



## **Passé Livre, jornadas de junho e comunicação no contexto dos movimentos sociais<sup>1</sup>**

Mário Helder de Sousa Alves FILHO<sup>2</sup>  
Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE

### **RESUMO**

O artigo discute o Movimento Passe Livre (MPL) no âmbito das jornadas de junho de 2013, apresentando desde a sua criação até junho de 2013. Além de apresentar uma historicização do movimento, o presente trabalho apresenta também uma discussão sobre o conceito de movimentos sociais com base nos estudos de Gohn (1997) e Scherer-Warren (1993). Por fim, apresenta ainda como o MPL trabalha a comunicação interna e para o público externo.

**PALAVRAS-CHAVE:** movimento passe livre; jornadas de junho; comunicação; movimentos sociais; tarifa zero.

### **Os primórdios da tentativa de implantação da Tarifa Zero na cidade de São Paulo.**

Com o fim do sistema bipartidário em 1980, houve uma fragmentação no campo oposicionista e a criação de vários partidos políticos, inclusive os de esquerda como o Partido Democrático Trabalhista (PDT) e o Partido dos Trabalhadores (PT) que, já nos primeiros anos após a sua fundação, conquista o comando de importantes prefeituras no país, inclusive em capitais como Fortaleza em 1985, com Maria Luiza Fontenelle; Porto Alegre, com Olívio Dutra, em 1988; e São Paulo, com Luiza Erundina, em 1988.

Na primeira passagem do PT pelo comando da prefeitura da maior cidade do país, o que ocorreria anos depois com Marta Suplicy em 2004 e Fernando Haddad em 2012, há uma das primeiras iniciativas no Brasil, por parte do poder público municipal, em estabelecer a tarifa zero para o transporte público, já que

Em 1990, a prefeita Luiza Erundina (à época no Partido dos Trabalhadores) encaminhou à Câmara Municipal de São Paulo um projeto, de autoria do secretário municipal de Transportes Lúcio Gregori, que ficou conhecido como “tarifa zero”, e que até hoje é referência para os movimentos que lutam por um transporte público de qualidade como um direito social de todos. (TAKEMOTO, 2014, p. 25)

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado no DT 7 – Comunicação, Espaço e Cidadania do XVII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Nordeste realizado de 2 a 4 de julho de 2015.

<sup>2</sup> Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Comunicação da UFC, email: [mariohelderfilho@yahoo.com.br](mailto:mariohelderfilho@yahoo.com.br). Trabalho orientado pela Profª Dra. Márcia Vidal Nunes, email: [marciavn@hotmail.com](mailto:marciavn@hotmail.com).



Os recursos necessários à implementação da proposta viriam da cobrança progressiva do IPTU, sobretudo em imóveis que representassem atividade econômica, seja no comércio ou na indústria, e, também, daqueles que não estivessem contribuindo com a produção ou não possuíssem uma função social, além da criação de um fundo de transportes Takemoto (2014). No entanto, “...a ideia não foi implementada devido à resistência política. Em cidades como a capital paulista, as empresas são remuneradas pelo número de passageiros, ou seja, lucram mais com ônibus cheios” (Locattelli, 2013, p. 10)

O próprio ex-secretário municipal de transportes da gestão Luiza Erundina, Lúcio Gregori, reconhece as dificuldades enfrentadas pelo projeto desde a tentativa de implementação, quando o executivo dependia da aprovação da medida pelo legislativo, pois

O projeto foi para a Câmara que não votou [...] Não foi votado por uma disputa política e mexia com os interesses de pessoas que pagavam impostos relativamente baixos e passariam a pagar o imposto realmente necessário. Ninguém queria mexer nesse vespeiro. O projeto foi arquivado, mas houve consequências. Ao negar-se a votar, a Câmara foi corresponsável por um estado calamitoso do transporte de São Paulo à época.<sup>3</sup> (GREGORI, 2013).

### **Revolta do Buzu (Salvador, 2003) e Revolta da Catraca (Florianópolis, 2004): Primórdios da luta pelo passe livre.**

Antes da criação do MPL, houve duas significativas revoltas contra o aumento de passagens: a primeira em Salvador (2003) e a segunda Florianópolis (2004 e 2005), que foram marcos históricos na luta pelo transporte público a partir dos anos 2000, além de impulsionarem os debates sobre o modelo de transporte público nas grandes cidades, sobretudo a tarifa como fator que segregaria a população com menor poder aquisitivo. Em Salvador

A Revolta do Buzu foi o nome dado às manifestações que ocorreram entre o fim de agosto e o início de setembro de 2003, promovida, em sua maioria, por estudantes secundaristas de escolas públicas. O motivo para o início das manifestações foi o segundo aumento da tarifa dos ônibus em menos de um ano, passando de 1,10 para 1,30 em janeiro e depois 1,50, em agosto daquele ano. (FREITAS, 2009, p. 99)

---

<sup>3</sup> GREGORI, Lúcio. **Transporte Gratuito é Possível.** Disponível em: <[http://www.abcdmaior.com.br/noticia\\_exibir.php?noticia=51148](http://www.abcdmaior.com.br/noticia_exibir.php?noticia=51148)> Acesso em: 12 ago 2014.



## Já em Florianópolis

em 2004, um grupo em Florianópolis articulando uma proposta diferente das organizações estudantis oficiais fez expandir um movimento que já havia dado seus primeiros passos em anos anteriores na cidade. O fato é que inspirados nos acontecimentos de Salvador, Florianópolis parou nos anos de 2004 e 2005 com a famosa "Revolta da Catraca" ou "Amanhã vai ser maior". Os protestos pediam a redução das tarifas de ônibus e o Passe Livre para estudantes. (INÁCIO, 2008, p. 64)

Em Salvador, os protestos não obtiveram êxito quanto à redução do preço das passagens, diferente do que ocorreu em Florianópolis. No entanto, nas duas cidades houve uma participação de estudantes secundaristas que estavam nas ruas, em grande parte, sem vinculação a entidades estudantis ou a partidos políticos; o que também pode ser observado em junho de 2013 no tocante ao papel secundário que tiveram os partidos políticos e sindicatos, já que, historicamente, no Brasil, os mesmos tendem a convocar as massas para grandes mobilizações.

As manifestações, em Salvador e Florianópolis, apontaram uma tendência que se confirmou em junho de 2013, através do MPL, de uma atuação dos movimentos que se descolassem de partidos políticos ou sindicatos e a insatisfação de manifestantes com a tentativa dessas instituições de ganharem protagonismo nessas lutas.

Foi o que ocorreu em Salvador, pois, segundo Freitas (2009), havia claramente dois grupos lutando pela redução da tarifa: o primeiro, formado por um conjunto de entidades e representações estudantis, e o segundo, por estudantes que sequer tinham vinculação com alguma dessas agremiações como a União Nacional dos Estudantes (UNE), Diretórios Centrais de Estudantes (DCEs) e grêmios escolares; a ponto de que “muitos admitem, inclusive alguns membros das entidades estudantis, era que estas entidades não faziam parte do cotidiano da maioria daqueles estudantes que estavam nas ruas, por isso recusavam sua interferência nos rumos da manifestação.” (FREITAS, 2009, p. 102-103)

## **Movimentos sociais: uma breve discussão teórica**

A discussão teórica sobre movimentos sociais a ser realizada nesse trabalho baseia-se nos estudos de Gohn (1997) e Scherer-Warren (1993), pois ambas estudam e problematizam a categoria de movimentos sociais com foco na realidade brasileira, sem



deixar de considerar a produção teórica de fora do Brasil, sobretudo, americana e europeia.

Quanto à conceituação de movimentos sociais é importante ressaltar que essa é não é uma tarefa simples, pois os mesmos ao longo da história e em especial do século XIX em diante assumiram diferentes características. No entanto, a definição adotada neste trabalho é que

Os movimentos sociais são ações sociopolíticas construídas por atores sociais coletivos pertencentes a diferentes classes e camadas, articuladas em certos cenários da conjuntura socioeconômica e política de um país criando um campo político de força na sociedade civil. As ações se estruturam a partir de repertórios criados sobre temas e problemas em conflitos, litígios e disputas vivenciados pelo grupo na sociedade. As ações desenvolvem um processo social e político-cultural que cria uma identidade coletiva para o movimento, a partir dos interesses em comum. Esta identidade é amalgamada pela força do princípio da solidariedade e construída a partir da base referencial de valores culturais e políticos compartilhados pelo grupo, em espaços coletivos não-institucionalizados. Os movimentos geram uma série de inovações nas esferas pública (estatal e não-estatal) e privada; participam direta ou indiretamente da luta política de um país, e contribuem para o desenvolvimento e a transformação da sociedade civil e política. Estas contribuições são observadas quando se realizam análises de períodos de média ou longa duração histórica, nos quais se observam os ciclos de protestos delineados. Os movimentos participam portanto da mudança social histórica de um país e o caráter das transformações geradas poderá ser tanto progressista como conservador ou reacionário, dependendo das forças sociopolíticas a que estão articulados, em suas densas redes; e dos projetos políticos que constroem com suas ações. Eles têm como base de suporte entidades e organizações da sociedade civil e política, com agendas de atuação construídas ao redor de demandas socioeconômicas ou político-culturais que abrangem as problemáticas conflituosas da sociedade onde atuam. (GOHN, 1997, p. 251-252)

Os primeiros estudos sobre movimentos sociais destacaram como os principais atores sociais à frente dessas organizações os operários. Anos depois, houve o surgimento de movimentos que lutavam por direitos civis ou de cunho nacionalista, em especial em países do terceiro mundo (Gohn, 1997).

Em seguida registra-se o aparecimento dos chamados novos movimentos sociais que lutavam por questões ligadas a identidade e não atrelados necessariamente à questão de classe (Gohn, 1997). Já nos anos 90, há um declínio da atuação dos movimentos e o fortalecimento do papel das ONG's (Gohn, 1997).

Dentre as características que Gohn (1997) aponta como sendo definidores dos movimentos sociais estão as suas demandas e repertórios de ação coletiva, ou seja, a



partir de uma carência, material ou de outra especificidade, os movimentos lutam para que a mesma seja suprida. Além disso, eles podem ser movidos por uma utopia.

Já a composição do movimento pode estar ligada a “...origem social de seus participantes ou do princípio articulatório que os aglutina” (Gohn, 1997, p. 256). Há ainda o seu lugar de atuação podendo ser ele rural ou urbano ou ainda atuar em um determinado país ou para além de suas fronteiras (Gohn, 1997).

A força social obtida está ligada ao processo político no qual o movimento está inserido (Gohn, 1997). Já a ideologia de um movimento “...corresponde ao conjunto de crenças, valores e ideias que fundamentam suas reivindicações.” (Gohn, 1997, p. 258), sendo ela perceptível através de um somatório que inclui aspectos materiais e simbólicos presentes na atuação do movimento (Gohn, 1997).

A cultura política é “...um conjunto de práticas sociais, informada pelas ideologias e representações, configuradas pelo projeto do movimento” (Gohn, 1997, p. 259). Já a sua organização pode ser formal, por exemplo, com estruturação de funções entre os membros ou informal, sem papéis definidos entre os membros (Gohn, 1997).

Da mesma forma, as práticas do movimento podem ser formais, tendendo a ocorrer em movimentos que detêm hierarquia, melhor estruturação, ideologicamente mais rígido, com a realização de assembleias, congressos, dentre outros e informais, ocorrendo em movimentos menos rígidos estruturalmente e ideologicamente, com invasões, acampamento, dentre outros (Gohn, 1997).

Há também o projeto sociopolítico ou cultural do movimento, além da sua identidade que “...confere caráter progressista ou conservador aos movimentos” (Gohn, 1997). Os movimentos ainda podem apresentar as seguintes fases, podendo ser ou não sequenciais.

- 1) Situação da carência ou idéias e conjunto de metas e valores a se atingir, 2) Formulação das demandas por um pequeno número de pessoas (lideranças e assessorias), 3) Aglutinação de pessoas (futuras bases do movimento) em torno das demandas, 4) Transformação das demandas em reivindicações, 5) Organização elementar do movimento, 6) Formulação de estratégias, 7) Práticas coletivas de assembleias, reuniões, atos públicos etc, 8) Encaminhamento das reivindicações, 9) Práticas de difusão (jornais, conferências, representações teatrais etc.) e/ou execução de certos projetos (estabelecimento de uma comunidade religiosa, por exemplo), 10) Negociações com os opositores ou intermediários por meio dos Interlocutores, 11) Consolidação e/ou institucionalização do movimento (GOHN, 1997, p. 266).



Para Gohn (1997), tendo em vista a sua não concordância com a divisão entre novos e velhos movimentos sociais, os mesmos poderiam se enquadrar em uma das cinco categorias por ela proposta, que, para o MPL, seria a dos *Movimentos sociais construídos a partir de determinados problemas sociais*, pois

Todo coletivo enfrenta dificuldades a serem superadas na sobrevivência cotidiana. Independente da classe social de um indivíduo, ele precisa ter acesso a condições de abrigo, alimentação etc. Várias dessas condições só são possíveis à maioria da população no nível do coletivo. São os chamados equipamentos coletivos de consumo: escola, saúde, transportes, lazer etc. Além das dificuldades a serem superadas, existem bens cuja necessidade não é a de seu consumo, mas justamente o contrário, a de sua preservação ou uso controlado. A defesa de tais bens levou aos movimentos ecológicos, antinucleares, pacifistas etc. (GOHN, 1997, p. 269)

Além disso, Gohn (1997) cita o movimento dos transportes, ao lado de movimentos pela saúde e habitação que buscam “solução ou criação de equipamentos coletivos de consumo” (Gohn, 1997, p. 270) daí a pertinência do MPL se enquadrar nesta categoria.

Mas o que ainda justificaria a luta pelo transporte público, que tem o MPL como um dos seus principais defensores, está ligada com os equipamentos coletivos de consumo citado por Gohn (1997)? Para entender isso é importante observar que para usuários do transporte público questões como “...desconforto, o longo tempo de percurso, a imprevisibilidade da hora de chegada” (Vasconcellos, 2013, p.18) faz com que os mesmo deixem em definitivo de utilizarem ônibus para recorrerem ao automóvel ou motocicleta quando possuem condições para isso (Vasconcellos, 2013). Isso se dá, pois

A população brasileira sempre sofreu com as más condições de seus ônibus, com a falta de conforto deles e de suas instalações para a acomodação dos passageiros. O primeiro ônibus mas bem adaptado às condições brasileiras surgiu apenas no final da década de 1970 – o Padron, que ainda circula pelas ruas das cidades. Depois disso, poucos esforços foram feitos para produzir um veículo melhor, geralmente sob o argumento de que os usuários não poderiam pagar a tarifa necessária para cobrir custos de uma modernização. Além disso, o tipo de “operação” em curso com o objetivo de minimizar custos era permitir que se estabelecesse um padrão de superlotação de usuários da periferia no pico da manhã (VASCONCELLOS, 2013, p. 16).

A partir disso, infere-se que o sistema de transportes, sobretudo, nos grandes centros urbanos, não atende a população de maneira satisfatória, além de ser socialmente excludente como já apontado, em que o indivíduo com uma renda mais alta tende a adquirir o seu próprio meio de condução, ficando, dessa forma, a população de menor renda dependente unicamente desse sistema como forma de se locomover pela cidade.



Outro ponto a destacar é que a realidade também já citada de superlotação em ônibus que transitam pela periferia vai ao encontro com o discurso do MPL que a população menos abastada é a que sofre mais com a precariedade do transporte e, aliado ao valor da tarifa, segundo o movimento, tem dificuldade de acessar a cidade de forma integral.

E é a partir desse problema social, no caso a qualidade do transporte público, que não só afeta grande parte dos usuários nos seus respectivos trajetos, mas também implica em outras problemáticas como o aumento do uso do transporte individual e o impacto financeiro da tarifa para a renda do trabalhador, por exemplo, que fundamentam a luta do MPL pela causa do transporte, além de pensá-lo no sentido que o coletivo seja beneficiado pelo bom funcionamento do sistema.

### **Surgimento do MPL (2005)**

Na 5ª edição do Fórum Social Mundial (FSM), realizada na cidade de Porto Alegre, em 2005, uma das plenárias foi sobre a proposta de se organizar um movimento passe livre que se expandisse pelo país, tendo o evento contado com a presença de delegados oriundos de 29 cidades brasileiras. O encontro originou uma Carta de Princípios que dentre os seus pontos define o MPL como

um movimento horizontal, autônomo, independente e apartidário, mas não antipartidário. A independência do MPL se faz não somente a partidos mas também a ONGS, instituições religiosas, financeiras etc. [...] O MPL se constitui através de um pacto federativo, isto é, uma aliança em que as partes obrigam-se recíproca e igualmente e na qual os movimentos nas cidades mantêm a sua autonomia diante do movimento em nível federal, ou seja, um pacto no qual é respeitada a autonomia local da organização<sup>4</sup>.

Essas características demonstram uma atuação distanciada da maneira que os movimentos mais tradicionais atuam, pois o fato de o MPL enfatizar o caráter horizontal da sua organização demonstra que, em alguns grupos, não há mais espaço para o surgimento de lideranças que, por carisma ou habilidade política, personificam a luta do movimento.

No entanto, tal característica é apontada como um problema pelas autoridades, pois a ausência de lideranças tende a comprometer alguma tentativa de negociação com a polícia militar durante os atos, a fim de se evitar algum distúrbio ou ainda com os

---

<sup>4</sup> Carta de Princípios MPL. Disponível em: <<http://brasil.indymedia.org/media/2005/03/309851.pdf>> Acesso em 5 jan. 2015.



gestores municipais no intuito de se discutir a pauta do movimento. No espectro ideológico, o MPL se vê como

um movimento que se situa em um campo à esquerda da sociedade, na medida em que propõe uma transformação social e uma construção mais igualitária entre as pessoas [...] o movimento não se define como socialista. Dentro do movimento tem pessoas que se identificam com diversas ideologias, mas é um movimento que busca uma transformação radical da sociedade. (OLIVEIRA, Lucas, 2013).

O MPL de São Paulo já havia convocado manifestações em anos anteriores contra reajustes na tarifa de ônibus, propostos pela administração municipal. Em novembro de 2006, no governo de Gilberto Kassab, o valor do preço das passagens de ônibus e metrô, sendo este meio de transporte último de responsabilidade do governo do Estado, subiu de R\$ 2,00 para R\$ 2,30.

O movimento organizou passeatas, que também contaram com a presença de militantes de partidos de esquerda, onde também houve confronto entre policiais e alguns manifestantes que acabaram feridos. Além disso, houve atos de hostilidade contra o próprio prefeito e o secretário municipal de transportes em locais públicos. No entanto, não houve redução da tarifa.

Em janeiro de 2010, a tarifa sofre um reajuste, passando de R\$ 2,30 para 2,70, e, novamente, o MPL convoca duas manifestações contra o aumento. Nessa ocasião, surgiu um blog<sup>5</sup> que serviu como uma espécie de diário das ações organizadas na cidade contra o aumento, além de informar os internautas sobre novas mobilizações. A página virtual era um meio de divulgação da chamada Rede Contra o Aumento da Tarifa que foi uma espécie de coletivo que reunia grupos contrários ao aumento, dentre eles o MPL.

Também houve uma audiência pública na Assembleia Legislativa de São Paulo, com a presença de representantes do MPL, do ex-secretário Lucio Gregori e do Deputado Estadual Carlos Giannazi (PSOL). Contudo, embora convidados, os na época secretário municipal de transporte e secretário estadual de transportes metropolitanos não compareceram e nem enviaram representantes. Mesmo com essas mobilizações o aumento não foi revogado.

---

<sup>5</sup> Disponível em: <<https://barraroaumento.wordpress.com/>> Acesso em 27 jan 2015.





Um ano depois, um novo reajuste eleva de R\$ 2,70 para R\$ 3,00 o valor da tarifa dos ônibus na capital paulista. No tocante à atuação do MPL, as manifestações convocadas contra o aumento tiveram muito mais força do que em anos anteriores, pois não apenas o movimento conquistou outra audiência com representantes do poder público, dessa vez na Câmara Municipal e com a presença do então Secretário de Transportes Marcelo Branco; mas, também, pelo fato de os protestos terem se estendido por mais dias em comparação aos anos anteriores, além de as manifestações terem ganhado o apoio, por exemplo, de representantes do mundo acadêmico que, por meio de uma nota pública<sup>6</sup>, repudiaram o reajuste e a repressão promovida pela Polícia Militar (PM) aos atos.

Dois aspectos chamam a atenção, quando se analisa os protestos ocorridos em anos anteriores: no primeiro, há uma clara evolução da atuação do MPL com o crescimento do número de atos públicos e com a realização de audiências públicas; o outro aspecto é que o movimento vai ganhando apoio de setores da sociedade, como exemplifica a já citada nota pública que também denuncia a atuação repressiva da PM.

Dessa forma, fica claro que o MPL, ao convocar as primeiras manifestações em junho de 2013, tem mais força para não apenas se posicionar contra o aumento e cobrar a revogação do reajuste, mas, também, em fazer avançar o debate da tarifa zero pelo fato de, na própria cidade, a prefeitura já ter tentado implantá-la em anos anteriores e por se firmar como um movimento que discute a passagem no âmbito de um sistema de transporte que deva estar sob o controle público, já que

Com a criação do MPL, a pauta dos transportes voltava a ter atenção da esquerda. A mobilidade havia passado anos escanteada, desde que o vale-transporte se tornara um direito dos trabalhadores a partir de uma lei aprovada em 1985. A Constituição de 1988 estabeleceu nove direitos sociais, entre eles a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, e a segurança. Fruto de lutas sociais e pressões internacionais, a moradia entrou na lista em 2000. O transporte nunca mereceu esse espaço. (Locattelli, 2013, p. 10)

No entanto, em 2011, a ex-prefeita de São Paulo e deputada federal Luiza Erundina apresentou, ao Congresso Nacional, a PEC nº 90/2011, que visa à alteração do artigo 6º da CF, a fim de incluir o transporte como direito social<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> MANIFESTO DE INTELLECTUAIS E ARTISTAS CONTRA O AUMENTO DAS PASSAGENS DOS ÔNIBUS EM SP. Disponível em: <<http://www.brasildefato.com.br/node/5781>> Acesso em 10 set 2014.

<sup>7</sup> BRASIL. Projeto de Emenda à Constituição nº 90, de 2011. Câmara dos Deputados, 2013. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=131240&tp=1>> Acesso em: 18 dez. 2014.



## Revoltas de Junho de 2013

Há uma série de explicações sobre o que de fato significou as chamadas jornadas, revoltas, protestos ou manifestações de junho de 2013. Há quem defenda a tese de que os gastos com obras de infraestrutura para a Copa do Mundo de 2014, bancados, em grande parte, pelo governo federal, estadual e pelas prefeituras das cidades-sede dos jogos, concomitante com a realização da Copa das Confederações, em junho de 2013, desencadeou a onda de protestos.

Outros enxergam a repressão policial aos protestos contra o aumento das passagens do transporte público, no município de São Paulo, como o fator gerador de um sentimento de indignação que levou milhares de brasileiros às ruas de várias cidades do país. No entanto, o que esse momento da recente história política brasileira revela é que

as revoltas de junho encerram um período recente da história do país, que a gente chama de redemocratização, e abrem um novo período. Encerram o fato de que as instituições democráticas foram criadas e estão estabelecidas. Agora começa uma outra discussão: como nós queremos que elas funcionem? Qual o sentido delas? Como nós fazemos para aprofundar essa democracia? Por que a democracia que nós temos é muito pouco democrática. Então como fazer para que a nossa democracia se torne mais democrática. As revoltas de junho iniciam esse período de democratização, não só do sistema político brasileiro, mas da sociedade brasileira. Democracia entendida nesse sentido amplo. (NOBRE, 2014).

No entanto, é importante perceber que os atos de junho de 2013 também acontecem em um contexto global de mobilizações em vários países, seja pela luta contra a desigualdade econômica, a exemplo do *Occupy Wall Street* na cidade Nova York, em 2011, onde os manifestantes protestavam contra a concentração de renda, no país, através dos dizeres: “Nós somos os 99%”; ou, na chamada Primavera Árabe, em que manifestantes de países do Oriente Médio foram às ruas contra ditaduras, que se perpetuavam há décadas, e exigiram a saída do poder dos chefes de Estado dessas nações que se mantinham governando à base de sistema repressivo e de supressão das liberdades democráticas, como no Egito, Tunísia e Iêmen. Embora existam diferenças econômicas, culturais e políticas, o ponto em comum nessas revoltas é

O sentimento de empoderamento. Um sentimento que nasceu da indignação contra os governos e classe política, seja ditatorial, ou, em sua opinião, pseudodemocrática. Indignação provocada pela raiva, ante a cumplicidade que percebiam entre a elite financeira e a elite política, e que explodiu pela reação emocional que causou algum acontecimento insuportável. E foi possível pela superação do medo mediante a união criada nas redes do ciberespaço e nas comunidades do espaço urbano. (CASTELLS, 2012, p. 38, tradução nossa).



O fato é que as manifestações se iniciaram na cidade de São Paulo, convocadas pelo MPL, em razão de mais um novo aumento de passagens de ônibus, trens e metrô, após dois anos, autorizados pela prefeitura e pelo governo do Estado por meio de um reajuste de R\$ 0,20, tendo a tarifa atingindo o patamar de R\$ 3,20.

Ressalta-se, ainda, que tradicionalmente as prefeituras concedem tais reajustes no começo do ano. Todavia, nas cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, os aumentos foram adiados para junho, devido à pressão do Governo Federal sobre os respectivos prefeitos no sentido de postergarem esses reajustes, em função do risco de aumento da inflação, sobretudo nas duas maiores cidades do país.

Segundo Singer (2013), esse período pode ser dividido em três fases, sendo a primeira correspondente aos protestos realizados na cidade de São Paulo e convocados pelo MPL, entre os dias 6 e 13 de junho, em que a lógica dessas manifestações era a revogação do aumento de R\$ 0,20, sendo as redes sociais o principal meio de convocação dos protestos pelo movimento.

A segunda etapa das manifestações ocorreu entre os dias 17 e 20 de junho. É a partir do dia 17, também, que as manifestações, em grande parte convocadas por redes sociais, espalham-se por várias partes do país, em especial, nas capitais, atingindo, ao todo, um número de mais de 200 mil manifestantes, que passaram a protestar não apenas contra o transporte público, mas, também, contra os gastos com a Copa do Mundo, corrupção, cura gay<sup>8</sup> e PEC 37<sup>9</sup>.

Na verdade, a internet, por meio das redes sociais, se configurou não apenas como um local onde os protestos eram convocados, mas também em um ambiente importante na cobertura diferenciada das manifestações, por exemplo, com a atuação da mídia ninja, sendo que a internet e as redes sociais ainda

De um lado, tiraram da mídia tradicional o monopólio da formação da opinião e da vocalização de insatisfações. Não por acaso, a mídia tradicional foi atacada em muitas palavras de ordem e protestos. E, de outro lado, criaram seus próprios canais de enfrentamento do sistema, levando a revolta para as ruas. (NOBRE, p.10, 2013)

---

<sup>8</sup> O PDL nº 234/2011 previa suspender dois artigos da resolução do CFP nº 1/1999 que estabelece normas quanto ao tema da orientação sexual. Disponível em: <

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=1EC8E16D693651B8A997AFC46489C64C.node2?codteor=881210&filename=PDC+234/2011](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=1EC8E16D693651B8A997AFC46489C64C.node2?codteor=881210&filename=PDC+234/2011)> Acesso em: 11 nov. 2014

<sup>9</sup> Previa a limitação do poder de investigação por parte do Ministério Público. Disponível em: <

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=969478&filename=PEC+37/201](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=969478&filename=PEC+37/201)> Acesso em 13 nov. 2014.



No entanto, para o MPL, a internet não foi um fator determinante na sua atuação em junho de 2013, embora reconheça a visibilidade que as páginas do movimento na web tiveram naquele momento, pois

Se não tivesse internet ainda ia ter Junho, se não tivesse o evento no Facebook para convidar os amigos, iriam mandar mensagens de celular pra eles, ou ia chegar no trabalho e falar pra eles, se não tivesse Tumblr pra mostrar as fotinhos, você ia chegar lá, arregaçar a calça da perna e mostrar a porra da bala de borracha, ou você ia chegar no trabalho e o cara ia ver sua cara, o jeito que ela tava. É isso, tem sua importância, mas tem seus limites e contextualizar isso, abre um caminho pra uma coisa muito complicada, como se não fosse uma questão das pessoas lutando, como se as mídias fossem os instrumentos mobilizatórios, não é isso, tá longe disso. (LUCA *Apud* Santos, p. 114, 2014.)

A partir do dia 21, inicia-se a última etapa das manifestações que corresponde com um declínio da intensidade dos protestos, além de uma atuação mais efetiva do governo federal, propondo medidas que geraram forte repercussão no país.

### **A comunicação no MPL.**

O MPL possui uma comissão de Comunicação que tem como função não sobrecarregar em um único membro o gerenciamento dos canais de informação do grupo e sem qualquer apoio de pessoas fora do movimento. Quem está na comissão é quem tem mais afinidade com a área ou que tenha conhecimento técnico, por exemplo, com programas de computador que possam ser utilizados nas redes sociais do grupo (LUCCA *apud* Santos, 2013).

No entanto, a comissão não tem poder de decidir sobre o conteúdo que irá ser publicado, mas funciona como elo entre o movimento e o público externo (LUCCA *apud* Santos, 2013). O movimento possui um site que se encarrega de divulgar a sua história, mobilizações em anos anteriores de aumento de passagem, espaço para a promoção de venda de materiais que auxiliem os seus custos, post com notícias e endereços eletrônicos de MPL de outras cidades.

Também conta com um perfil no Facebook<sup>10</sup>, onde postam notícias sobre mobilizações. Há uma opção deliberada de não publicizar qualquer evento convocado pelo movimento em perfil pessoal dos seus membros, a fim de evitar alguma

---

<sup>10</sup> Disponível em: <<https://www.facebook.com/passelivresp>> Acesso em 5 jan. 2015.



visibilidade a esses militantes que possam colocar em risco a sua segurança no tocante à investigação policial, por exemplo (LUCCA apud Santos, 2013).

Essa preocupação com a segurança dos membros do movimento leva o MPL a ter dois tipos de comunicação, uma externa e outra interna, sendo essa última praticada com preocupação a fim de preservar a identidade dos seus membros, por exemplo, ao optarem pela utilização de uma lista de e-mails exclusiva entre os militantes e que qualquer pessoa de fora do grupo que eventualmente esteja nessa lista é considerada uma quebra de segurança (LUCCA apud Santos, 2013).

Há o cuidado em assuntos tratados por meio de ligações telefônica entre os membros, a fim de não correrem o risco de serem grampeados (LUCCA apud Santos, 2013). Além disso, eles optam pelo uso da plataforma RISEUP que oferece contas de e-mail e listas de discussão, sobretudo, para movimentos sociais, no sentido de garantir segurança quanto a rastreamento.

Já os membros que dão entrevistas em veículos de comunicação são destacados pelo movimento através de um consenso em que se observa a alternância de nomes que irão concedê-las, da mesma forma, também aqueles que irão tratar pautas relativas do movimento com os entes públicos: município, Estado e a União, também visando à segurança dos ativistas (LUCCA apud Santos, 2013).

Há reuniões do movimento em que se chega à conclusão da necessidade de explicar alguma pauta do movimento por meio de um canal de comunicação, o que é operacionalizado pela Comissão (LUCCA apud Santos, 2013), o que demonstra que não apenas os canais do MPL servem para convocação de eventos. Além disso, há o reconhecimento que o volume de mensagens recebidas é muito além da capacidade de resposta por parte dos militantes.

Para o MPL, a internet tem um papel importante como elemento comunicativo, contudo, o movimento busca se pautar pela realidade, no dia-a-dia das pessoas e não, apenas, pela repercussão que alguma notícia por eles publicada possa ter.

Já em relação à mídia tradicional, o MPL entende que ele próprio deve fazer a própria comunicação, pois não acha que suas pautas e mobilizações possam ter espaço em veículos da grande mídia e essa comunicação própria pode ser via internet, eventos,



materiais impressos que servem para favorecer o seu lado dentro de uma conjuntura de disputa política (LUCCA apud Santos, 2013)..

### **Considerações Finais.**

É curioso observar o espaço que a comunicação nos movimentos sociais, em especial no MPL, ganha a depender da sua finalidade. Seja com a adoção de precauções com o intuito de preservar os membros quanto à comunicação interna, seja na tentativa de divulgar as suas bandeiras em vários veículos de mídia quanto a comunicação externa.

No entanto, é fundamental que os movimentos possam aprimorar cada vez mais seus veículos de comunicação a fim de que suas pautas possam chegar a um número maior de pessoas, pois a quanto a sua presença na mídia tradicional é importante entender que

O “âmbito” dos meios é o circuito constituído por editores, jornalistas e pelos leitores (que provêm, em geral, da classe média), enquanto os direitos sociais são, via de regra, reivindicados pelas maiorias, que são os pobres. É possível supor, portanto, que, em parte, os temas sociais não frequentem as preocupações de diretores de jornais, jornalistas e mesmo leitores por uma questão de pertencimento social. (Soares, 2009, p. 139)

### **Referências Bibliográficas**

CASLTELLES, Manuel. **Redes de Indignación e Esperanza**. Madrid: Alianza Editorial, 2012.

FREITAS, Patrícia Pontes de. **As Verticalidades e as Horizontalidades do Transporte Público de Salvador-BA**. Dissertação. Universidade Federal da Bahia (UFBA). Salvador, 2009.

GOHN, Maria da Gloria Gohn. **Teoria dos Movimentos Sociais: Paradigmas clássicos e contemporâneos**. São Paulo: Edições Loyola, 1997.

INÁCIO, Ana Elise Cardoso. **Jovens em Movimento: Um Estudo Sobre o Movimento Passe Livre em Florianópolis**. Dissertação. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis, 2008.

LOCATELLI, Piero. **#VEMPRARUA – As revoltas de junho pelo jovem repórter que recebeu passe livre para contar a história do movimento**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

LUCA. Luca: depoimento [22 set. 2013]. São Paulo, SP. In: **Movimentos Sociais e Ciberespaço: O Uso da Internet pelo Movimento Passe Livre nas Manifestações de Junho de 2013**. Dissertação. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP). Marília, 2014.

NOBRE, Marcos. **Choque de Democracia: Razões da Revolta**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.



**Invenção do contemporâneo: Especial Ruas em Movimento.** Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=0fxv4rmyzGQ>> Acesso em 05 jan. 2015.

OLIVEIRA, Lucas Monteiro. **Entrevista Roda Viva.** 17 jun. 2013. São Paulo: TV Cultura.

SCHERER-WARREN, Ilse. **Redes de Movimentos Sociais.** São Paulo: Edições Loyola, 1993.

SINGER, André. Brasil, Junho de 2013: Classes e Ideologias Cruzadas. In: **Dossiê: Mobilizações, Protestos e Revoluções.** São Paulo: Novos Estudos – CEBRAP , n.97 nov. 2013.

SOARES, Murilo Cesar. **Representações, Jornalismo e a Esfera Pública Democrática.** São Paulo: Cultura Acadêmica Editora, 2009.

TAKEMOTO, Walter. Tarifa, Mobilidade e Exclusão Social. In: **Coleção Quero Saber.** São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2014.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana: O Que Você Precisa Saber.** São Paulo: Companhia das Letras, 2013.