13 de junho, quando os protestos atingiram intensa repercussão midiática, inclusive a nível internacional. A partir daí, a represália e violência policial contra os manifestantes se intensificou, fazendo com que a opinião pública se voltasse a favor dos protestos (Alonso, 2017, p. 52).

No dia 17, as manifestações entraram na sua segunda fase, de massificação, proliferando-se em doze capitais, atingindo seu pico no dia 20, com um milhão de pessoas na rua. Nesse momento observou-se uma mudança no perfil dos participantes, havendo a adesão de um novo público, que trouxe consigo o repertório patriota e o discurso da anticorrupção (Alonso, 2017). Havia, a partir daí, em cada setor da mobilização, o predomínio de uma pauta e horizonte de luta distintos. Estava em curso a terceira fase dos protestos, quando a diversificação atingia seu máximo, revelando, o

ciclo de Junho de 2013, sua composição tripartite final – pelos setores socialista, autonomista e patriota.

Mobilização em Belo Horizonte

Em Belo Horizonte, apesar de uma breve atuação do coletivo MPL em 2005, o coletivo não se manteve ativo nos anos seguintes, não havendo, em Junho de 2013, um movimento pré-articulado em torno da gratuidade universal no transporte coletivo:

A breve experiência do MPL em BH se deu em 2005, sob influência da visibilidade que ganharam as revoltas em SSA e FLN. Sob a ameaça de aumento da tarifa de ônibus, manifestações foram promovidas pelo grupo em defesa do passe livre estudantil e contra o possível aumento da tarifa (Domingues, 2019, p. 67).

O MPL-BH promoveu manifestações contra o ajuste da tarifa, organizou comitês locais em prol do passe livre na UFMG e no Centro Universitário de Belo Horizonte (UNI-BH), mas sua atuação não se prolongou para além de 2005. Não havendo na capital mineira a consolidação de um movimento local pelo transporte, a pauta em BH chegou em 2013 pouco amadurecida, bastante segmentada e voltada ao passe livre estudantil. As formulações a respeito da gratuidade universal no transporte público demoraram a ser articuladas (Domingues, 2019).

Os chamamentos para a luta pelo transporte em 2013 surgiram, em Belo Horizonte, a partir das Assembleias Populares Horizontais, movimento que culminou na formação do coletivo Tarifa Zero BH, transformando o cenário da luta social pelo transporte na capital mineira. Antes de entender como se desenrolou essa pauta, vale mencionar o contexto das lutas que caracterizou o Junho de 2013 de BH (Domingues, 2019).

Em termos das formas de mobilização, atores e pautas abordadas na onda dos protestos de 2013, a capital mineira apresentou um conjunto de atos e articulações mais diversos do que em outras cidades. Entre eles, movimentos como o “Fica Ficus”, ato simultâneo de ocupação de praças públicas na capital mineira e no Gezi Park (Istambul), no dia 9 de junho; o Fora Lacerda; o Comitê Popular dos Atingidos pela Copa (atuante desde 2011), que promoveu ações de resistência em prol dos atingidos pelo megaevento e Associação de Barraqueiros do Entorno do Mineirão (ABAEM) – contemplando os mais de 150 comerciantes que se assentavam nas cercanias do estádio; o movimento Praia (atuante desde 2010), na Praça da Estação, que convertia

a praça em praia mineira, aos sábados, motivado pela proibição municipal de eventos no local; os blocos de carnaval de rua, concomitantemente à consolidação da Praia da Estação e das ocupações urbanas por moradia. Esse conjunto de mobilizações populares é exemplo da composição social diversa que constituía o panorama insurrecional de BH em 2013 (Domingues, 2019).

A partir desse panorama, dos movimentos sociais anteriormente consolidados, e dos pulsos sociopolíticos latentes no país, criou-se, no dia 15 de Junho de 2013, a Assembleia Popular Horizontal (APH). A APH funcionou como um ponto de encontro entre os movimentos em ebulição, em decorrência dos levantes que eram noticiados no país e em Belo Horizonte. O primeiro encontro aconteceu no dia 18 de junho, embaixo do viaduto de Santa Tereza, onde confluíram diferentes pautas, bandeiras, etnias e grupos sociais, traduzindo-se em uma cacofonia, que era justamente a virtude do movimento (Foureaux, 2014, p. 33).

Dentro dessa diversidade estabeleceu-se, entretanto, uma dinâmica organizada e veloz de ação, segundo alguns princípios que foram a partir dali elencados: "horizontalidade, popular, não sectarismo, não estigmatização, autonomia dos grupos de trabalho, experimental, busca de consenso, pró-atividade, transparência", e, ainda, "Concretização/ eficiência/ produtividade, funcionamento em rede" (Foureaux, 2014, p. 33). Foram também estruturados grupos de trabalho dedicados a diferentes temas: Mobilidade Urbana; Reforma Urbana; Meio Ambiente; FIFA e Megaeventos; Desmilitarização e Anti-Repressão Policial; Saúde; Educação; Reforma Política; Direitos Humanos e Luta Contra as Opressões; Democratização da Mídia; Cultura; Disseminação das Assembleias e Permacultura (Foureaux, 2014, p. 33).

No dia 29 de junho, o encontro da APH, que costumava ocorrer sob o Viaduto de Santa Tereza, envolveu, ao invés disso, a ocupação da Câmara de Vereadores. Tratava-se de uma reação à votação de um projeto de lei que seria pautado no legislativo, que estabelecia como se daria a diminuição nos valores da tarifa de ônibus em Belo Horizonte (Foureaux, 2014, p. 35)

A partir dali, a APH transferiu-se para a câmara municipal. Todas as Assembleias, reuniões de grupos de trabalho, ações, atos e informações foram articuladas daquele espaço. Constituiu-se uma comissão de comunicação que centralizou as informações a serem repassadas para a imprensa. Foi organizada uma cozinha, doações chegaram de todas as partes da cidade. A população passava por lá para conversar sobre as

reivindicações, sobre a diminuição da tarifa, sobre o porquê do movimento, sobre o que acontecia no mundo. No começo do providencial recesso parlamentar, um piano foi colocado no jardim junto das barracas. O ato repercutiu pelo país, outras ocupações de câmaras municipais vieram e fortaleceram Belo Horizonte. Foram elaboradas escalas de trabalho para as diversas funções e tarefas do dia a dia de uma ocupação. Pessoas de diversos grupos, coletivos, partidos, voluntários independentes, revezaram-se para a manutenção da estrutura criada para a permanência.

No dia 2 de julho, ocorreu a primeira audiência entre os ocupantes e o Ministério Público, com o intuito de abrir a situação obscura dos contratos de concessão estabelecidos entre a prefeitura e as concessionárias de transporte na cidade (Foureaux, 2014). O movimento, com isso, agiu no sentido de “retirar a ‘máscara’ da suposta neutralidade do conhecimento técnico e científico”, desvelando os interesses em jogo (Moreira; Leão, 2019). Como consequência da audiência, e conquista popular, o preço da tarifa ficou congelado por um mês, onerando em 50 milhões de reais as empresas e “colocando definitivamente a suspeita de irregularidades e prevaricações sobre os contratos de concessão” (Foureaux, 2014, p. 35).

No dia seguinte, em reunião com a prefeitura, as reivindicações do grupo foram apresentadas de modo categórico: “revogação do aumento da passagem, incorporação da isenção do PIS/COFINS e INSS na redução da tarifa, auditoria cidadã das empresas de ônibus, passe livre estudantil” (Foureaux, 2014, p. 36). Dois dias depois, um novo levante nas ruas, identificado como “o sétimo Grande Ato” erguia-se com a pauta da redução da tarifa, o que resultou na sua redução em 15 centavos.

A instituição do movimento Tarifa Zero BH se deu a partir da APH, mais precisamente do eixo que tratava da mobilidade urbana, reunindo tanto indivíduos independentes, como grupos que com um engajamento histórico com a questão do transporte³⁰. As discussões do Tarifa Zero, na medida em que se debruçavam sobre os cálculos tarifários e os valores orçamentários envolvidos entre prefeitura e concessionárias, chamavam atenção pelo nível de profundidade técnica, revelando também os conhecimentos acumulados entre os militantes históricos que tratavam do assunto em suas agendas até então, que atuavam, minimamente, desde 2003. Esse aspecto caracteriza um modo de atuação tecnopolítico, isto é, que se articula através dos

³⁰ “[...] quase toda a militância formada no movimento estudantil secundarista da cidade, hora ou outra teve como escola a disputa, de mais de 30 anos, do Passe Livre Estudantil no município” (Foureaux, 2014, p. 37)

recursos tecnológicos e midiáticos disponíveis, e aprofunda as pautas no sentido de uma discussão mais especializada (Moreira; Leão, 2019).

A Política *hacker* ou cidadania tecnopolítica, característica do Tarifa Zero BH, define-se pelo emprego de conhecimentos de alto nível técnico e científico na construção das críticas, reivindicações e propostas – a exemplo disso, no caso do TZBH, o envolvimento com cálculo tarifário. Pode-se dizer que “o movimento procurou operar com seus instrumentos técnicos no interior dos espaços de poder para revelar sua dimensão não neutra, mas política” (Moreira; Leão, 2019).

A atuação tecnopolítica, observada nas diversas mobilizações sociais em Belo Horizonte, assim se define não só pelo uso intensivo das redes sociais, mas também por estratégias de comunicação criativas e mais afetivas, tais como atos festivos e outras performatividades. A justificativa para tal modo de atuação estaria atrelada à presença da classe criativa e de universitários dentro das lutas, suscitando a busca por uma expressão estético-política e também viabilizando os aprofundamentos técnicos empreendidos (Lopes *et al.*, 2018).

Entre as conquistas do movimento, no que tange à pauta da mobilidade urbana, pode-se citar a “integração tarifária metropolitana, a criação de conselho de mobilidade, a implantação do metrô e a criação de passe livre estudantil”³¹. Ainda, a elaboração de um projeto de lei em prol da adoção da Tarifa Zero no transporte coletivo em Belo Horizonte; em agosto, a publicação de uma carta aberta da APH sobre o sistema de transporte coletivo; em setembro, a regulamentação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB), pela prefeitura (Foureaux, 2014, p. 37).

O movimento Tarifa Zero BH consolidou-se, também, através de uma página no Facebook, em setembro, da promoção de uma série de intervenções performativas, tais como a colagem de cartazes no centro de BH e em toda região metropolitana, e do lançamento da campanha “Tarifa Zero é mais”. A campanha contou com aula pública das escadarias da prefeitura, com a participação de Lúcio Gregori e membros

³¹ Outras conquistas e ações podem ser citadas relativas ao Tarifa Zero BH, tais como a ocupação da praça da estação e instalação de piscinas públicas, o comparecimento em ato à Câmara dos Vereadores e encaminhamento de proposta para adoção da Tarifa Zero em domingos e feriados. (Lopes *et al.*, 2018).

do MPL (Foureaux, 2014), revelando a interlocução com referências históricas e de escala nacional protagonistas nas lutas pela gratuidade do transporte público (Lopes *et al.*, 2018).

O local entendido como “casa de luta”, onde se davam os atos e as articulações de luta do movimento TZ, era formado pela Praia da Estação, Alameda Aarão Reis e o Viaduto de Santa Tereza. Entre suas táticas de mobilização, entretanto, esteve justamente a ocupação de diversos espaços de participação que extrapolaram aquele reduto, tais como vias públicas e as casas legislativas (Moreira; Leão, 2019).

Para além do objetivo mais explícito, em prol da gratuidade universal no transporte, o movimento TZ também incorporou outras pautas mais profundas, de viés anticapitalista. Os atos bloqueando a circulação de veículo também tinham como intuito “reduzir a velocidade dos fluxos de produção”, com impactos diretos sobre os núcleos produtivos da cidade. Nesse sentido, os atos concentravam-se no período da manhã, freando o movimento de chegada ao trabalho, e não à noite, quando os trabalhadores estariam voltando à casa para descansar (Moreira; Leão, 2019).

O movimento TZ foi composto por jovens dos partidos de esquerda, coletivos do movimento estudantil, militantes, ativistas de outros movimentos sociais, além de participantes ocasionais e outros interessados. O desafio dos atos era mobilizar públicos mais diversos, que pudessem trazer mais representatividade ao conjunto da população da cidade, permanecendo restritos pela presença do “universo geracional dos jovens ativistas e dos círculos da militância de esquerda e do ativismo urbano” (Moreira; Leão, 2019).

Os chamamentos para a mobilização se davam através de panfletagem no centro da cidade e de convocações via redes sociais, que não resultaram em uma ampliação no perfil dos participantes que se juntavam aos atos. A população dava indícios de não saber do que se tratava o movimento, pressupondo que a única pauta envolvida seria a redução do valor da tarifa ou a contenção de seu aumento.

Assim, embora potente como meio de criação e de divulgação de informações e de artefatos ativistas - vídeos, músicas, *flyers*, “memes”, informações, textos, relatos, debates - a *internet* atingia apenas indivíduos que, de alguma forma, gravitam em torno das lutas sociais urbanas e dos círculos das esquerdas em geral. Logo, a baixa capacidade de mobilização estava relacionada ao que podemos chamar de baixo

enraizamento social, especialmente com os usuários do transporte público – os setores mais empobrecidos da população (Moreira; Leão, 2019).

A constatação acima explicita uma diferença entre o público das manifestações e o público que utiliza o transporte público. Isso leva a pensar que as motivações fundamentais que embasam as reivindicações do Tarifa Zero talvez estejam mais vinculadas a críticas, visões políticas e insatisfações mais amplas, do que a questões concretas e prementes da realidade, no que diz respeito ao uso do transporte coletivo. Ou, ainda, que o que mobiliza tais reivindicações tem a ver com anseios oriundos de outros aspectos da condição urbana - precariedades multifatoriais - separáveis ou não dos debates relacionados à mobilidade.

Moreira e Leão também observam que há uma diferença geracional importante entre os jovens que protagonizam os processos de mobilização contemporâneos e aqueles militantes mais velhos, sendo esta uma das razões para a limitação dos públicos participantes no Movimento TZ. Práticas comuns na história dos movimentos populares, tais como “o trabalho de base nos bairros, nos locais de trabalho, nas escolas e nas comunidades, as práticas da educação popular e as ações de mobilização nos espaços cotidianos da população”, eram estranhas às novas gerações ativistas (Moreira; Leão, 2019).

O movimento Tarifa Zero BH adotou, ao longo dos anos, uma postura de caráter preventivo, passando a promover ações contra a previsão de aumento das tarifas, programada para o final de cada ano. Sua atuação cedeu para um viés mais pragmático e menos idealista, de modo a priorizar a luta “contra o risco de exclusão do acesso ao transporte para um número cada vez maior de pessoas” (Moreira; Leão, 2019).

Mobilização em Florianópolis

O contexto das mobilizações de Junho de 2013 de Florianópolis é aqui retratado em função do protagonismo histórico da cidade no tema das lutas por gratuidade no transporte público. A capital catarinense assumiu esse posto pelos acontecimentos que sucederam no início dos anos 2000, na luta pelo Tarifa Zero, com a realização da Revolta das Catracas entre 2004 e 2005, que deixou enraizados no imaginário local os repertórios e as pautas da luta pela mobilidade urbana. À época, Florianópolis contou com coletivos populares já atuantes, tais como o Centro de Mídia Independente, que

culminaria na criação do Movimento Passe Livre. Ao longo do tempo, diversas vitórias do movimento culminaram na incorporação das suas pautas pela prefeitura municipal de Florianópolis (Bastos Neto, 2014, p. 81).

Sob o terreno da memória coletiva e política construída pelo MPL é que aterrissam as Revoltas de Junho de 2013 na capital. O primeiro ato que marcou os protestos ocorreu no dia 17 (Bastos Neto, 2014), quatro dias depois do fechamento daquilo que Alonso (2017) identificou como primeira fase das revoltas, em São Paulo.

Não à toa, é possível observar que as manifestações em Florianópolis, assim como em outras capitais, não apresentam a centralização da pauta da redução da tarifa, como apresentou SP na sua fase de "eclosão". Justamente porque foi no período entendido como de "massificação" que outras cidades aderiram ao movimento, quando as reivindicações assumiram um caráter mais difuso e abrangente.

A narrativa de Neto ressalta o episódio de mobilização do dia 17 de Junho, valendo destacar, como indica o próprio autor, que esse não foi considerado um dos grandes atos oficiais. Em outras fontes, observam-se relatos que indicam que as manifestações em Florianópolis teriam ocorrido a partir do dia 20³². Segundo Neto, contudo, esta data marcaria o ápice dos protestos (Bastos Neto, 2014, p. 92), com mais de 1,2 milhões de pessoas, sucedendo-se, depois disso, mais três atos, nos dias 25, 26 e 27, com um número decrescente de participantes (Quinaud *et al.*, 2016).

Vale destacar que Fernando J. C. Bastos Neto, o autor do texto que embasa nesta pesquisa a discussão dos atos em Florianópolis, foi um dos militantes responsáveis pela convocação do primeiro ato. Segundo ele, poderia ter sido qualquer um a chamar o ato, dada a dimensão rizomática do movimento. Entre as pautas enunciadas no texto convocatório aparecia a crítica à violência da polícia militar e ao genocídio indígena e o apelo em prol da Tarifa Zero, sem que se apresentasse "um rol taxativo de demandas" (Bastos Neto, 2014, p. 80). Ou seja, diferentemente do que se observou na capital

³² Segundo Bastos Neto (2014), o primeiro ato teria ocorrido na terça-feira, dia 17 de junho, enquanto para outra corrente o primeiro grande e relevante ato teria ocorrido no dia 20, apenas considerando a ocorrência de quatro grandes atos na cidade, nos dias 20, 25, 26 e 27. Neste trabalho adota-se, quanto a isso, a perspectiva de Neto, por entender que sua leitura captura melhor as nuances e variações do acontecimento, desde o seu início.

paulista, não houve uma tentativa de controle das reivindicações, mas sim espaço para que pautas diversas se somassem no ato.

Sobre esta abordagem pouco restritiva de pautas, há diferentes opiniões, aqueles que entendem esse como o erro estratégico do movimento e aqueles que enxergam, precisamente aí, sua força. Neto defende que “a vitalidade do movimento residia numa pauta extremamente ampla – por mais que esta também fosse a sua fraqueza”. Segundo ele, “Junho só foi junho porque foi um espaço de ambiguidade”, e, nesse sentido, é “preciso aprender a trabalhar politicamente com ela” (Bastos Neto, 2014, p. 86).

As táticas de chamamento e divulgação ocorreram via *facebook* e *twitter*, onde se difundiam informações de denúncias de abuso policial³³. Episódios específicos e de violência policial mostram-se o principal gatilho para o estopim das manifestações na cidade. Enquanto em São Paulo os atos estavam focados na redução da tarifa, em Florianópolis, bem como em outras localidades do país, o ponto crítico foi justamente a sensibilização com as cenas de violência divulgadas pela mídia. O ímpeto de tais mobilizações esteve centrado no repúdio à repressão e violência policial e em defesa do direito democrático à manifestação (Bastos Neto, 2014).

Segundo Quinaud *et al.*, o Movimento Passe Livre não teve papel central no chamamento e na organização dos atos (Quinaud *et al.*, 2016, p. 19). Por outro lado, de acordo com Neto, entre os efeitos de Junho de 2013 esteve justamente a reativação do MPL na cidade, que “voltou a causar medo às autoridades” (Bastos Neto, 2014, p. 94). Ou seja, ainda que os protestos tenham sido articulados por uma frente mais múltipla e horizontal, desfazendo a possibilidade de uma centralização e voz de comando no MPL, este voltou a ter lugar na opinião pública e frente às autoridades e representantes do governo.

Vale destacar que, em Florianópolis, o MPL apresentava-se como um símbolo histórico emblemático, já que se consolidou na cidade justamente a partir da conhecida Revolta da Catraca, em 2004. Desde lá, as reivindicações para redução do preço das passagens

³³ “A agressão policial à repórter da Folha de São Paulo, Giuliana Vallone, representou a última gota d’água que faltava: tínhamos a evidência última da conduta atroz da polícia militar junto às manifestações” (Bastos Neto, 2014, p. 82).

de ônibus assumiram compromisso com horizontes de luta mais longos, expressando as intenções de um projeto de Tarifa Zero, inscrito em uma crítica anticapitalista e de entendimento da mobilidade com um direito fundamental.

Como reflexo das reivindicações múltiplas que puderam ser contempladas, pela amplitude do chamamento, houve um público bastante diverso nas ruas, “Havia muitas manifestações diferentes [...] dentro da manifestação” (Bastos Neto, 2014, p. 87).

Cada fragmento, cada zona da multidão poderia ter um caráter distinto, dependendo da sua sorte ou azar. Meus amigos que chegaram mais tarde não viram em momento algum palavras de ordem por melhores condições de transporte. Só lhes restou a imagem de uma inequívoca hegemonia coxinha. Mas estas impressões parciais não podem ser generalizadas: é preciso olhar para junho como uma multiplicidade que somente a muito custo pode desembocar numa totalidade (Bastos Neto, 2014, p. 87).

O relato de Neto chama atenção para uma dificuldade de apreensão global, por parte dos participantes, sobre a dimensão e o caráter dos protestos, dada a sua heterogeneidade de pautas e públicos. O que se pode constatar, entretanto, ainda que sem uma medição precisa de proporções e alcances, é que entre a Revolta das Catracas e as Revoltas de Junho de 2013 esteve marcada essa diferença, o que significou também uma diferenciação nos repertórios e bandeiras de luta observados.

A manifestação do dia 17 de junho chegou à Av. Beira-Mar, a principal avenida da cidade, fato que não se consumava desde as manifestações de 2005, pois toda tentativa de ocupá-la era impedida. Mais de 20 mil pessoas se somavam nas ruas, sem qualquer precedente de um movimento dessa magnitude na capital. Entre os gritos de guerra e o hino nacional havia também gritos contra o governo federal da época, cartazes e gritos contrários à Rede Globo. O que Neto registra é a percepção de um evento sem hegemonia política ou, no mínimo, com uma representatividade heterogênea de visões de pautas e visões de mundo (Bastos Neto, 2014).

A manifestação alcançou, ainda, as duas pontes, único meio de conexão viária, àquela época, conectando a parte insular com a parte continental da cidade, o que representou um feito popular marcante, que não acontecia desde as mobilizações de 2004. Observa-se que a ocupação das pontes se deu sem confrontos com a polícia, o que indica, para alguns, que aquela manifestação não enfrentava os poderes estabelecidos – como se estivesse autorizada pelas autoridades. Segundo Neto,

contudo, a decisão por não tentar barrar a tomada das pontes estaria associada com a percepção das enormes proporções que a multidão³⁴ assumia, e da leitura de que não seria factível barrá-la com o corpo policial à disposição. Em suas palavras, “[a] manifestação foi histórica e vitoriosa” (Bastos Neto, 2014, p. 90).

No dia seguinte à manifestação, as mídias retratavam, entretanto, uma visão bem mais negativa do que isso, a partir de preocupações da esquerda com um suposto caráter agressivo e fascista da mobilização. Em Florianópolis, assim como em outras cidades do país, “o entusiasmo com as imagens impressionantes das mobilizações havia dado lugar ao medo”. A mídia retratava cenas diferentes daquelas experienciadas por Neto, com registros de agressões fascistas hegemônicas nas ruas, de modo a desfazer ou, minimamente, embaralhar a imagem do que parecia ser a “primavera brasileira” (Bastos Neto, 2014, p. 90).

3.2.2 Reflexões transversais: atores, horizontes, táticas

Pensando sobre os principais atores que estiveram à frente das lutas pelo passe livre no transporte em 2013, é relevante refletir sobre seus modos de atuação e horizontes políticos. De modo a conceber a historicidade das mobilizações em estudo, reconhecido o protagonismo do MPL, tanto em sua participação ativa, como enquanto referência simbólica, cabe discutir brevemente suas fundamentações e condutas. E, ainda neste tópico, analisar a revolta enquanto estratégia, debatendo os possíveis esgotamentos ou necessidades de revisão das condutas adotadas.

Com as lutas contra o aumento das tarifas que vinham ocorrendo no Brasil entre finais do século 20 e início do século 21, constituíram-se agrupamentos que foram assumindo um papel diretivo nas mobilizações, especialmente os vários “comitês de luta pelo passe-livre”, que deram origem, em 2005, ao Movimento Passe Livre (MPL). O MPL consolidou em torno de si, assim, um “imaginário comum da luta do

³⁴ A partir deste ponto no trabalho, a palavra multidão passa a incorporar o significado teórico articulado por Michael Hardt e Antoni Negri, em sentido reflexivo acerca das formas de sujeição política contemporâneas (HARDT, Michel; NEGRI, Antonio. **Multidão: guerra e democracia na era do império**. Tradução: Clóvis Marques. 4 ed. Rio de Janeiro : Record, 2014).

transporte”, reunindo princípios, propostas, táticas e estéticas que foram sendo adotadas por várias outras organizações (Martins; Cordeiro, 2014, p. 206).

Oriundo do entusiasmo das revoltas, em um intento de elaborar o sentido dessas experiências, o MPL aponta para horizontes que transcendem o momento dos levantes. Aponta não só para a questão da tarifa, mas também para todo o arranjo que organiza o atual modelo de transporte. As lutas contra o aumento regem a intermitência das suas reivindicações, em uma “tensão permanente entre a dimensão reativa” e a “construção de um outro transporte” (Martins; Cordeiro, 2014, p. 206).

Os horizontes de luta e as éticas de atuação entre o MPL, em suas instâncias nacional ou estaduais, e o Tarifa Zero BH são correspondentes. A bandeira contra o aumento da tarifa é um mote inicial para se pensar uma crítica mais profunda sobre o modo como a mobilidade urbana está estruturada no país. A crítica desses movimentos está orientada pela ideia de mobilidade enquanto direito fundamental e, portanto, enquanto condição mínima a ser ofertada a todas as pessoas.

O horizonte de transformação que a partir daí se configura contempla, entre outros, a defesa por uma lógica alternativa à mobilidade, que se contraponha ao rodoviarismo. Defendem-se, para tanto, políticas tributárias que desincentivem o uso do automóvel e fomentem o uso do transporte coletivo. É também com vistas a esse horizonte que se apresenta a luta pelo transporte universal gratuito, entendido como o caminho para garantir o direito à mobilidade a todas as pessoas. Além disso, também está na pauta a questão ambiental e a necessidade de pensar a mobilidade a partir de princípios da sustentabilidade, bem como critérios de qualidade e segurança - parâmetros essenciais para prover condições dignas de vida e deslocamento na cidade.

Ressalta-se, ainda, um trecho da reportagem escrita por Daniel Caribé, no *Le Monde Diplomatique*, que sintetiza horizontes da luta da Tarifa Zero, com ênfase a sua conotação antirracista:

ao banir a cobrança das tarifas, desde que mantidas e ampliadas as linhas de ônibus e metrô e melhoradas as condições de deslocamento, seria dado um passo decisivo para as cidades serem apropriadas por aqueles que as produzem cotidianamente, mas que só podem a elas ter acesso quando a serviço das classes altas.

[...] Como são as pessoas negras a maioria a sofrer com a imobilidade urbana, como são elas – e não outras – a morrer com maior frequência sobre motocicletas, como

são também as mais endividadas em razão do alto custo dos transportes urbanos e aquelas a ocupar as periferias mais remotas de nossas metrópoles, a Tarifa Zero se ergue como bandeira antirracista por combater essas que são as mais nefastas consequências do modelo de planejamento, financiamento e gestão dos transportes públicos no Brasil (Caribé, 2024).

Os modos de atuação desses grupos estão também pautados por uma ética autonomista (anárquica), baseada em horizontalidade e transparência. Além disso, o movimento se apresenta não como antipartidário, mas como apartidário; isto é, não representa nenhuma legenda em particular, mas não rejeita as manifestações desse teor. O aspecto autonomista e não hierárquico do seu modo de atuação e a ausência de vinculação partidária ou sindical fazem com que se diferencie, em termos de expressão política, dos movimentos sociais tradicionais no Brasil, tais como das lutas sindicais e das lutas por direito a terra e moradia (encabeçadas pelo Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra) (Dowbor; Szwako, 2013).

Entre as Revoltas de 2013, mesmo não tendo sido o MPL o único articulador dos protestos, tampouco um ator com papel equânime entre as cidades observadas, é possível reconhecer sua influência simbólica e transversal sobre os modos táticos empreendidos nos diversos territórios. A interação conflituosa e a violência dramatizada caracterizam a performance privilegiada do MPL, como táticas que capturam a atenção da mídia e tentam comover a opinião pública a seu favor. Tal performance consiste em um trabalho de martirização, no qual militantes do movimento devem ser compreendidos enquanto vítimas, configurando um teatro de vítimas ou vilões, sendo estes últimos os representantes diversos da oposição e suas ações repressoras (Dowbor; Szwako, 2013).

Tal caracterização pode ser extraída das Revolta do Buzu (2003) e da Catraca (2004), em Salvador e em Florianópolis, respectivamente, indicando que os legados táticos do movimento no imaginário social antecedem os protestos de 2013.

Os episódios de Salvador e, sobretudo, de Florianópolis permitem notar como a interação conflituosa e de risco é a performance privilegiada do MPL, é seu roteiro posto e encenado num palco de interação com antagonistas igualmente dispostos ao conflito. Na base do continuum vitrine-palco opera um gradiente de violência que vai das dinâmicas apenas tácitas de tensão a formas abertas de conflito físico (Dowbor; Szwako, 2013, p. 50).

Nessa ótica, a violência é apontada como signo marcante das revoltas, como matéria-prima necessária ao trabalho de martirização do MPL. O recurso à violência não

consiste, portanto, em uma estratégia isolada do movimento, mas diz respeito a uma modalidade de interação que possibilita aos militantes se apresentarem como personagens “vítimas”, antagonizados por “vilões”. Para além da violência, contudo, as ruas também são constituídas pela contingência e pelo acaso, o que significa dizer que a performance dos atores também é definida por sua capacidade de improvisação (Dowbor; Szwako, 2013, p. 54-550).

Com o tempo, no âmbito da articulação nacional pelo passe livre, o MPL foi assumindo um papel diretivo, conflitando com os seus princípios de horizontalidade e autonomia. Para ter uma atuação coerente, segundo Martins e Cordeiro (2014), seria preciso assumir a forma de uma “direção que nega a si mesma”, “que não ambiciona o controle total e, mais do que isso, tem como fim perder completamente o controle” (Martins, Cordeiro, 2014, p. 206). Em outras palavras, seria preciso abrir o acontecimento à sua contingência, ao que não pode ser predeterminado por seus articuladores.

O uso recorrente da tática da revolta pelo MPL é apontado por Martins e Cordeiro como uma das razões para a perda de força política da organização após 2013. A sua dinâmica de construção interna, ritmada por um esquema de “agitação e propaganda”, voltado para intervenções pontuais, descontínuas e dispersas, seriam razões para sua perda de sentido, uma vez superadas as pautas específicas.

E conforme a tática de revolta passa a orientar toda a construção estratégica do MPL, aquele ritmo acelerado é transposto para o dia a dia do movimento. Seus esforços se resumem recorrentemente, assim, à preparação das mobilizações, numa lógica de “agitação e propaganda” que, apesar de explorar bem a dimensão lúdica e artística, quase sempre não vai além de intervenções pontuais, descontínuas, desenraizadas e dispersas características de uma certa tradição ativista (Martins; Cordeiro, 2014, p. 213).

Sem entrar no mérito da crítica genérica às formas de ação ativista aí colocada, vale observar que essa visão aponta para descompasso entre a dimensão dos horizontes políticos da luta pelo passe livre, e os alcances da sua dimensão pragmática, sintetizada na forma de revoltas intermitentes contra o reajuste das passagens. Ao menos até 2013, o que se observava era uma distância significativa entre as utopias em vista, os modos de atuação social e as concretizações das pautas.

3.2.3 Os significantes da revolta e as especificidades da luta pelo transporte

A cada ano, as mobilizações contra o aumento das passagens do transporte se revelaram mais centrais na luta urbana. Do norte ao sul do país, das cidades médias às grandes metrópoles, se construiu uma cultura de luta em que toda tentativa de aumento é respondida por protestos. Esses talvez tenham sido, durante muito tempo, os raros atos de rua organizados pela esquerda a ganharem tanto eco e adesão popular que terminavam sempre maiores do que começavam – embora, é claro, não raro fossem reprimidos. (...) tem a tendência a tomar conta de toda a cidade, a se generalizar como revolta. Talvez porque o transporte não seja um problema restrito a um determinado local ou categoria, e sim uma questão que atravessa a vida de toda cidade. Concentra-se nele uma experiência de sofrimento enfrentado conjuntamente pelos trabalhadores, um cotidiano comum de exploração em que é possível reconhecer-se (como classe?). De sentimento compartilhado, a revolta sai de dentro do transporte: explode como ação conjunta, nos ônibus incendiados, nas catracas quebradas ou nos trilhos ocupados (Martins; Cordeiro, 2014, p. 203).

O trecho acima retrata o papel que a revolta tem assumido historicamente no país, enquanto estratégia comum adotada pelos movimentos que reivindicam pautas sobre o transporte coletivo³⁵. E sob esse espectro, da sua historicidade, tal como também elencado no trecho, é possível identificar alguns padrões que caracterizam modos táticos da luta pelo transporte coletivo, caracterizando, por conseguinte, a própria noção de revolta nela situada.

Recorrendo a um breve panorama das revoltas e quebra-quebras que marcaram as cidades brasileiras, em especial Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo, desde o final do século 19 ao final do século 20, e depois adentrando o século 21, com as conhecidas Revolta da Catraca e Revolta do Buzu, em Florianópolis e Salvador, respectivamente (conforme abordado no capítulo 2), é possível identificar alguns marcadores. Entre eles, a violência revela-se como modo de conduta estabelecido. Queima de veículos, saques, depredação do patrimônio público ou privado, confronto com as autoridades ou forças repressoras fazem parte do repertório tático comum.

Outra marca comum da história das revoltas no país é a sua criminalização. Criminalizar é a estratégia discursiva e tática dos governantes e demais forças e autoridades

³⁵ Conforme afirmam Moraes *et al.* (2014, p. 202), “a existência de uma estratégia comum, construída por esses movimentos ao longo da última década, que tem em seu cerne as revoltas populares contra os aumentos das tarifas”.

estatais, como a polícia, para deslegitimar as reivindicações, em defesa da manutenção da ordem. É sob esse viés que se justificam as repressões policiais às manifestações populares, em boa parte violentas e abusivas, tal como demonstram as análises e notícias relativas a Junho de 2013.

Como demonstrado, em 2013, os atos violentos de repressão policial, sobretudo aqueles noticiados na mídia nacional em relação à capital paulista, tornaram-se o principal gatilho para acionar a revolta nas demais cidades do país. A indignação e a inconformidade perante o episódio foram o estopim para provocar a reação popular em grande escala e a tomada das ruas.

Este fato remonta a outro aspecto de repetição também observado ao longo da história: os gatilhos da revolta. Diversas são as circunstâncias ou fatos pontuais que podem desencadear tais levantes, provocando indignação popular e acionando uma reação massificada que se deflagra sobre as ruas ou outros espaços públicos da cidade. Importa destacar que, em sua maioria, tais fatos, por mais estarrecedores que sejam em si, não parecem justificar a proporção da reação popular que acionam. O que parece haver, ao invés disso, é a pré-existência de uma conjuntura de insatisfação social já consolidada, que encontra nos gatilhos diversos a válvula propulsora para, por fim, manifestar em revolta sua indignação contida.

À diferença de outros movimentos sociais, a luta por transporte se dá a partir de uma associação que não se dá necessariamente a partir de uma delimitação territorial fechada, tampouco por uma relação de pertencimento a uma classe socioeconômica bem definida. “Enquanto a luta por moradia tem no horizonte a revolução urbana” (Lopes, 2018, p. 260), por exemplo, calcada na luta de classes, já que seus membros são pessoas de baixa renda e sem moradia, a luta em prol da mobilidade é promovida por ativistas, sem uma definição de renda dada *a priori*, motivados por questões multiculturais. Essa comparação posiciona a luta por transporte urbano em um lugar de indagação, afinal, se não estão pré-estipuladas as classes ou os territórios que reivindicam, quem é que reivindica pelo transporte?

Para além dos possíveis articuladores das revoltas, há toda uma população que constitui os atos e dá o tom e a dimensão do acontecimento. Os protestos de Junho de 2013, como já observado ao longo deste capítulo, foram multifacetados e contaram

com a presença simultânea de grupos de pessoas com diferentes visões políticas, muitas vezes antagônicas. Em análises apresentadas por André Singer, o pesquisador traz a hipótese de que podem ter sido, simultaneamente,

expressão de uma classe média tradicional inconformada com diferentes aspectos da realidade nacional e um reflexo daquilo que denomina "novo proletariado": os trabalhadores, em geral jovens, que conseguiram emprego com carteira assinada na década lulista (2003-2013), mas que padecem com baixa remuneração, alta rotatividade e más condições de trabalho (Singer, 2013).

Sem confirmar de todo tal hipótese, dada a insuficiência dos dados apurados constatada pelo autor, Singer apresenta uma análise do perfil das populações que participaram dos atos, extraíndo daí algumas caracterizações que fortalecem sua tese³⁶. Observa que houve a predominância da faixa etária jovem e jovem-adulto³⁷, a maioria com alta escolaridade. Sob a perspectiva de renda, contrariando possíveis expectativas relacionadas à alta escolaridade, mais de 50% dos manifestantes enquadravam-se, contudo, dentro das faixas de renda de até 5 salários mínimos, o que é considerado "baixa renda" no Brasil (Singer, 2013).

Ainda que não se tenha o dado de renda *per capita* desses manifestantes, em uma relação de proporção ensaiada pelo autor, ele supõe rendas *per capita* de 1,5 e 3,5 salários, às quais podem ser atreladas ocupações como "balconista, professor de ensino fundamental, auxiliar de enfermagem, auxiliar de escritório, recepcionista, motorista, garçom, barbeiro, cabeleireira e manicure", que "estariam dentro da categoria "médio-inferior" (Singer, 2013).

Enquanto a característica de um *público altamente escolarizado* remete à imagem da classe média tradicional, a questão da renda e da ocupação observados por Singer comunicam o contrário. Ou seja, tem-se que mais da metade dos participantes que estavam nas ruas constituíam a parcela da população que ocupa a metade inferior da pirâmide econômica do país. O que explica isso é a hipótese de um "novo

³⁶ Destaca-se que a amostra analisada pelo autor considera os atos em cidades e locais especificados, incluindo: São Paulo, 17/06; São Paulo, 20/06, Rio de Janeiro, 20/06; oito capitais, 20/06 e Belo Horizonte, 22/06.

³⁷ Outras fontes demonstram análises semelhantes sobre os atos ocorridos na capital catarinense, indicando, entre outros, a massiva participação dos jovens nas manifestações em Florianópolis: <https://www.revistageminis.ufscar.br/index.php/geminis/article/view/249/221>

proletariado”, como argumenta Singer, que consiste justamente em um público altamente escolarizado, mas com renda baixa³⁸ (Singer, 2013).

Singer sugere, assim, que a “melhor imagem para descrever a composição social das manifestações seja a de dois blocos relativamente equivalentes”: a classe média tradicional e o novo proletariado ou precariado. O primeiro formado por “jovens e jovens adultos de classe média” e o segundo por “pessoas da mesma faixa etária, mas pertencentes à metade inferior da estrutura social brasileira, com menos escolaridade média” (Singer, 2013).

Refletir sobre o perfil dos manifestantes que assumiram a cena política nos protestos de 2013, tendo como fio condutor o tema da mobilidade urbana e as condições de (in)justiça estabelecidas, tal como aqui se propõe, levanta alguns questionamentos importantes. Sabe-se, como enunciado no capítulo 2, que a mobilidade urbana é um tema transversal e que todas as pessoas que vivem no meio urbanizado sofrem com os malefícios que advêm das condições de mobilidade atuais o que não quer dizer que todos sofrem de maneira indistinta. Ao contrário, tanto aspectos relativos à poluição ambiental, como aspectos relacionados ao tempo de deslocamento, por exemplo, são sentidos de maneira muito desigual, a depender de raça, classe, gênero, entre outros. Nesse sentido, o nível de injustiça e sofrimento social (para utilizar aqui os termos propostos por Campello) acomete de maneira mais intensa algumas parcelas da população. É preciso indagar, então: são essas populações, as mais injustiçadas e precarizadas em termos de mobilidade urbana, que estiveram nas ruas reivindicando, em Junho de 2013? Aqueles sujeitos manifestantes coincidem, em algum grau, com os sujeitos que (mais) sofrem com as condições precárias de mobilidade urbana?

Uma das críticas levantadas sobre os atos na cidade de Belo Horizonte foi a de um “baixo enraizamento social”, resultando, entre outros, em uma baixa aderência dos públicos usuários de transporte aos protestos de 2013, que carregavam como bandeira a luta pela gratuidade no transporte. Os perfis traçados sobre os manifestantes nas

³⁸ “[...] em função ‘do processo relativamente acentuado de escolarização ao longo da última década e meia’ é razoável pensar num novo proletariado com nível escolar elevado. Em função disso, deve-se cogitar a possibilidade de ter estado presente nas manifestações uma massa de jovens de escolaridade mais alta que a renda [...]” (Singer, 2014).

diversas capitais, conforme exposto por Singer, suscitam indagar no mesmo sentido sobre os demais atos do país. Afinal, não são somente jovens ativistas, ou o que Singer chama de “classe média tradicional” e “novo proletariado (ou precariado)” os usuários que mais dependem do transporte coletivo - ainda que estes também possam fazer uso, não correspondem aos setores da população que mais dependem deste em função de limitações econômicas e sociais.

Cabe, diante disso, indagar: se não estiveram presentes nas revoltas as populações mais negativamente afetadas pelas dinâmicas da mobilidade urbana, quem esteve reivindicava pelo que? Fala-se, ao menos em referência aos atos na capital paulista, que a primeira fase dos protestos foi mobilizada pelo MPL, quando a questão da redução da tarifa teria sido o mote central. Mas será que em algum momento a pauta da Tarifa Zero foi de fato o cerne da revolta? Ou foi, ao invés disso, a questão ampliada da condição urbana em crise a razão mais profunda da luta? Afinal, por que *berraram* os que *berraram*?

Não se pretende, aqui, chegar em respostas fechadas sobre tais perguntas, mas sim pensar nas aberturas que elas geram sobre a própria noção de revolta enquanto estratégia de luta caricata das reivindicações do transporte, tal como se apontou anteriormente. Se a revolta, mesmo quando fala em transporte, quer dizer algo mais do que transporte, algo mais do que a própria mobilidade urbana, talvez ela esteja se apresentando não mais como signo das lutas por transporte, exclusivamente, mas como signo das lutas ampliadas da sociedade brasileira contemporânea. Isso permite inverter o modo de visualizar a centralidade das discussões em Junho de 2013: de *uma luta pela redução da tarifa viabilizada por meio de revoltas*, para *revoltas viabilizadas por meio da bandeira tarifária*.

As revoltas, enquanto tática e expressão social, apresentam características próprias. Por um lado, diz-se que sua mobilização depende de uma indignação e descontentamento social, que se desdobra em um ato coletivo “explosivo” e tempestuoso, no qual a indignação se reverte em entusiasmo. Alguns autores mencionam que a revolta surge, fundamentalmente, enquanto contestação sobre os meios de representação política, aparecendo “como crítica destrutiva” e “negação do consenso imobilista”, consistindo-se na “tradução política daquele sentimento de impotência” (Martins; Cordeiro, 2014, p. 212). Ao mesmo tempo, fala-se que a revolta depende de uma autoconfiança

coletiva, um senso de esperança (ou entusiasmo, tal como debatido no capítulo 2) e uma crença de que é possível transformar as coisas, superar a imobilidade e receber o que se espera.

Entre indignação e entusiasmo, impotência e esperança, há uma circulação de afetos que desempenha papel importante na compreensão dos protestos. Tais afetos serão debatidos, na sequência, a partir de construções metodológicas derivadas da crítica dos afetos, teorizada por Campello e incorporada nos processos reflexivos desta dissertação.

3.3 Reflexões e Implicações teóricas da crítica dos afetos

Ao propor uma crítica dos afetos, Campello parte de um entendimento central: não há nos afetos uma condição suficiente para a crítica; há sempre uma dependência normativa, a partir da qual se estabelece um juízo. É essa talvez a principal base argumentativa para defender uma construção normativa sobre os afetos, pois não vale, às teorias sociais e políticas, “parar na questão do que se sente”. É preciso um esforço no sentido de situar o afeto em uma circunstância ou matriz factual (Brasil [...], 2023b).

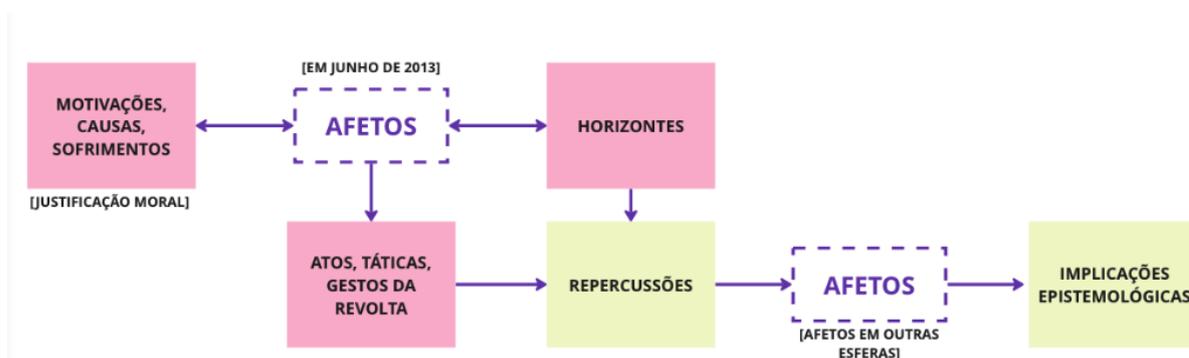
O campo dos afetos envolve vocabulários de entendimento recíproco e intersubjetivamente partilhados (Campello, 2022). Para tanto, Campello defende um trabalho pendular entre a teoria e a narrativa, o universal e o particular, com interesse em investigar os afetos a partir de sua comunicabilidade. Ainda que o sentimento seja algo atrelado ao campo psíquico e individual, qualquer comunicação sobre o que se sente requer linguagens partilhadas, codificações comuns que viabilizam sua expressão e interpretação – mediações.

Partindo dessa lógica, é possível constatar que uma das maneiras de estudar e interpretar as dimensões afetivas, que estão ao alcance dos estudiosos das teorias políticas e sociais, é atentar para mediações que, em algum grau, traduzem sensações. Conforme indicado preliminarmente no capítulo 1, as principais mediações utilizadas para o estudo e a comparação das disposições afetivas nessa pesquisa foram as motivações (o que antecede) e os horizontes políticos (a imagem de futuro), como ilustrado pelo diagrama abaixo. Tais dimensões serviram para designar uma plataforma

de comunicabilidade entre duas esferas e tempos de acontecimento distintos: os atos de 2013 e a política institucional hoje estabelecida em torno da Tarifa Zero.

Em uma tentativa ensaística de aplicar o método analítico proposto por Campello, apresenta-se aqui um diagrama que ilustra os caminhos metodológicos descritos.

Figura 3 – diagrama: caminhos metodológicos da pesquisa



Fonte: elaborado pela autora.

A crítica dos afetos, sedimentada em um preceito de descolonização e abertura epistêmica, pressupõe, ainda, desnaturalizar a ideia de um sujeito universal, dotado de uma racionalidade supostamente neutra e desimplicada de toda ordem de afetos. Dentro disso, há duas tarefas basilares. A primeira consiste em reconhecer um leque mais diverso e ampliado de narrativas, isto é, dar importância a discursos não hegemônicos que possam contribuir com o conteúdo do que se quer saber.

Sob essa ótica, no capítulo 2 apresentou-se um panorama da mobilidade urbana centrada no debate da justiça social, trazendo luz à perspectiva racial e de gênero, de modo a pautar o debate sobre discursos não hegemônicos. Além disso, tais perspectivas aproximam a discussão dos afetos das circunstâncias de injustiça e sofrimento social, utilizados aqui como base para a formulação de parâmetros de justificação moral, no intuito de experimentar e avançar em uma teoria normativa.

A segunda tarefa consiste em ceder espaço para que a nova diversidade de narrativas incorporada intervenha nos próprios moldes do que se quer saber, afetando as racionalidades, perguntas e outras formulações da pesquisa. Isso quer dizer, uma vez analisados os afetos em jogo nas situações de mobilidade apresentadas, é preciso considerar possíveis rebatimentos dentro do estudo. O que está sendo chamado, no diagrama (Figura 3), de “implicações epistemológicas”, busca incorporar essa

dimensão, e desdobra-se, nos tópicos seguintes desta pesquisa, em termos de novas perguntas hipotéticas sobre Junho de 2013. Podem ser descortinados, a partir daí, novos percursos a pesquisas futuras, ou rebatimentos sobre racionalidades do processo aqui em curso.

3.3.1 Quais são os afetos atrelados às Revoltas de Junho

Alguns autores argumentam que Junho de 2013 teria levado ao esgotamento da tática da revolta, uma vez que teria alcançado um efeito meramente simbólico, afirmando que a rua enquanto um fim em si mesma é estéril (Martins; Cordeiro, 2014). Mencionando falas que remetem a Junho com ares saudosistas, atribuem ao episódio o saldo único de uma inscrição imagética e imaterial na história. Contrariando essa visão, no espectro do transporte coletivo, estão as revogações nos ajustes tarifários, que ocorreram ao longo dos protestos, e a lista de municípios que decretaram a política de tarifa zero de lá pra cá – aspectos que consistem apenas no início da contra-argumentação.

Ainda assim, não seria possível menosprezar o efeito simbólico das revoltas de 2013. Mesmo porque, não interessa remontar a Junho apenas enquanto cena congelada, dos dias de protestos e seus arredores imediatos, mas considerar como as suas repercussões materiais posteriores tiveram efeito sobre os campos subjetivos. E, ainda, o inverso: quais as implicações e as materialidades do conteúdo simbólico das manifestações, sobre as condições materiais que se alteraram a partir do acontecimento.

Não se pretende aqui discutir a qualidade da revolta como estratégia no âmbito das lutas sociais, perante certas finalidades. O que se apresenta, entretanto, é uma discussão sobre os afetos atrelados a Junho, de modo a contribuir com a compreensão das suas dimensões simbólicas, a partir da crítica dos afetos.

É dentro de um limitado vocabulário dos afetos, daquilo que é coletivamente partilhado, que é possível nomear o que se sente e o que se deseja. Com a crítica dos afetos, Campello (2022) prega por uma necessária ampliação do vocabulário, para que seja possível, de fato, sentir e desejar outras coisas, ainda não contempladas e

compreendidas pelas bases comunicativas estabelecidas. Mas o que Campello quer dizer, pragmaticamente, com isso? Significaria elencar uma lista de novos afetos, diferentes daqueles já conhecidos, tais como ira, angústia, medo, ternura, alegria, tristeza? Ou poderia ser, ao invés disso, atribuir novas semânticas aos nomes que já existem, ampliando suas significações?

Começando por reunir os afetos que estiveram atrelados aos protestos de Junho de 2013, resgatando as teorizações de Castells (2014), pode-se nomear a raiva e a indignação como seus motes propulsores. Seja perante a condição urbana que assolava os sujeitos de modo abrangente (causa), seja perante os atos de repressão e abuso policial que causaram repúdio em nível nacional (gatilhos), tais afetos parecem se confirmar nos repertórios táticos explorados ao longo dos atos, onde signos de violência e rebeldia foram marcantes.

Conforme arguido no capítulo 2, o momento de deflagração da ação se dá quando o medo atomizante dá lugar ao entusiasmo, decorrente de uma perspectiva positiva sobre o que pode advir da ação. Isto é, quando os corpos reunidos nas ruas não só visualizam horizontes positivos, mas acreditam na potência dos seus atos em prol dessa transformação. A revolta depende, assim, não só de um sofrimento iminente e da indignação que se dá diante dele, mas também de uma boa expectativa, da crença de que é possível receber o que se espera e de que o que se espera é merecido (ou justo).

Os protestos de Junho, no viés da mobilidade urbana, tiveram, em algumas cidades, horizontes bem concretos e delineados, tais como a redução da tarifa. Ainda que de modo mais difuso e menos tangível, bandeiras de transformação mais profundas e utópicas, vinculadas aos movimentos na luta pelo passe livre, também foram importantes na configuração do entusiasmo das multidões.

Apesar de serem entendidas as revoltas pelo transporte como mecanismos de mobilização de viés negativo e, historicamente, como "crítica destrutiva" (Martins; Cordeiro, 2014, p. 212), pode-se extrair das revoltas de Junho uma conotação positiva e propositiva. Isso não significa imputar a Junho, vale destacar, uma conotação unívoca. Tanto o entusiasmo e o viés positivo da luta, como a crítica destrutiva estiveram expressos e podem ser notados a partir das lógicas de espetacularização e

dramatização dos atos. Tais táticas são características das revoltas, também identificadas como processos de fôlego curto, mas de rápida disseminação (Martins; Cordeiro, 2014). A performatividade atrelada e essas lógicas delata tanto uma força propulsora negativa, mas também uma teatralidade criativa e tática, com modos de ação coordenados e ensaiados para atingir certas finalidades – tais como a atenção da mídia e a comoção popular.

Desde 2013 até os dias atuais, como abordado no início deste capítulo, o panorama da política institucional, com relação às utopias e lutas históricas pelo transporte coletivo, apresentou avanços importantes. O número de municípios que implementaram Tarifa Zero leva a diversas constatações parciais e, mais precisamente, no campo das discussões simbólicas e afetivas, à ideia de uma utopia deslocada para uma posição pragmática; ou, também, ao desígnio de uma “expectativa decrescente”³⁹.

Independentemente da possibilidade de uma mensuração contábil dos impactos daquelas revoltas sobre a reconfiguração do espectro político institucional, tem sido uma análise preponderante entre os pesquisadores, e também entre as matérias que circulam na mídia, atribuir um papel de alto valor simbólico a Junho. Dentro disso, poder-se-ia concluir, por exemplo, que, enquanto a pandemia suscitou efeitos imediatos muito mais tangíveis sobre a tarifa do transporte público, levantando questões prementes e de ordem orçamentária, Junho foi responsável, antes disso, por ter posto à mesa a política de Tarifa Zero. Isto é, as revoltas colocaram luz sobre a pauta do transporte coletivo, trazendo a política de Tarifa Zero ao cardápio de soluções possíveis que poderiam ser adotadas pelos governantes.

Ao passo que a política de Tarifa Zero foi assumida como capital político para governantes de todos os espectros ideológicos (Colosso, 2023), o pragmatismo foi tomando lugar sobre a utopia que fundamentava os movimentos sociais de esquerda na luta pelo transporte. Nesse sentido, deixou-se de lado o viés ideológico e todas as premissas que estavam contempladas pelas lutas e bandeiras históricas do MPL. Qual sociedade estaria em vista, afinal, a partir dessa nova onda política? Menos carros nas

³⁹ A caracterização “expectativas decrescentes” foi retirada de análises sobre as mobilizações do movimento Tarifa Zero, de Belo Horizonte, que descrevem o percurso do movimento como deslocando-se de um viés utópico para outro mais pragmático. Isto em função do modo de atuação do coletivo, que agir de maneira preventiva contra os reajustes da tarifa, programados para o final de cada ano (Moreira; Leão, 2019).

ruas, redução das emissões de CO₂, transporte coletivo sendo utilizado de modo prioritário por todas as classes sociais? Tempo e condições de deslocamento mais dignos às populações mais pobres e periféricas? Pareceu tratar-se, ao invés disso, de um horizonte mais raso, promovendo simplesmente a continuidade do funcionamento dos transportes, a manter as populações já usuárias e incluir aquelas que, até então, não tinham condições de pagar as passagens, alimentando, com isso, as dinâmicas produtivas e econômicas da cidade.

Para que os horizontes ideológicos mais profundos estivessem sendo pautados, seria preciso observar, para além das políticas municipais, movimentos em escala nacional. Segundo Andrés, em entrevista ao podcast Café da Manhã, da Folha de São Paulo (2023), regulamentações nacionais sobre os modos de financiamento dos sistemas de transporte seriam uma medida importante para direcionar as iniciativas descentralizadas entre os municípios. O que tem ocorrido nos anos recentes, contudo, é um espalhamento horizontal da política de Tarifa Zero, a partir de uma empiria prática do que se pode alcançar na instância municipal (O passe [...], 2023). Não há, até o momento, um direcionamento centralizado em prol da assertividade na implementação da política, a viabilizar um cenário urbano efetivamente transformador, a estruturar a mobilidade urbana sob outras lógicas. Ainda que existam projetos de emendas constitucionais e ideias a respeito da instituição de um Sistema Unificado de Mobilidade (SUM), não se observa equivalência, em termos de concretude, na escala nacional, aos avanços municipais.

O que as políticas de Tarifa Zero desenham, em um horizonte imediato, é a promoção da inclusão social por meio do acesso ao serviço de transporte coletivo. Ainda que isso não implique, necessariamente, em progressos nas demais questões da mobilidade, provoca aberturas para os debates sociais que lhes são inerentes. Sendo assim, pode-se dizer que o efeito simbólico de tais medidas é favorecer a constituição de um terreno sociopolítico mais sensível e interessado aos tópicos da mobilidade urbana.

O imaginário sociopolítico acerca da mobilidade se moldou, de 2013 para cá, em dois sentidos. Por um lado, solidificou-se, afirmando-se enquanto vocabulário comum entre os diversos públicos que participaram ou souberam dos atos de Junho. Por outro, deslocou-se, paulatinamente, de um lugar de pleitos mais utópicos para outro mais pragmático. O brilho, o entusiasmo inicial da luta, perdeu-se em função das conquistas

que se mostraram possíveis ao longo dos anos. Certamente, a motivação dos atos não advinha estritamente da imagem de um decreto publicado revogando aumentos de tarifa. No mínimo, o que se queria era o efeito simbólico de um ato como esse, demonstrando a força política da multidão em definir parte dos destinos da urbe (Moreira; Leão, 2019). Correlato do deslocamento utópico-pragmático está o efeito de uma expectativa decrescente, o sentimento social que descreve a redução da fé sobre o que pode advir da ação - em outras palavras, do entusiasmo inicial.

Dito isso, uma das questões que se apresenta, sobre as revoltas, é como trabalhar social e politicamente sobre o entusiasmo, sobre a explosão de coragem e a ação concentrada que se dá ao início. De um lado, de 2013 para cá, a implementação das políticas de Tarifa Zero esteve atrelada a intenções eleitoreiras e de manutenção da ordem. Isto é, a bandeira foi capturada porque gestores entenderam que notícias relacionadas ao preço da tarifa podem ser gatilhos fáceis de mobilização popular. Do outro lado, por parte dos mobilizados pelas causas da revolta, a captura e transformação do entusiasmo se observa na consolidação de coletivos, campanhas e movimentos sociais, quando estendem as reivindicações para além do tempo recortado dos atos de rua. A partir dos dados analisados nesta pesquisa, foi possível constatar esta segunda captura social apenas na cidade de Belo Horizonte, especialmente através do surgimento do coletivo Tarifa Zero.

Sob essa ótica, observando-se os desdobramentos afetivos, da mesma maneira que é necessário perguntar-se por que as revoltas se iniciam, também é necessário indagar por que terminam quando terminam. Segundo algumas análises, os atos que nasceram centrados sobre a pauta mais restrita e concreta da redução do valor da tarifa teriam perdido o ímpeto, uma vez conseguida a revogação dos decretos que anunciavam o reajuste.

Mas há, ainda, outra conjectura analítica a ser considerada, relativa ao baixo enraizamento social das manifestações por transporte, conforme discutido nos itens anteriores. A não continuidade das revoltas pode ser associada ao fato de que os principais sujeitos afetados pelas lógicas injustas de mobilidade urbana não estavam direta ou significativamente representados nas ruas. Isso quer dizer que, mesmo que bandeiras relacionadas à luta histórica pelo passe livre indicassem o desejo por mudanças mais estruturais, os mais criticamente afetados por tais estruturas não

estavam junto nas ruas reivindicando. Ou seja, aqueles que participavam dos atos não articulavam sobre situações prementes e de primeira ordem por eles vivenciados. Aquilo que enunciaram se tratava, sobretudo, de um gancho oportuno para verbalizar e gesticular insatisfações políticas mais abrangentes, o que tornava também a própria expressão popular mais difusa.

Seria possível imaginar que, se estivessem nas ruas as populações periféricas mais dramaticamente afetadas pelas condições de mobilidade urbana, as pautas seriam mais concretas e dificilmente teria se desfeito a luta sem uma canalização ou desdobramento mais nítido das demandas. Ainda que isso seja uma interpretação possível, e não conclusiva, não se coloca aqui com a intenção de apontar os meios “mais eficazes” para que aqueles atos atingissem “certas finalidades”, e os desdobramentos de Junho fossem outros. Porque isso significaria tentar implantar, sobre as revoltas, objetivos externos ao próprio acontecimento, a partir de perguntas e projeções fechadas, que não dialogam com a sua multidimensionalidade e contingência – enquanto o esforço desta pesquisa tem sido justamente no sentido contrário.

As revoltas, entendidas como acontecimento, não irrompem dentro de um plano de ação estratégico, estão encadeadas entre o curso das coisas, das estruturas e a partir de fatos pontuais que acionam sua eclosão. Nessa perspectiva, seus horizontes e finalidades não estão dados de largada, revelam e atualizam-se ao longo do processo, o que implica em disposições afetivas também variáveis.

Em síntese, considerando as análises até aqui despendidas sobre os protestos, no campo da mobilidade urbana, pode-se constatar que houve, minimamente, duas circunstâncias afetivas importantes. A primeira delas, reconhecida no sofrimento atrelado às condições de vida impostas pelo modo como a mobilidade urbana se estrutura. Tal sofrimento, vivenciado de maneira diversa entre os diferentes grupos sociais, como explicado ao longo do capítulo 2, reúne e concentra as insatisfações múltiplas relativas à vida urbana, dado que o acesso ao direito de mobilidade tem efeito sobre o acesso aos demais direitos sociais. A segunda, ainda vinculada às reivindicações acerca da mobilidade, mas descrevendo outro ímpeto menos explícito, o de representatividade política. Isto é, à medida que as multidões optam por se expressar através das ruas, negam os meios de participação social institucionalizados,

contestando de forma direta a ordem democrática estabelecida. E à medida que sua expressão política conta com o marcador da violência e signos de rebeldia, revela o descontentamento e a indignação já não mais suportados.

Para experimentar os critérios de justificação moral defendido por Campello, nota-se que ambas as circunstâncias afetivas nomeadas descrevem tipos de sofrimento social atrelados a injustiças. Do ponto de vista da mobilidade: a injustiça ambiental, a imposição a todos de uma lógica que favorece somente quem tem acesso a carro, os longos tempos de vida roubados nos deslocamentos, a suscetibilidade a acidentes, todo tipo de violência e mesmo a exposição ao risco de morte. Do ponto de vista da representatividade política: injustiças relacionadas a uma condição urbana em crise, à pouca efetividade da participação popular, conforme discutido no capítulo 1, somadas a fatores sociopolíticos que indicam uma espécie de desilusão sobre as possibilidades de vida nas cidades, uma expectativa frustrada em termos do que se esperava aceder, versus o que se realizou. Se pensarmos nessas condições, ou seja, o mundo que se projetava individual e coletivamente, versus o que se alcançava acessar, à época, em termos de condição de vida urbana, é possível compreender as injustiças e a motivação das ruas.

E qual o papel das revoltas de 2013 sobre tais circunstâncias afetivas? Ou melhor, como o cenário das causas que incitaram tais afetos se apresenta hoje? Pelo lado da representatividade política, grandes movimentos no âmbito da política nacional sucederam de lá até aqui - o Golpe de 2016, a eleição de Bolsonaro (2018), a derrota de Bolsonaro (2022) e a eleição do presidente Lula (2022) – este último, provocando o retorno das pautas progressistas de esquerda ao centro dos debates. Perguntas que se aprofundam no tema dessa macropolítica, sobre como essas pautas têm se configurado, se houve alguma autocrítica dos partidos em função das reivindicações de 2013 – a implicar em novas condutas relativas à representatividade política e participação – delimitam um âmbito relevante, mas que não será estendido aqui.

Por outro lado, observando a parte da mobilização relativa à mobilidade urbana, pode-se dizer que, apesar de alguns avanços importantes, não houve nada de estrutural que tenha promovido a alteração das injustiças que se reproduzem pela mobilidade urbana. Nesse sentido, ainda que os gatilhos da revolta estejam hoje “domados”, em função das políticas de Tarifa Zero e da tensão-atenção que se criou sobre os reajustes

tarifários a partir da experiência de Junho, as causas implicadas na motivação dessa circunscrição afetiva parecem seguir atuais.

Seguindo no plano das análises que partem da crítica dos afetos (Campello), é possível estender a discussão sobre a noção de representatividade política colocada, que remete ao *modus operandi* já estabelecido dentro do jogo democrático vigente. Ao gritar indignada e rebelar-se, pois, a revolta contesta justamente os modos estabelecidos, afirmando-se, antes de qualquer pauta específica, sobre o desejo de participar das decisões políticas. Refutam-se, assim, as lógicas do consenso imobilista e da participação institucionalizada (Martins; Cordeiro, 2014), como modo de captura e abafamento dos berros e descontentamentos sociais.

[...] os sentidos elaborados pelos sujeitos da pesquisa sobre o engajamento no interior do movimento podem ser definidos como a expressão do desejo de participar dos destinos da urbe, das tomadas de decisão e de influir nas questões públicas, expressos em um desejo de radicalização e de aprofundamento da democracia na cidade (Moreira; Leão, 2019).

Nesse sentido, um dos anseios de Junho de 2013 foi justamente este: o desejo de negar os modos de representatividade dados, buscando, em sua profundidade não dita, redefinir o que se entende por participação.

Segundo Campello, é mais simples que as institucionalidades ou as instituições jurídicas se reformulem a partir de reivindicações populares quando as pautas já estão claras e bem definidas. Mesmo quando tais mudanças acontecem, contudo, isso não significa, automaticamente, uma mudança na gramática compartilhada coletivamente (Brasil [...], 2023b) – isto é, das pautas concretas advém mudanças de forma, mas o conteúdo e as lógicas que operam suas engrenagens requerem transformações mais profundas.

Nesse sentido, a circunstância afetiva em torno da representatividade política demonstra uma disputa sobre o léxico – participação, representação política etc. –, que precisa se atualizar para responder ao desejo, ao afeto social colocado. Isso não tem a ver com forma, mas com o conteúdo; e não há *slogan* simples para uma luta que pretende uma mudança nesses termos. Ainda que o que esteja em disputa pareça ser o significado das palavras, estas não estão enunciadas; elas correspondem, na verdade, a uma simplificação possível a partir do vocabulário compartilhado existente. Afinal, a

questão da simplificação enfrenta a problemática já exposta por Campello, de como nomear coisas que ainda não existem na linguagem comum.

A elaboração dos desejos é parte do processo da revolta. E é precisamente por isso que seus enunciados não são pré-fabricados, porque a feitura dos horizontes se dá no acontecimento, e é a partir daí que se torna possível interpretar os caminhos dos afetos coletivos. O trânsito entre o ímpeto inicial e o horizonte que se projeta requer, na maioria das vezes, a análise de um espectro temporal e de simbolizações que transcendem a contingência do levante.

3.3.2 Em que medida Junho incorpora ou atualiza o imaginário sociopolítico de hoje?

Conforme levantado no capítulo 1, todo acontecimento acontece a corpos e sujeitos, atuando sobre seus imaginários sociais e se inscrevendo de modo intermitente no ambiente sociopolítico, suscitando atualizações. Nesse sentido, tendo em vista as disposições afetivas atreladas às Revoltas de Junho de 2013, bem como as circunstâncias materiais e imateriais a elas relacionadas, de que modo elas se posicionam sobre os quadros subjetivos hegemonicamente estabelecidos?

Considerando as nuances subjetivas e aspectos culturais destacados ao longo do capítulo 1 e 2, vale ressaltar aquelas que são diretamente confrontadas pelos atos de Junho. Como será argumentado a seguir, as Revoltas trabalharam com um senso de coletividade, correlato da condição urbana contemporânea e em contraposição a predicados neoliberais.

O esvaziamento dos espaços públicos é um dos fenômenos sociais bastante discutidos nos estudos urbanos, em suas interfaces com a sociologia, filosofia e a psicanálise. Seu rebatimento político mais profundo estaria justamente sobre o retraimento da esfera pública, conforme argumentado por autores como Richard Sennet, em seu livro "O declínio do homem público" (1999). No contexto brasileiro, e como exposto a partir de Andrés (2021), tal fenômeno ainda se especifica nas condições de uma noção enfraquecida de cidadania, configurada por uma sociedade de baixo teor democrático.

Em outras palavras, tal diagnóstico aponta para uma sociedade que deposita pouca crença no poder cidadão de interferir nas decisões políticas, as quais afetam de modo expressivo as condições urbanas a que estão submetidos. Essa pouca crença no poder cidadão é correlata da atomização social e dos traços subjetivos característicos de uma sociedade neoliberal, tal como argumentam Dardot e Laval , regida por uma lógica concorrencial e individualista (2016).

O que os protestos de Junho de 2013 articulam, portanto, é uma expressão em sentido oposto ao fenômeno urbano e à hegemonia afetiva pontuados, sumarizada no próprio signo da revolta popular. Toda revolta manifesta sobre as ruas e praças da cidade reativa, ainda que momentaneamente, a arena pública, em suas dimensões física simbólica. Isso acontece justamente por uma inversão de pesos entre os esquemas afetivos disponíveis. Ou seja, o medo cede lugar à crença no papel transformador da ação multitudinária, sobrepondo-se sobre a atomização e o ensimesmamento. Transcorre um momento de expansão da coletividade, transcendendo a soma das façanhas individuais. Na medida em que o acontecimento, em seu caráter estético, se inscreve enquanto grande gesto, para além dos indivíduos que ali participam, sintetiza de modo imagético, e mesmo espetacular, uma nova marca sociopolítica na memória e na história coletiva.

As multidões de 2013, em suas reivindicações múltiplas, refutam também outro traço neoliberal, de aceitação conformista à realidade, “uma realidade diante da qual não se pode fazer nada, a não ser adaptar-se” (Dardot; Laval, 2016, p. 234). A revolta, em seu viés crítico e negativo à realidade, não só denuncia a insatisfação popular com certas condições urbanas e democráticas, mas confronta o próprio viés adaptativo que seria característico das sociedades no neoliberalismo.

Dado que Junho de 2013 não foi um acontecimento isolado no globo, e tem sua história contada junto a uma onda de insurgências que sucedeu pelo mundo no início do século 21, é pertinente refletir em que medida o conformismo ainda pode ser indicado enquanto traço afetivo hegemônico. Afinal, há um modo de sujeição entre tais insurgências que trabalha na lógica contrária; a multidão, que age nas ruas, seja sobre pautas definidas ou difusas, e que foge ao controle de quaisquer direcionamentos centralizados, é signo da inconformidade social. Ela dá notícias, portanto, de outros traços políticos e subjetivos que precisam ser considerados.

A luta pela representatividade política também pode ser entendida como expressão de um sentimento anti-político, ou de uma politicofobia. Ao menos no Brasil, foi possível notar que parte dos protestos travados em Junho tinham um caráter apartidário, regidos também por um senso de aversão política. Política, esta, entendida de modo restrito e inseparável das estruturas de representação partidárias e institucionais disponíveis. Ou seja, também se poderia afirmar que, entre os aspectos que constituem a subjetividade cultural especificamente brasileira, está a inconformidade sobre os moldes da cidadania, o jogo político partidário e as práticas democráticas estabelecidas.

Tais atualizações ou inflexões subjetivas não se atribuem, certamente, de modo exclusivo a Junho de 2013. Ainda que não se pretenda estender a análise de modo comparativo e panorâmico a outros episódios, é possível supor que seja possível associá-las a revoltas de outros contextos, que articulam estratégias semelhantes, e consistem em uma tática para contestar os modos de participação cidadã.

Remontando às reflexões sobre a cidade de muros, que descreve o quadro urbano das grandes cidades brasileiras, e, também, metaforicamente, os desenhos sociais inscritos de modo mais abrangente, observa-se como a imagem das revoltas populares revela aspectos em sentido oposto. Como se observou, em Junho de 2013 houve uma copresença de diversos setores sociais: a rua, em seu convite ao anonimato, permitiu a confluência de classes socioculturais distintas. Ainda assim, isso não quer dizer que o modelo de distinção de classe, tão relevante na história de formação das cidades brasileiras, tenha sido desfeito ou questionado. Como visto, não houve necessariamente um horizonte unificado de luta, no viés do transporte coletivo ou da luta representacional, que indicasse superações de tais distinções. As pautas difusas, que se revelaram, com o tempo, pautas paralelas ou mesmo antagônicas, reuniram diversos públicos nas ruas apesar de suas diferenças anteriores, e não a partir delas. Entretanto, é preciso reconhecer os importantes efeitos simbólicos que tais episódios de convívio público nos espaços públicos suscitaram nos seus participantes, expandindo as redes de alteridade e os sentidos de reconhecimento mútuo da coletividade.

Outras lógicas constitutivas da mobilidade urbana, tais como o racismo, não estiveram em evidência em Junho de 2013. Ao menos, é possível observar que não houve um

slogan de luta fazendo referência direta a tais tópicos. Tampouco se observa, nos desdobramentos concretos das políticas de Tarifa Zero municipais, alguma menção ou crítica que incida sobre as injustiças sociais mais profundas que estruturam a mobilidade urbana.

As políticas de Tarifa Zero, como abordado anteriormente, tornaram-se pautas positivas, capital político para partidos de todos os espectros ideológicos. O que não aparece no debate comum, contudo, são os distintos horizontes que podem carregar essa bandeira, onde precisamente se adentra na questão da justiça social. Seria somente à luz de uma perspectiva abrangente sobre a dinâmica da mobilidade urbana, por exemplo, que faria sentido debater arranjos tributários que passassem a incentivar o uso de transporte coletivo em detrimento do individual motorizado.

Como apontado por Costa e Carboni, há um fenômeno enraizado na mentalidade social que precisa ser encarado: a hegemonia do carro.

[...] a posse de um carro é, frequentemente, associada ao status social e à liberdade individual. Esse estigma cultural reforça a preferência por veículos individuais em detrimento de opções mais sustentáveis, como o transporte público, a bicicleta e a caminhada. A hegemonia do carro não está presente apenas na infraestrutura; é também um fenômeno enraizado na mentalidade da sociedade (Costa; Carboni, 2024).

Enfrentar a hegemonia dos automóveis, todo capital material e simbólico que está a ele atrelado, seria uma das tarefas fundamentais para trabalhar contra as injustiças sociais que estão nas bases da condição urbana atual. Esta dimensão da luta, contudo, envolve pelo menos dois enfrentamentos: a retirada de privilégios das classes de renda que têm acesso a carro e não dependem de transporte público e, de modo mais abrangente, a oposição ao imaginário cultural que legitima e naturaliza o carro como parâmetro principal na organização da mobilidade – em outras palavras, o rodoviarismo.

Com um olhar restrito às reivindicações sobre o transporte, observando a lógica racista constitutiva da mobilidade, nota-se que os afetos atrelados às Revoltas de Junho e suas repercussões não apontam para implicações diretas nessa base. A significativa negligência à questão racial na mobilidade, por parte da política pública (Andrés, 2022) se manteve, inexistindo outros indicadores em vista capazes de apontar para atualizações nesse espectro.

Por fim, ainda vale refletir sobre a instância de coletividade que as manifestações de 2013 invocaram. Como observado, não houve uma representação literal dos usuários de transporte coletivo nas ruas, caracterizadas pelo “baixo enraizamento social”, dada a pouca articulação com os grupos mais precarizados e suas bases socioterritoriais. Há uma dificuldade, ou uma especificidade, de certas lutas contemporâneas, onde se situam aquelas relativas ao transporte, de não corresponderem a um território delimitado. Nesse sentido, os modos de associação se dão mais enfaticamente por meio das mídias e redes sociais, o que resulta em multidões que carregam em si não o sentido de vizinhança, mas o sentido de anonimato. O anonimato, por sua vez, não é aqui posto de nenhum modo pejorativo, tal como evocado por Andrés (2022), a partir de Soares (2019), que relaciona à ideia de anonimato a um senso de precariedade e individualismo⁴⁰. Trata-se, ao invés disso, de elencá-lo enquanto afeto constitutivo das revoltas de 2013, podendo apresentar potencialidades e limitações em relação aos alcances da luta.

É possível indagar, a partir da noção de anonimato observado, de que modo tal afeto nos sugere uma atualização, ou um incremento, em relação às lutas territorializadas que funcionam sobre uma lógica de vizinhança. Isto é, talvez seja possível pensar o anonimato enquanto um afeto de interesse na configuração dos modos de sujeição política contemporâneos. Afinal, o serviço de transporte, assim como outros serviços e infraestruturas de funcionamento e implicação abrangente no território, tornam-se pautas cada vez mais significativas à medida que se intensificam os efeitos e as preocupações sobre as mudanças climáticas. As dimensões ambientais e sociais passam a se sobrepor de maneira muito concreta, evidenciando o debate sobre questões que transcendem recortes geográficos bem delimitados.

⁴⁰ Comentando o processo de crescente informalidade das cidades brasileiras, na consolidação do modelo centro-periferia, “o antropólogo Luiz Eduardo Soares (2019: 114) nota como o processo de migração campo-cidade durante o século 20 no Brasil ‘se deu como violência’, em que os laços sociais com a terra e com comunidades foram abruptamente rompidos (...) (Soares, 2019, 98 *apud* Andrés, 2022, p. 36) “Soares aponta como os sujeitos desse processo saem dele transformados, desconectados dos contextos em que construíam sentidos de coletividade, e estabelecidos em situações de precariedade e anonimato em que cada um precisa salvar o que é seu. (Soares, 2019, p. 102 *apud* Andrés, 2022, p. 37) Nesse caso, a ideia de anonimato é entendida como nuance negativa, associada a uma espécie de desamparo e indiferença. Sem refutar essa ideia, é possível, contudo, pensar em aplicações positivas do sentido de anonimato, tal como se apresenta na sequência dessa pesquisa.

Ainda, a questão do anonimato pode ser vista não sob a ótica da indiferença, mas justamente sob a ótica da receptividade à diferença. Ao contrário do que pretendem os muros dos condomínios fechados, para utilizar a expressão de Dunker, o anonimato articulado em ação política coordenada nas ruas indicaria a mescla entre estranhos e, com isso, a prática da alteridade.

Teóricos da psicanálise defendem a condição da alteridade como fundamental ao processo de elaboração psíquica, que está hoje limitada pela lógica do condomínio, pela recusa da negatividade e da diferença (Scharinger; Chatelard, 2010). O diferente, por sua vez, não se reduz àquilo que é externo ao *eu*; trata-se também da parte do *eu* que não se reconhece: o inconsciente (Scharinger; Chatelard, 2010, p. 406). É na percepção do diferente, seja o diferente de dentro ou de fora, que é possível transformar os sentidos e/ou transformar as coisas. A percepção dos gradientes e contrastes que ocorrem na presença do *Outro* habilita processos de transformação psíquica e subjetiva, ampliando os conhecimentos do ser sobre si e atualizando suas formas de relação com o mundo (Scharinger; Chatelard, 2010).

É possível, portanto, a partir do encadeamento acima, observar que as revoltas populares de Junho de 2013 trabalharam com um senso de coletividade característico ou correlato a uma condição urbana contemporânea. Em outras palavras, colocaram em exercício modos de associação interpessoal e, por sua vez, políticos, na tentativa de abranger questões rizomáticas, difusas e de grande escala, constitutivas da condição de vida daquele momento.

3.3.3 Como a leitura dos afetos atualiza as narrativas sobre Junho

Discorreu-se até aqui sobre os afetos que participaram do antes, durante e depois das Revoltas de Junho de 2013, possibilitando novas interpretações sobre como o acontecimento se inscreveu e ainda se inscreve no caldo sociopolítico de hoje. Dentre elas, pode-se dizer que Junho de 2013 teve o papel de atribuir mais legitimidade social e poder às revoltas populares. Isso tem a ver com a multidimensionalidade das revoltas de Junho, sua espetacularização e midiaticização intensa, que culminaram em efeitos simbólicos de alto impacto e longa duração no espectro político e na memória coletiva

do país. O receio dos gestores em relação a novos levantes, como parte do que motivou a implementação da política de Tarifa Zero, registra também o esforço de conter prováveis gatilhos de luta e confirma essa lente de aumento sobre o poder das revoltas.

Outro indicador que revela o reposicionamento da revolta popular como tática política válida e fortuita é a disposição à luta, amplificada a partir daquele ano. Manifestações populares passaram a compor o vocabulário comum das reivindicações sociais, tanto da esquerda como da direita, havendo uma série de ondas de protestos, em diferentes momentos desde então. Exemplos disso são as mobilizações de 2014 e 2015, pró-impeachment da presidente Dilma Rousseff, que culminaram no Golpe de 2016, e o movimento “Ele não” em 2018, antes das votações que elegeram Bolsonaro a presidente.

A implementação massiva das políticas de Tarifa Zero, sucedida nos anos recentes, é observada criticamente pela perda de um caráter ideológico, que antes fundamentava a luta pelo passe livre no país. Assim como não é possível atribuir aos protestos de 2013 a responsabilidade exclusiva pela disseminação da Tarifa Zero – uma das suas principais repercussões sobre a mobilidade urbana – tampouco seria possível deixar de relacioná-los com o deslocamento utópico-pragmático das pautas pelo transporte. Sem desconsiderar marcos relevantes nesse sentido, tais como a pandemia da Covid-19, é preciso considerar aqueles protestos como o início desse deslocamento, que culminou, simultaneamente, em um campo de concretização e na perda de profundidade ideológica da luta articulada.

É preciso reconhecer, ainda, que os protestos de Junho também tiveram importante papel em fazer com que a política de Tarifa Zero passasse a compor o cardápio de ações municipais, tanto dos governantes de esquerda, como de direita. Isso suscitou, por sua vez, a ativação dos debates sobre na instância nacional, bem como em diversas frentes da sociedade civil organizada e seus representantes políticos. Pode-se afirmar, portanto, que Junho contribuiu para consolidar, no imaginário político de seu tempo, o debate pela tarifa, abrindo espaço para políticas e outras materializações nesse sentido.

Entre as pesquisas sobre as Revoltas de Junho de 2013, há um esforço de ampliação das análises, para tentar compreender e superar as incógnitas relativas a suas razões e repercussões. Nesse mesmo intento é que se desdobraram aqui discussões à luz de uma crítica dos afetos, o que permite enxergar Junho de 2013 como uma janela para descortinar afetos, correlatos da conjuntura política que o precede.

A partir da leitura do afetos dada, portanto, Junho se apresenta enquanto ruptura subjetiva, uma vez que refuta diversos traços hegemônicos que estabelecidos. Poderia dizer-se, por um lado, que tais afetos desenham uma contra-subjetividade, que se constitui e se revela nas revoltas; por outro lado, poderia dizer-se que se trata de afetos já desenhados pelas condições urbanas dadas, mas que somente através dos atos se tornaram visíveis. Em ambas as hipóteses, Junho de 2013 revela-se como essa janela, que permite o reconhecimento das fissuras na ordem normativa dos afetos, implicando rebatimentos sobre os traços sociais que descrevem os modos de subjetivação e de sujeição política contemporâneos.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As discussões desta dissertação giraram em torno da pesquisa sobre os afetos mobilizados a partir das Revoltas de Junho de 2013, na tentativa de entender de que forma o acontecimento poderia revelar rupturas dentro dos modos de subjetivação hegemônicos. E, nessa perspectiva, entender de que modo os afetos atrelados a Junho de 2013 se encontram no caldo sociopolítico dos dias atuais.

Para tanto, empreendeu-se um caminho de investigação guiado pela crítica dos afetos, uma proposta teórico-metodológica de Filipe Campello que defende a aproximação dos afetos ao campo das ciências políticas e sociais, identificando pressupostos e conceitos. Dentre eles, a possibilidade de analisar os afetos a partir de critérios de justiça social, debatendo-se, a partir daí, sua importância, para além do campo psíquico individual, no campo social.

Em observação às Revoltas de Junho de 2013 e suas repercussões, considerados os enfoques temáticos e tendo como referência as cidades de São Paulo, Belo Horizonte e Florianópolis, é possível constatar que não houve uma correspondência direta entre as injustiças sociais da mobilidade urbana e a expressão popular nas ruas. Ainda que tais injustiças fossem constitutivas da conjuntura social que suscitou a insatisfação e indignação popular, observou-se que as pessoas que reivindicavam não representavam, em sua maioria, os grupos sociais mais atingidos pelas desigualdades do sistema de transporte. Isto é, não se constata uma proporcionalidade entre os níveis de injustiça social e o ímpeto para a revolta.

Sobre isso, é possível ensaiar ao menos duas interpretações. A primeira delas indica que, como já alertava Campello, não há uma tradução direta entre situação objetiva, entendida aqui como o nível de justiça de uma dada condição, e o sofrimento social. O sofrimento social, uma das bases para o levante popular, não é determinado pela circunstância: depende também do modo como o sujeito implicado se afeta. Nesse sentido, ainda que se possa fazer conjecturas, a leitura do sofrimento social requer notícias em primeira pessoa sobre o *como se sente*. Com isso, seria possível pensar que não há uma proporcionalidade entre os níveis de injustiça e de reivindicação, pois não

há uma razão direta entre aquilo que se descreve como injusto e a intensidade do sofrimento.

A segunda interpretação, por sua vez, considera a multidimensionalidade do sofrimento social expresso nos levantes e, nesse sentido, reconhece a impossibilidade de uma análise completa sobre seus motivos e afetos. Enquanto parece ser possível, em teoria, isolar os aspectos relativos a um ou outro tema e daí extrair relações causais entre condição material, expressão política e afeto, a experiência prática revela-se um emaranhado de questões que não se deixam separar. Nesse sentido, ainda que se tenha tentado conscientemente olhar de forma estrita às condições de mobilidade urbana, talvez elas sejam insuficientes para a crítica dos afetos pretendida.

A análise dos afetos conseguiu avançar mais no que diz respeito ao estudo da revolta enquanto forma e modo de expressão política, dentro das reivindicações por transporte, que apresenta certas características que lhe são próprias. A partir da reflexão sobre a efemeridade, os gatilhos para sua eclosão, agenciamentos, as performatividades táticas, é possível discutir as disposições afetivas que estão subscritas nesse espectro de lutas.

A revolta popular confronta a *lógica do condomínio* (Dunker) e a tendência de esvaziamento dos espaços públicos; observa o medo ceder lugar ao entusiasmo e à crença no papel transformador da ação conjunta, com o fortalecimento e expansão da coletividade. Nesse sentido, age na contramão da lógica concorrencial e individualista do neoliberalismo, promovendo a expansão de redes de alteridade e creditando as noções de cidadania. A inconformidade social também denota, em si, outra inflexão da subjetividade neoliberal, contrariando seu viés conformista e adaptativo. Ainda, a co-presença dos diversos setores sociais em praça pública se opõe aos tradicionais modelos de distinção de classe, preponderantes na história do arranjo urbano brasileiro. Conforma-se, sob tais nuances afetivas, uma contra-subjetividade que atribui a Junho de 2013 um caráter de ruptura em relação aos modos de subjetivação hegemônicos e característicos da sociedade brasileira.

Certas lógicas subjetivas estruturantes da mobilidade urbana, como o racismo e a desigualdade social e de gênero, entretanto, não estiveram evidenciadas nos *slogans* das revoltas. Tampouco apareceram nos desdobramentos político-institucionais

relacionados aos sistemas de transporte dos anos posteriores. Nesse sentido, não há indícios, a partir dos aspectos materiais mencionados que dão corpo à mobilidade urbana, de atualização dessas facetas subjetivas mais profundas.

De maneira correlata, em observação aos mesmos fatos e apesar dos avanços políticos com a implementação da Tarifa Zero, não há indicativos de superação das injustiças colocadas ou reforçadas pelos termos da mobilidade urbana. É possível depreender, contudo, que o campo político e social sofreu transformações, estando hoje mais aberto ou preparado, ao menos no que diz respeito à discussão tarifária, para pleitear ou recepcionar mudanças institucionais. Caberia, ainda, em pesquisas futuras, investigar de que modo os avanços relativos à Tarifa Zero podem ter incitado aberturas ou aprofundamentos em outras dimensões da mobilidade, abrindo espaço sociopolítico para outras discussões pertinentes – ex.: modais alternativos, mobilidade ativa, sustentabilidade ambiental etc.

Há também uma nova conotação ambivalente que se atribui a Junho, em função do paradoxo das *expectativas decrescentes versus* um aumento na disposição à luta, a partir de 2013. A trajetória que levou pautas utópicas a assumirem formas mais pragmáticas poderia ter funcionado como um “balde de água fria” sobre a ação popular. Ao contrário disso, observou-se uma maior adesão social à tática da revolta, fortalecendo a participação e a interferência cidadã em temas de decisão institucional.

Os anseios em torno da representatividade política expostos nas revoltas de Junho levantaram a discussão sobre o tipo de sujeição política exercitada. Entre os afetos desse novo sujeito destacou-se a disposição ao anonimato, enquanto receptividade à diferença e à articulação política em termos coletivos e impessoais. Tal senso de coletividade pode ser entendido como correlato da condição urbana contemporânea, com questões difusas, multidimensionais e de grande escala.

A incursão empírica sobre os temas de investigação desta pesquisa, a partir da crítica dos afetos, suscitou reflexões incidentes tanto sobre a proposta metodológica inicial, como sobre os limites da aplicação do método encontrados neste estudo. A primeira reflexão diz respeito aos modos de aferir ou mensurar os afetos, em diálogo com uma das questões metodológicas centrais desta pesquisa, sobre como pesquisar as subjetividades sem fazer etnografia.

A pesquisa dos afetos parece requerer modos de investigação diferentes das ciências quantitativas e contábeis, o que implica atualizar o vocabulário “aferir e mensurar” para processos de entendimento mais abrangentes e sensíveis. Não seria possível, afinal, visualizar a intensidade dos diferentes tipos de afeto, em termos numéricos, em um grupo ou pessoa, ao menos não com as ferramentas conhecidas e acessíveis em pesquisas situadas em quadros similares a esta. Sob essa perspectiva, a preocupação ao estudar os afetos deve estar nos termos qualitativos e interpretativos da análise, no sentido de ampliar os campos de discussão e fomentar a elaboração de novas perguntas. As perguntas, por sua vez, devem intencionar estabelecer diálogo com as mediações que se apresentam no caminho da pesquisa, e que informam sobre os afetos.

Por exemplo, sobre a constatação da *expectativa decrescente*, seria possível desenhar perguntas como: o que se esperava de início e ao final do ciclo de revoltas? Quais incidentes de percurso fizeram com que as expectativas se transformassem? É possível comparar as expectativas daquele momento com as de hoje? Seria possível imaginar, afinal, uma nova onda de protestos movida por afetos semelhantes hoje? Ou ainda, perguntas especulativas: qual seria o cenário necessário para configurar uma trajetória afetiva inversa, de expectativas crescentes ou de contentamento? Independentemente de se alcançar respostas conclusivas, tais perguntas possibilitam aprofundar a compreensão dos afetos mapeados.

A crítica dos afetos propõe tratar os afetos sob uma teoria normativa, na tentativa de compreender, dentre outros, “o papel das instituições na formação ou na circulação desses afetos” (Campello, 2022, p. 23). Entre as limitações dos estudos aqui empreendidos aponta-se a dificuldade em tecer relações diretas e conclusivas sobre a interferência das instituições nos modos de afetação social analisados, o que dificultou a comparação entre a situação dos afetos de Junho de 2013 e dos dias atuais.

Uma das explicações para isso está justamente na complexidade dos arranjos institucionais que têm papel na configuração das subjetividades – situam-se aí todos os tipos de mídia e entretenimento, arte e cultura, marcos regulatórios, outras políticas de governo etc. Ou seja, estabelecer uma relação de causa e consequência linear, dentro de um emaranhado multidimensional que descreve o caldo sociopolítico de um certo tempo.

Outra razão tem a ver com os distintos repertórios linguísticos e as distintas temporalidades entre os panoramas comparados. Enquanto os levantes trabalham com uma expressão performativa dos corpos, em uma temporalidade episódica, a política institucional trabalha na linguagem das normas, com etapas e tempos de realização atrelados ao jogo político. Não há, portanto, um parâmetro comum para estabelecer simetrias ou paralelos diretos entre os afetos que se acusam nos dois panoramas.

Sobre isso, ainda se soma outra questão metodológica: a dificuldade de identificar o que são afetos nomeáveis dentro das teorias políticas e sociais. Entre autores com quem se estabeleceu interlocução nesse eixo temático, há uma lista de afetos que se enunciam. Em Safatle aparecem nomes como *medo, desamparo, esperança*; enquanto em Campello são mencionados *indignação, raiva, pertencimento, reconhecimento, acolhimento*. Ao longo das discussões desta pesquisa, também foram citadas palavras como *entusiasmo, expectativa* e, ainda, expressões como *desejo por representatividade política* e *disposição ao anonimato*. Seria possível listar, afinal, um cardápio pré-existente de afetos, passíveis de serem associados a certas situações sociais?

Ainda que isso pudesse facilitar o trabalho categorizar e analisar, também não se deve prescindir de um trabalho ativo de decomposição ou depuração das cenas em termos de expressões compostas, tais como “disposição ao anonimato”. Isto é, antes de se pensar em reduzir a cena a uma espécie de mínimo denominador comum – o afeto –, pensar em um vocabulário que estabeleça uma mediação mínima entre a situação objetiva e o seu conteúdo subjetivo talvez seja mais perspicaz. Isto é, uma vez que os afetos são ambivalentes por natureza e há um reconhecimento sobre a importância de implicá-los em teorias normativas, pensar em denominações que estejam no intermédio entre os afetos e as circunstâncias em que se apresentam pode ser uma estratégia comunicativa para facilitar a crítica.

Para além da ampliação de léxico sugerida, a crítica dos afetos também deve implicar uma atualização semântica do vocabulário existente. Por exemplo: quando se fala em *representatividade política*, isso pode querer descrever um certo *modus operandi* do jogo democrático atual. Quando a revolta grita indignada, contesta os modos de representação social e das análises de conjuntura, lê-se que ela quer participar das decisões da urbe. Contudo, nota-se um anseio não enunciado por redefinir a noção de

representatividade e participação. O anseio descreve um afeto que antecede os vocabulários existentes, envolvendo uma disputa de léxicos, ou pré-comunicativa, que não consegue se afirmar através de um slogan ou pauta concreta. Nesse ínterim, a revolta se apresenta como lugar fortuito à elaboração coletiva do afeto, suscitando o trânsito entre o ímpeto anterior e um horizonte a ser designado, seja ele utópico ou pragmático.

Resgatando, por fim, um dos maiores desafios identificados no desenho metodológico da pesquisa, justamente a premissa de elaborar uma crítica dos afetos, sem fazer etnografia – isto é, mantendo um modo de observação panorâmico e dialético. A crítica dos afetos, por sua vez, sugere não só a abertura da pesquisa a narrativas não hegemônicas, conforme se pretendeu com o enfoque em uma perspectiva racial da mobilidade urbana, no capítulo 2, como a escuta atenta a tais narrativas, para permitir interferências sobre as racionalidades pré-estabelecidas. Nesse sentido, para viabilizar tais interferências seria preciso interagir mais proximamente com os sujeitos implicados, estendendo a leitura dos afetos, conduzida no capítulo 3, através dos seus discursos e interpretação. Ou seja, considerar raios menores e observações mais aproximadas, com métodos de pesquisa com tonalidades mais imersivas e menos panorâmicas seria também desejável para avançar sobre a teoria normativa dos afetos.

Os desafios e limitações apontadas até aqui são parte esperada dos processos de experimentação teórica, que sujeitam as pesquisas científicas a um desdobramento orgânico e aberto. Como sugere Campello, “Ainda que afetos possam apresentar um risco para teorias normativas, prescindir deles leva a uma fragilidade de diagnóstico que acabaria por tornar inócuo o próprio potencial da crítica” (Campello, 2022, p. 35).

REFERÊNCIAS

AFRÂNIO convida para evento de lançamento da Frente Parlamentar da Tarifa Zero. **Câmara Municipal de Florianópolis**, Florianópolis, 22 maio 2023. Disponível em: <https://www.cmf.sc.gov.br/imprensa/noticias/0/1/2023/5052>. Acesso em: 26 fev. 2024.

ALBERGARIA, Rafaela; MARTINS, João Pedro; MIHESSEN, Vitor. **Não foi em vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2019.

ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duques; SANTINI, Daniel. Notas da primeira edição - Direito a se mover, direito a existir. *In*: SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duque (org.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

ALBERGARIA, Rafaela. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição. *In*: SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duque (org.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

ALONSO, Angela. A política das ruas: protestos em São Paulo de Dilma a Temer. **Novos Estudos CEBRAP**, especial, p. 49-58, 2017. Disponível em: https://novosestudios.com.br/wp-content/uploads/2018/07/Angela-Alonso_A-pol%C3%ADtica-das-ruas.pdf. Acesso em: 25 fev. 2024.

ANDRÉS, Roberto. **A razão dos centavos: Crise urbana, vida democrática e as revoltas de 2013**. 2022. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

ARANTES, Pedro Fiori. Da (Anti)Reforma Urbana brasileira a um novo ciclo de lutas nas cidades. **Correio da Cidadania**, [s. l.], 2013. Disponível em: <https://www.correiodacidade.com.br/especiais/83-da-antireforma-urbana-brasileira-a-um-novo-ciclo-de-lutas-nas-cidades/9047-09-11-2013-da-antireforma-urbana-brasileira-a-um-novo-ciclo-de-lutas-nas-cidades>. Acesso em: 25 fev. 2024.

BALAGO, Rafael. Transição: tarifa zero nos ônibus é debatida por equipe de Lula. **Estado de Minas**, [s. l.], 27 nov. 2022. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2022/11/27/interna_politica,1426375/trasicao-tarifa-zero-nos-onibus-e-debatida-por-equipe-de-lula.shtml. Acesso em: 25 fev. 2024.

BASTOS NETO, Fernando J. C. Das redes às ruas: junho em Florianópolis. *In*: MOARES, Alana *et al.* **Junho: potência das ruas e das redes**. 1. ed. São Paulo: Fundação Friedrich Ebert, 2014, p. 80-94. Disponível em:

<https://repositorio.unifesp.br/bitstream/handle/11600/53345/11177-20150226.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 25 fev. 2024.

BELO Vale terá transporte coletivo rural gratuito a partir desta terça-feira. **Lafaiete Agora**, [s. l.], 31 jul. 2023. Disponível em:

<https://lafaieteagora.com.br/2023/07/31/belo-vale-tera-transporte-coletivo-rural-gratuito-a-partir-desta-terca-feira/#:~:text=Belo%20Vale%20ter%C3%A1%20transporte%20coletivo%20rural%20gratuito%20a%20partir%20desta%20ter%C3%A7a%2Dfeira,-Por&text=Transporte%20p%C3%BAblico%20sem%20cobran%C3%A7a%20de,pagar%C3%A3o%20mais%20passagem%20de%20%C3%B4nibus>. Acesso em: 26 fev. 2024.

BEZERRA, Gustavo. Câmara dos Deputados lança Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero. **Partido dos Trabalhadores**, [s. l.], 23 nov. 2023. Disponível em:

<https://pt.org.br/camara-dos-deputados-lanca-frente-parlamentar-em-defesa-da-tarifa-zero/#:~:text=A%20C%C3%A2mara%20dos%20Deputados%20lan%C3%A7ou,na%20regi%C3%A3o%20metropolitana%20do%20Rio>. Acesso em: 26 fev. 2024.

BOPPRÉ, Afrânio Tadeu (PSOL). Projeto de Lei Complementar nº 01261/2013. Cria a mobilidade solidária no serviço de transporte coletivo convencional urbano municipal. **Câmara Municipal de Florianópolis**, 24 jun. 2013. Disponível em: <https://www.cmf.sc.gov.br/tramitacoes/69/46804>. Acesso em: 26 fev. 2024.

BRASIL, Manifestações, junho de 2013: cidades, política, acontecimento_14/06_20h_Marcos Nobre. [S. l.: s. n.], 14/06/2023a. 1 vídeo (89 min). Publicado pelo canal Cosmópolis UFMG. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=wMzK5Ncsygs>. Acesso em: 15 jul. 2023.

BRASIL, Manifestações, junho de 2013: cidades, política, acontecimento_19/06_16h_Filipe Campello. [S. l.: s. n.], 19/06/2023b. 1 vídeo (89 min). Publicado pelo canal Cosmópolis UFMG. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6WANH5nywZU>. Acesso em: 15 jul. 2023.

BRASIL. MDR/SMDRU - Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano. **Minuta do Projeto de Lei do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo**. Brasília: MDR/SMDRU, [2023]. Disponível em: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/marco-legal-transporte-publico-coletivo>. Acesso em: 25 fev. 2024.

BRASIL. Ministério Das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades: [Brasília], 2013. Disponível em:

https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em: 25 fev. 2024.

CAMPELLO, Filipe. **Crítica dos afetos**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2022.

CARIBÉ, Daniel. Como a Tarifa Zero pode nos ajudar a combater o racismo. **Le Monde Diplomatique Brasil**, [s. l.], edição 199, 1º fev. 2024. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/tarifa-zero-racismo/>. Acesso em: 26 fev. 2024

CARRANÇA, Thais. Tarifa zero: as lições das 67 cidades do Brasil com ônibus de graça. **BBC News Brasil**, São Paulo, 13 abr. 2023. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cy65e4qnjjpo#:~:text=67%20cidades%20brasileiras%20com%20tarifa%20zero&text=Ao%20menos%2067%20cidades%20brasileiras,atualizado%20em%20mar%C3%A7o%20de%202023>. Acesso em: 25 fev. 2024.

CMBH condiciona subsídio à criação de tarifa zero em vilas e passe-livre para estudante. **Câmara Municipal de Belo Horizonte**, Belo Horizonte, 5 abr. 2023. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunicação/not%C3%ADcias/2023/04/cmbh-condiciona-subs%C3%ADdio-à-criação-de-tarifa-zero-em-vilas-e-passe>. Acesso em: 25 fev. 2024.

COLOSSO, Paolo. **Agora sim no YouTube Comuns Urbanos o vídeo sobre avanços e desafios da tarifa zero, dez anos depois de Junho 2013**. [...]. Disponível em: <https://www.instagram.com/reel/CwV7iZntrlk/?igsh=MWI5OTlqN29xM3pnNw%3D%3D>. Acesso em: 26 fev. 2024.

COSTA, Ruth; CARBONI, Ana. A hegemonia do carro. **Le Monde Diplomatique Brasil**, [s. l.], edição 199, 1º fev. 2024. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/hegemonia-do-carro/>. Acesso em: 25 fev. 2024.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **Comum**: ensaio sobre a revolução no século XXI. Tradução: Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2017

DOMINGUES, Letícia Birchal *et al.* É hora de rever o vale-transporte. **Le Monde Diplomatique Brasil**, [s. l.], edição 199, 1º fev. 2024. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/rever-vale-transporte/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

DOMINGUES, Letícia Birchal. **Junho de 2013**: atores, práticas e gramáticas nos protestos em Belo Horizonte. 2019. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2019. Disponível em: https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/30890/1/Disserta%c3%a7%c3%a3o_Junho%20de%202013_Let%c3%adcia%20Birchal%20Domingues.pdf. Acesso em: 25 fev. 2024.

DOSSE, François. **Renascimento do Acontecimento**: Um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix. São Paulo: Unesp, 2013.

DOWBOR, Monika; SZWAKO, José. Respeitável público... performance e organização dos movimentos antes dos protestos de 2013. **Novos estudos CEBRAP**, [s. l.], n. 97, p. 43-55, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/ZYFvVLh7qJyhRC66sdSnDrB/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 25 fev. 2024.

DUNKER, Christian Ingo Lenz. **Mal-estar, sofrimento e sintoma**: uma psicopatologia do Brasil entre muros. 1. ed. São Paulo: ed. Boitempo, 2015.

FLORIANÓPOLIS ANUNCIA tarifa zero no transporte coletivo de dezembro a janeiro de 2023; entenda. **SC todo dia**, Florianópolis, 22 nov. 2022. Disponível em: <https://sctododia.com.br/transito/florianopolis-anuncia-tarifa-zero-no-transporte-coletivo-de-dezembro-a-janeiro-de-2023-entenda-17739>. Acesso em: 26 fev. 2024.

FLORIANÓPOLIS terá primeiro fim de semana com transporte gratuito. **Prefeitura Municipal de Florianópolis**, Florianópolis, 2 dez. 2022. Disponível em: <https://www.pmf.sc.gov.br/noticias/index.php?pagina=notpagina¬i=25356>. Acesso em: 26 fev. 2024.

FOUREAUX, Francisco. A cavalaria andou de ré. In: MOARES, Alana *et al.* **Junho**: potência das ruas e das redes. 1. ed. São Paulo: Fundação Friedrich Ebert, 2014, p. 24-42. Disponível em: <https://repositorio.unifesp.br/bitstream/handle/11600/53345/11177-20150226.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 25 fev. 2024.

FREITAS, Ingrid. Senado aprova proposta que torna o transporte um direito social. **Frente Nacional dos Prefeitos**, [s. l.], 20 ago. 2015. Disponível em: <https://fnp.org.br/noticias/item/564-senado-aprova-proposta-que-torna-o-transporte-um-direito-social>. Acesso em: 25 fev. 2024.

GAMBÔA, Róbinson. Frente discute integração do transporte intermunicipal da Grande Florianópolis. **Guararema News**, [s. l.], 17 maio 2023. Disponível em: <https://guararemanews.com.br/frente-discute-integracao-do-transporte-intermunicipal-da-grande-florianopolis/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

GREGORI, Márcia Sandoval *et al.* SUM: a nova perspectiva para a mobilidade urbana. **Le Monde Diplomatique Brasil**, [s. l.], edição 199, 1º fev. 2024. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/sum-sistema-unico-mobilidade/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

HARDT, Michel; NEGRI, Antonio. **Multidão**: guerra e democracia na era do império. Tradução: Clóvis Marques. 4 ed. Rio de Janeiro : Record, 2014.

HARVEY, David *et al.* **Cidades Rebeldes**: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.

LE MONDE DIPLOMATIQUE BRASIL. Edição 199 / Fevereiro 2024. [S. l.], fev. 2024. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/edicao/edicao-199/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

LOPES, Marcela Silvano Brandão *et al.* **Breve cartografia das lutas territoriais em Belo Horizonte**. [Belo Horizonte]: UFMG, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/43356/2/BREVE%20CARTOGRAFIA%20DA%20LUTAS%20TERRITORIAIS%20EM%20BELO%20HORIZONTE.pdf>. Acesso em: 26 fev. 2024.

MARCO legal do transporte público será aprovado pelo Senado Federal ainda em 2023. SP **Urbanuss**, [São Paulo], 09 ago. 2023. Disponível em: <https://www.spurbanuss.com.br/comunicacao/visualizar/clipping/marco-legal-do-transporte-publico-sera-aprovado-pelo-senado-federal-ainda-em-2023>. Acesso em: 26 fev. 2024.

MARTINS, Caio; CORDEIRO, Leonardo. Revolta popular: o limite da tática. *In*: MOARES, Alana *et al.* **Junho**: potência das ruas e das redes. 1. ed. São Paulo: Fundação Friedrich Ebert, 2014, p. 202-217. Disponível em: <https://repositorio.unifesp.br/bitstream/handle/11600/53345/11177-20150226.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 25 fev. 2024.

MBEMBE, Achille. **Políticas da inimizade**. Tradução Sebastião Nascimento. 2ª Reimpressão. São Paulo: n-1 edições, 2023.

MIRAFTAB, Faranak. Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 18, n.3, p. 363-377, set-dez. 2016.

MOARES, Alana *et al.* **Junho**: potência das ruas e das redes. 1. ed. São Paulo: Fundação Friedrich Ebert, 2014.

MOREIRA, Igor Thiago Oliveira; LEÃO, Geraldo. Horizontes juvenis da luta por transporte: o Movimento Tarifa Zero em Belo Horizonte. **Práxis Educativa**, Ponta Grossa, v. 14, n. 3, set./dez. 2019. Disponível em: http://educa.fcc.org.br/scielo.php?pid=S1809-43092019000301007&script=sci_arttext. Acesso em: 26 fev. 2024.

MOVIMENTO PASSE LIVRE SÃO PAULO. Contradições e ensinamentos da luta por um transporte verdadeiramente público. **Le Monde Diplomatique Brasil**, [s. l.], Edição 199, 1º fev. 2024. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/luta-transporte-verdadeiramente-publico-tarifa-zero-sao-paulo/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

NOBRE, Marcos. **Ponto Final**: A guerra de Bolsonaro contra a democracia. São Paulo: Todavia, 2020. Disponível em:

https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5519992/mod_resource/content/1/Ponto-final%20A%20Guerra%20de%20Bolsonaro%20contra%20a%20democracia%20by%20Marcos%20Nobre%20%28z-lib.org%29.pdf. Acesso em: 25 jul. 2023.

NOTA da Prefeitura de Belo Horizonte sobre a tarifa de ônibus. **Prefeitura de Belo Horizonte**, Belo Horizonte, 19 abr. 2023. Disponível em:

<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/nota-da-prefeitura-de-belo-horizonte-sobre-tarifa-de-onibus>. Acesso em: 25 fev. 2024.

NOVO Marco Legal do Transporte Público foi debatido no Arena ANTP. **Semove**, [s. l.], 28 out. 2023. Disponível em: <https://semove.org.br/noticias/novo-marco-legal-do-transporte-publico-foi-debatido-no-arena-antp/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos Anuário. **NTU: 2021-2022**. Brasília: NTU, 2022. Disponível em:

<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637956588268708311.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2024.

O PASSE livre no Brasil. Café da Manhã – Folha de São Paulo. [S. l.]: [s. n.], 15 fev. 2023. *Podcast*. Disponível em:

<https://open.spotify.com/episode/5qgc1A9S7Sli0PX88GX6qO>. Acesso em: 26 fev. 2024.

PALESTRA no CESUSC discute mobilidade urbana e tarifa zero com deputada Luiza Er[undina]. **CESUSC**, [s. l.], 2 set. 2013. Disponível em: <https://cesusc.edu.br/1665-palestra-no-cesusc-discute-mobilidade-urbana-e-tarifa-zero-com-deputada-luiza-er/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

PEC que cria Sistema Único de Mobilidade chega à CCJ e tem relator definido.

Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, [s. l.], 09 nov. 2023. Disponível em: <https://idec.org.br/release/pec-que-cria-sistema-unico-de-mobilidade-chega-ccj-e-tem-relator-definido>. Acesso em: 25 fev. 2024.

PETRONE, Talíria. Prefácio - Uma saída para Joanas, Marias e Clarice. *In*: SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duque (org.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

PREOCUPADO com a reeleição, prefeito de São Paulo tenta viabilizar tarifa zero.

Exame, [s. l.], 4 fev. 2023. Disponível em: <https://exame.com/brasil/preocupado-com-a-reeleicao-prefeito-de-sao-paulo-tenta-viabilizar-tarifa-zero/>. Acesso em: 25 fev. 2024.

QUINAUD, Adriana Landim *et al.* Mídia e ação social na página Facebook do movimento “passe livre” em Florianópolis. **Revista Geminis**, [s. l.], ano 7, n. 1, 2016, p.

6-26. Disponível em:

<https://www.revistageminis.ufscar.br/index.php/geminis/article/view/249/221>. Acesso em: 26 fev. 2024.

RAWORTH, Kate. **Economia Donut**: uma alternativa ao crescimento a qualquer custo. Tradução George Schlesinger. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2019.

RIBEIRO, Bruno. Câmara de SP discute reduzir valor em vez de “tarifa zero” nos ônibus. **Metrópoles**, [s. l.], 08 mar. 2023. Disponível em:

<https://www.metropoles.com/sao-paulo/camara-de-sp-discute-reduzir-valor-em-vez-de-tarifa-zero-nos-onibus>. Acesso em: 25 fev. 2024.

RODRIGUES, Rodrigo. Tarifa zero no transporte público de SP deve ser implantada aos domingos ou no período noturno a partir de dezembro, diz Nunes. **G1 São Paulo**, [São Paulo], 23 nov. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/11/23/tarifa-zero-no-transporte-publico-de-sp-deve-ser-implantada-aos-domingos-ou-no-periodo-noturno-a-partir-de-dezembro-diz-nunes.ghtml>. Acesso em: 26 fev. 2024.

SAFATLE, Vladimir. **Circuito dos Afetos**: Corpos políticos, desamparo e fim do indivíduo. Belo Horizonte: Editora Autêntica, 2015.

SAFATLE, Vladimir. Uma revolução molecular assombra a América Latina. **El país Brasil**, [s. l.], 19 maio 2021. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/opiniao/2021-05-19/uma-revolucao-molecular-dissipada.html>. Acesso em: 25 fev. 2024.

SANTARÉM, Paíque Duques. Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duque (org.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SANTINI, Daniel. 2024, o ano da Tarifa Zero. **Le Monde Diplomatique Brasil**, [s. l.], edição 199, 1º fev. 2024. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/2024-o-ano-da-tarifa-zero/>. Acesso em: 25 fev. 2024.

SANTINI, Daniel. Primeira experiência de Tarifa Zero começou há mais de 30 anos no Brasil. **Labcidade**, [s. l.], 25 maio 2023. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br/primeira-experiencia-de-tarifa-zero-comecou-ha-mais-de-30-anos-no-brasil/#:~:text=Trata%2Dse%20da%20cidade%20de,PT%20no%20per%C3%ADodo%20de%20redemocratiza%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 25 fev. 2024.

SANTOS, André. Tarifa zero no busão: O que sabemos sobre a proposta de Ricardo Nunes, prefeito de SP? **Periferia em Movimento**, [s. l.], 24 abr. 2023. Disponível em: <https://periferiaemmovimento.com.br/tarifazerosp042023/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

SCHARINGER, J. P.; CHATELARD, D. S. Freud: pensador da diferença. **Revista Mal-estar e Subjetividade**, Fortaleza, v. X, n. 2, p. 399-424, jun. 2010.

SENNET, Richard. **O Declínio do Homem Público**: as tiranias da intimidade. Tradução: Lygia Araújo. Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SILVA, Marquinhos da. Indicação n.º 00471/2023. **Câmara Municipal de Florianópolis**, Florianópolis, 21 jun. 2023. Disponível em: <https://www.cmf.sc.gov.br/proposicoes/Indicacoes/2023/16/0/90580>. Acesso em: 26 fev. 2024.

SINGER, André. Brasil, junho de 2013, classes e ideologias cruzadas. **Novos Estudos CEBRAP** – dossiê: mobilizações, protestos e revoluções, n. 97. nov. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/6WV7TBcKVrbZDdb7Y8mFVZp/#>. Acesso em: 26 fev. 2024.

SOFT Economy. Amsterdam tem Um Novo Olhar para antigos problemas e adota Economia Donut para o pós-pandemia. **Voicers**, [s. l.], [2017]. Disponível em: <https://www.voicers.com.br/soft-economy-amsterdam-tem-um-novo-olhar-para-antigos-problemas-e-adota-economia-donut-para-o-pos-pandemia/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

TARCÍSIO critica tarifa proposta por Nunes: 'Não se sustenta, não faz sentido e não vamos embarcar'. **Carta Capital**, [s. l.], 26 nov. 2023. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/cartaexpressa/tarcisio-critica-tarifa-zero-proposta-por-nunes-nao-se-sustenta-nao-faz-sentido-e-nao-vamos-embarcar/>. Acesso em: 26 fev. 2024.

TRANSPORTE passa a ser direito social na Constituição. **Senado notícias**, [Brasília], 09 set. 2015. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>. Acesso em: 25 fev. 2024.

VELOSO, André. O que está em jogo com o novo projeto que prevê apoio financeiro ao sistema de ônibus de BH. **Brasil de Fato**, [s. l.], 04 abr. 2024. Disponível em: <https://www.brasildefatomg.com.br/2023/04/04/o-que-esta-em-jogo-com-o-novo-projeto-que-preve-apoio-financeiro-ao-sistema-de-onibus-de-bh>. Acesso em: 25 fev. 2024.

VEREADORES reúnem dúvidas sobre PL do subsídio ao transporte antes de apreciá-lo. **Câmara Municipal de Belo Horizonte**, Belo Horizonte, 2 maio 2023. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2023/05/vereadores-re%C3%BAnem-d%C3%BAvidas-sobre-pl-do-subs%C3%ADdio-ao-transporte-antes-de>. Acesso em: 26 fev. 2024.

VERMANDER, Marijke. **Exploring Fare-Free Public Transport in Brazil**: Rationales and characteristics of Tarifa Zero policies in small Brazilian municipalities. Brussels: Master of Science in Urban and Spatial Planning (VUB), 2021. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-publico-gratuito-no-brasil-em-ingles.pdf>. Acesso em: 26 fev. 2024.

Apêndice - Municípios com Tarifa Zero universal

MUNICÍPIOS COM TARIFA ZERO UNIVERSAL						
	Estado	Município	População	Ano de Implementação		
				Ano segundo pesquisas da autora em outras fontes	Ano segundo planilha de Santini	Ano de Referência para a análise
1	SP	Conchas	15.232	1992	1992	1992
2	MG	Monte Carmelo	47.689	1994	1994	1994
3	MG	Abaeté	22.675	-	1997	1997
4	SP	Potirendaba	18.496	1998	1998	1998
5	PR	Ivaiporã	32.720	2001	2001	2001
6	PR	Faxinal	16.389	-	2001	2001
7	SP	Agudos	37.680	2003	2002	2003
8	SP	Macatuba	16.829	2004	2004	2004
9	SP	Ilha Solteira	25.549	2006	2010	2006
10	SP	Holambra	15.119	2007	2007	2007
11	GO	Aruanã	8.300	2008	2008	2008
12	ES	Presidente Kennedy	13.696	-	2009	2009
13	PR	Wenceslau Braz	19.188	2009	2008	2009
14	CE	Eusébio	74.170	2011	2011	2011
15	MG	Muzambinho	21.891	2011	2011	2011
16	PR	Pitanga	33.567	-	2012	2012
17	MG	Jaceba	6.197	-	2013	2013
18	MG	Mario Campos	15.861	-	2014	2014
19	GO	Anicuns	18.503	-	2014	2014
20	RJ	Silva Jardim	21.352	2014	2014	2014
21	RJ	Maricá	197.300	2014	2014	2014
22	SP	Dourado	8.096	2014	2014	2014
23	MG	Itatiaiuçu	12.966	2015	2015	2015
24	PR	Ibaiti	28.830	2017	2017	2017
25	SP	Santa Rita do Passo Quatro	24.833	-	2017	2017
26	CE	Aquiraz	80.243	2018	2018	2018
27	RS	Pedro Osório	7.484	2018	2018	2018

MUNICÍPIOS COM TARIFA ZERO UNIVERSAL						
	Estado	Município	População	Ano de Implementação		
				Ano segundo pesquisas da autora em outras fontes	Ano segundo planilha de Santini	Ano de Referência para a análise
28	RJ	São João da Barra	36.573	-	2018	2018
29	MG	São José da Barra	7.793	-	2018	2018
30	MG	Campo Belo	55.277	2019	2019	2019
31	SP	Vargem Grande Paulista	50.333	2019	2019	2019
32	MG	Arceburgo	9.177	-	2019	2019
33	SP	Morungaba	13.788	2019	2019	2019
34	SP	Alumínio	17.301	2019	2019	2019
35	SP	Cerquilha	44.695	2020	2020	2020
36	SP	Pirapora do Bom Jesus	18.370	2020	2020	2020
37	RJ	Comendador Levy Gasparian	8.741	2020	2020	2020
38	MG	Caeté	38.961	2021	2021	2021
39	MG	Cláudio	30.159	2021	2021	2021
40	MG	Lagoa da Prata	51.412	2021	2021	2021
41	MG	São Joaquim de Bicas	34.348	2021	2021	2021
42	SP	Artur Nogueira	51.456	2021	2021	2021
43	SP	Itapeva	89.728	2021	2021	2021
44	CE	Caucaia	355.679	2021	2021	2021
45	GO	Formosa	115.669	2021	2021	2021
46	SP	Assis	101.409	2021	2021	2021
47	RJ	Tanguá	31.086	2021	2021	2021
48	GO	Goiás	24.071	-	2021	2021
49	MS	Costa Rica	26.037	2021	2021	2021
50	MG	Santana do Deserto	3.747	2021	2021	2021
51	SP	São Lourenço da Serra	15.984	2021	2021	2021
52	SP	Araçariguama	21.522	2021	2021	2021
53	SP	Itararé	44.438	2022	2021	2021
54	MG	Ouro Branco	38.724	2022	2022	2022

MUNICÍPIOS COM TARIFA ZERO UNIVERSAL						
	Estado	Município	População	Ano de Implementação		
				Ano segundo pesquisas da autora em outras fontes	Ano segundo planilha de Santini	Ano de Referência para a análise
55	MG	Mariana	61.387	2022	2022	2022
56	MG	São Lourenço	44.798	2022	2022	2022
57	SP	Tambaú	21.435	2022	2022	2022
58	RS	Parobé	52.058	2022	2022	2022
59	PR	Matinhos	39.259	2022	2022	2022
60	PR	Paranaguá	145.829	2022	2022	2022
61	PR	Quatro Barras	24.191	2022	2022	2022
62	MG	Arcos	41.417	2022	2022	2022
63	SC	Bombinhas	25.058	2022	2022	2022
64	MG	Pirapora	55.606	-	2022	2022
65	SP	Taquarituba	24.350	-	2022	2022
66	PR	Carambeí	23.283	2023	2023	2023
67	MG	Ibirité	170.387	2023	2023	2023
68	RO	Cacoal	86.895	2023	2023	2023
69	PR	Cianorte	79.527	2023	2023	2023
70	SP	Piedade	52.970	2023	2023	2023
71	SP	Porto Feliz	53.497	2023	2023	2023
72	RJ	Paracambi	41.375	2023	2023	2023
73	SC	Forquilha	31.431	2023	2023	2023
74	SC	Garopaba	29.959	2023	2023	2023
75	RJ	Carmo	17.198	2023	2023	2023
76	SP	Nazaré Paulista	18.217	2023	2023	2023
77	PR	Clevelândia	15.070	2023	2023	2023
78	SC	Governador Celso Ramos	16.915	2023	2023	2023
79	GO	Luziânia	209.129	2023	2023	2023
80	SP	São Caetano do Sul	165.655	2023	2023	2023
81	SP	Itapetininga	157.790	2023	2023	2023
82	SC	Balneário Camboriú	139.155	2023	2023	2023
83	MG	Ituiutaba	102.217	2023	2023	2023
84	SP	Lins	74.779	2023	2023	2023

MUNICÍPIOS COM TARIFA ZERO UNIVERSAL						
	Estado	Município	População	Ano de Implementação		
				Ano segundo pesquisas da autora em outras fontes	Ano segundo planilha de Santini	Ano de Referência para a análise
85	SC	Araranguá	71.922	2023	2023	2023
86	SP	Monte Mor	64.662	2023	2023	2023
87	SP	Santa Isabel	53.174	2023	2023	2023
88	RJ	Guapimirim	51.696	2023	2023	2023
89	MG	Leopoldina	51.145	2023	2023	2023
90	SP	Jales	48.776	2023	2023	2023
91	PR	Palmas	48.247	2023	2023	2023
92	SP	Capão Bonito	46.337	2023	2023	2023
93	RJ	Casimiro de Abreu	46.110	2023	2023	2023
94	BA	Mata de São João	42.566	2023	2023	2023
95	MG	Brumadinho	38.915	2023	2023	2023
96	SP	Tietê	37.663	2023	2023	2023
97	MG	Piumhi	36.062	2023	2023	2023
98	SP	Ibaté	32.178	2023	2023	2023
99	SC	Balneário Piçarras	27.127	2023	2023	2023
100	MG	Belo Vale	8.627	2023	2023	2023
101	RJ	São Sebastião do Alto	7.750	2023	2023	2023
102	RJ	Conceição de Macabu	21.104	2023	2023	2023
103	RJ	São Fidélis	38.961	2024	2024	2024
104	MG	Machado	37.684	2024	2024	2024
105	RJ	Cantagalo	19.390	2024	2024	2024