

# MOVIMENTOS SOCIAIS DE TRANSPORTE: HISTÓRICO, ENFRENTAMENTOS E PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Luis Fernando Oliveira<sup>1</sup>, Livia de Tommasi<sup>2</sup>

## Resumo

O presente texto tem como objeto de estudo os movimentos sociais que tematizam a questão do transporte coletivo, especialmente os ônibus. Será feita uma rápida explicação da utilidade dos transportes públicos no âmbito do sistema capitalista, que foram objeto de alguns protestos significativos ao longo do século passado nas regiões metropolitanas do país. Será apresentado o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito da cidade de São Paulo, uma instância institucional de participação na definição das políticas públicas. Adotando uma abordagem histórica, o trabalho tratará do contexto dos anos 90 que afetou não somente os movimentos sociais de transporte, mas também outros movimentos ligados a outras questões sociais que tiveram suas forças diminuídas em consequência da onda neoliberal que se instalou no país. O texto apresenta por fim a negligência governamental em políticas públicas de transportes urbanos, que acarretou em diversas mobilizações sociais. Em relação ao CMTT especificamente, vê-se que é um lugar ocupado por segmentos ligados ao transporte urbano, embora seu caráter consultivo possa, futuramente, afastar esses grupos das discussões lá realizadas. Finalmente, constata-se que organizações não governamentais ligadas ao transporte se preocupam muito mais em questões relativas ao transporte individual que com os transportes coletivos.

**Palavras-chave:** Movimento Social, Participação, Transporte Público, Neoliberalismo.

## Abstract

The present text has as its study object the social movements that summarize the discussion about the public transport, especially the buses. A brief explanation will be given over the utility of public transport within the capitalist system, which has been subject of significant protests over the last century in the metropolitan regions of the country. The Municipal Transportation and Transit Council of the city of São Paulo will be presented, an institutional instance of participation in the definition of public policies. Adopting a historical approach, the paper will address the context of the 1990s that affected not only the social movements of transportation, but also other movements linked to other social issues that had their forces diminished as a result of the neoliberal wave that settled in the country. The text finally presents the governmental negligence in public policies of urban transport, which has resulted in several social mobilizations. In relation to the CMTT specifically, we have seen that it is a place occupied by segments connected to urban transport, although its consultative character may, in the future, distance these groups from the discussions carried out there. Finally, we find that non-governmental organizations involved in transport are much more concerned with issues related to individual transport than with public transport.

**Keywords:** Social Movement, Participation, Public Transport, Neoliberalism.

---

<sup>1</sup> Universidade Federal do ABC. E-mail: fernando.arts.2009@gmail.com

<sup>2</sup> Professora do curso de graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do ABC. E-mail: livia.tommasi@ufabc.edu.br.

## **Introdução**

O presente artigo busca apresentar os conflitos surgidos entre governos e movimentos sociais ligados ao transporte na busca por mais equidade e qualidade no meio de locomoção mais usado pela população: o transporte público. Para tanto, será apresentada uma breve explicação da importância do sistema de transporte para o capitalismo. Em seguida, o artigo focará no histórico de manifestações ocorridas no país até o surgimento do Movimento Passe Livre, um dos principais motores para os protestos de junho de 2013. Além disso, será apresentado o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, instância institucional e participativa do município de São Paulo. Por fim, faremos alguns comentários sobre as consequências da onda neoliberal instaurada no país nos anos 1990 que teve efeitos perversos sobre os movimentos sociais como um todo.

Para isso, será realizado um levantamento bibliográfico que abarque os temas de transporte, movimentos sociais e participação popular na elaboração de políticas públicas tendo em conta os seguintes aspectos: a utilidade dos transportes no mundo capitalista, os históricos dos movimentos sociais que tratam da mobilidade urbana e a desmobilização sofrida por esses movimentos (e outros) a partir do que ocorreu com a mudança de pensamento sobre o papel do Estado a partir dos anos de 1990.

## **Para que serve o transporte**

O deslocamento das pessoas realizado por meio de ônibus, trem ou metrô serve, para o capitalismo, basicamente para o transporte da mão de obra da casa para o trabalho (ASSAD, QUEIROZ, 2015). Aliás, o transporte em si serve ao capitalismo e à produção de lucro, tanto para deslocar as matérias-primas retiradas dos países produtores para os países transformadores da matéria (que a utilizam para produzir, agregando o triplo ou mais do valor à matéria) quanto para que os produtos voltem aos países fornecedores de matérias-primas, onde se concentra a maioria dos consumidores.

Diante disso, é fácil perceber a importância do transporte público quando se nota que a oferta de empregos nas grandes cidades se concentra no centro e nos arredores e é mais esparsa ou nula nas periferias. É justamente desses lugares que vem a mão de obra, num mesmo pico de horário em volume descomunal, quando todos os meios de transporte são utilizados em toda sua potência, ou seja, utilizando o máximo de espaço para o máximo de gente. Deslocar-se, em dias de trabalho, pode ser relativamente rápido se as pessoas irem apertadas (e não quiserem esperar um outro ônibus, possivelmente com menos passageiros),

com a porta do veículo mal conseguindo ser fechada por conta da lotação do ônibus. O deslocamento é rápido porque, novamente, usa-se toda a potência, ou seja, a maior parte dos veículos estão disponíveis para locomoção. Entretanto, em dias de descanso e de não produtividade, o deslocamento é dificultado ao máximo. A começar com o aumento do tempo de espera nos pontos de parada devido ao reduzido número de ônibus postos em circulação. Nas linhas de trens acontece o mesmo, principalmente nas linhas mais periféricas; no metrô, contudo, o efeito é menor, devido à sua especificidade de funcionamento com paradas mais curtas e menor distância entre as estações. Ou seja, a importância do transporte público perpassa a questão da geração de renda da população.

A partir disso temos que, tanto para o setor público, que maneja a oferta dos transportes, quanto para os empresários da área, os trabalhadores devem utilizar o transporte preferencialmente para se dirigir ao trabalho. Divertimento, lazer, circulação para ter acesso a outras perspectivas culturais ou a curtidão da cidade seja lá em que lugar ou para que, têm custos elevados, pelos valores altos das tarifas e o maior tempo de espera.

Assad e Queiróz (2015 *apud* Vasconcellos, 2012) diz que o transporte não será melhorado pelo capital até que ele esteja sendo aceito pelos trabalhadores e desde que não haja aumento dos salários visando compensações dos custos cada vez mais altos dos meios de locomoção. O que acontece é que esses meios de locomoção não são aceitos pelos trabalhadores<sup>3</sup>. Os motivos para se elogiar os transportes são mínimos, como já foi mencionado acima. Contudo, se os trabalhadores não aceitam os meios ofertados, por que não reclamam? Vasconcellos responde que, mesmo que haja pressões por parte da população, os responsáveis pela operação do transporte público (em caso de concessão do transporte, são empresas privadas ou cooperativas as responsáveis) chamam o Estado para que este utilize recursos públicos, quando o ideal seria que as próprias operadoras de transporte resolvessem os problemas apontados pelos usuários (ASSAD, QUEIRÓZ, 2015, p. 9 *apud* VASCONCELLOS, 2012).

Como mencionado, os transportes públicos das cidades grandes são pensados somente como algo que serve para levar os trabalhadores das suas respectivas casas para os seus respectivos locais de trabalho. No Brasil, o rumo do plano desenvolvimentista que foi adotado ao longo do século passado teve como um dos objetivos o fortalecimento da indústria automobilística individual, com a propagação do lema “um carro para cada pessoa”, de modo que hoje o efeito de ter tantos carros nas ruas acaba provocando o mesmo efeito,

---

<sup>3</sup> Segundo Índice de Qualidade de Transporte da EMTU acessado via Diário do Transporte (BAZAMIM, 2017).

analogamente, que placas de gordura nas veias ou quando grandes quantidades de lixo nas ruas entopem os bueiros, alagando as ruas das cidades. Isto é, a quantidade de carros hoje é tamanha que em horários de pico eles chegam a provocar engarrafamentos e, de certa forma, impedem que o fluxo continue fluindo. A posse do carro como indicador de elevação do status e de distinção social, os grandes incentivos governamentais e a construção de ruas e avenidas foram as deixas para que nas manhãs e finais das tardes se formassem os famosos engarrafamentos junto com a poluição e outros males. Tudo isso com a alta densidade de pessoas circulando nas ruas e avenidas nesses horários, em que cabem, em 40 carros com 48 passageiros (a média na cidade de SP), um ônibus<sup>4</sup>. Isto é, no espaço ocupado por 40 carros levando ao todo 48 pessoas (840 m<sup>2</sup>), é possível levar as mesmas pessoas utilizando um ônibus (nesse caso, todas elas vão sentadas).

Diante do descaso com o setor de transporte coletivo (entre eles, a prioridade histórica dada ao transporte individual em detrimento do coletivo, a dificuldade e lentidão na implantação de faixas exclusivas de ônibus e os atrasos na abertura de licitação para o sistema de transporte<sup>5</sup>) e com a população que mais utiliza esse meio de locomoção, os movimentos sociais organizaram protestos para cobrar os governos que ao longo do século passado e atual dificultaram a locomoção da população em geral, incluindo os trabalhadores.

### **Os movimentos sociais de transporte e a participação institucional**

Os protestos no Brasil tendo como foco o transporte público têm seus primeiros registros por volta de 1879. Como relata Gohn (2010), conforme citado por Assad e Queiroz (2015), o primeiro registro de reivindicação (em forma de carta a ser entregue a Dom Pedro II) foi motivado pelo aumento do valor das passagens dos bondes (provavelmente no Rio de Janeiro). A partir disso, houve mais registros de protestos (ASSAD e QUEIROZ, 2015, p.17-20): em 1909, para pedir o aumento do número de ônibus nas ruas; no mesmo ano, pelas condições dos serviços de bondes; em 1947, depredação de ônibus por aumento de passagem (em São Paulo); em 1956, pelo aumento no valor da passagem, em que houve bloqueio de vias (no Rio de Janeiro); em 1959, ataque às barcas que realizavam a travessia de Niterói para

---

<sup>4</sup> Em teste empírico realizado pelo jornal Folha de S. Paulo (GALLO, 2015).

<sup>5</sup> Problema por quais passam as cidades de São Paulo e as do ABC Paulista. As empresas de transportes de São Paulo operam com contrato emergencial desde 2013. Neste mesmo ano, houve o lançamento do processo de concessão através de edital, mas somente em 2018 houve a abertura de consulta pública. O ABC possui diversas empresas de ônibus operando com contrato emergencial. A primeira tentativa de licitar a área ocorreu em 1998 e, desde então, ocorreram diversas postergações causadas principalmente pelas próprias empresas operadoras de ônibus.

a cidade do Rio de Janeiro por falta de cumprimento dos horários das viagens; em 1974 e 1976, protestos violentos em São Paulo e Rio de Janeiro pelas condições do transporte público; em 1981, em Salvador, protestos conhecidos como Movimento contra a Carestia foram marcados por violência e motivados pelo aumento nas passagens e em São Paulo no mesmo período outros protestos aconteceram pelo mesmo motivo.

A partir de 2000, estudantes protagonizaram as reivindicações pelo direito ao transporte público. A Revolta do Buzu, como ficou conhecido o protesto contra o aumento da tarifa e pela reivindicação de passe livre estudantil, ocorreu em 2003 em Salvador e foi motivada pelo aumento das passagens de ônibus. Estudantes secundaristas e universitários foram a maioria nos protestos, fechando ruas e usando bolinhas de gude e óleo contra as tropas da Polícia Militar (OLIVEIRA e CARVALHO, 2007).

Os protestos de Salvador foram gravados e compartilhados em diversas partes do país, servindo de inspiração a outros estudantes. O Movimento Passe Livre (MPL), em São Paulo, surgiu por inspiração tanto da Revolta do Buzu de Salvador quanto da Revolta das Catracas, ocorrida em Florianópolis em 2004 e 2005 — suas reivindicações também eram relacionadas à revogação do aumento das tarifas de ônibus (MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2009).

O MPL, cuja principal reivindicação é o passe livre, pautou o assunto realizando debates públicos e protestos em várias cidades, desde 2005 até 2013 quando ocorreram os grandes protestos que foram além da pauta original dos transportes. A partir de 2013, foi instituído o passe livre para estudantes em algumas cidades em que houve os protestos capitaneados pelo MPL, como Goiás<sup>6</sup>, São Paulo<sup>7</sup>, Rio de Janeiro<sup>8</sup> e São Bernardo do Campo<sup>9</sup>. É possível dizer que o acato do passe livre e a revogação do aumento das passagens pelos governos foi uma grande vitória, visto que, em geral, no máximo o que os governos fizeram ao longo da década foi oferecer “benefícios” alternativos sem, no entanto, revogar o aumento das passagens. Como relata uma estudante que participou da Revolta do Buzu:

Quando eles [os representantes das entidades estudantis] sentavam pra negociar [com o governo], eles achavam que tinham poder pra negociar e pra tirar a galera da rua, mas na prática isso não tava acontecendo. E teve o ‘golpe final’, que foram as entidades que chegaram e deram migalhas pra gente como o domingo – que a gente não tinha direito à meia passagem, e não funcionou no primeiro domingo –, a questão das férias..., aumentou o número de créditos [do Smart Card]. Como eu disse: só migalhas mesmo. (OLIVEIRA, CARVALHO, 2007, p. 18).

<sup>6</sup> Decreto nº 7.911, de 26 de junho de 2013 (GOIÁS, 2013).

<sup>7</sup> Portaria nº 25/15, da Secretaria municipal de Transportes (SÃO PAULO, 2015).

<sup>8</sup> Decreto nº 38.280, de 29 de janeiro de 2014 (RIO DE JANEIRO, 2014).

<sup>9</sup> Lei nº 6.391, de 18 de março de 2015 (SÃO BERNARDO DO CAMPO, 2015).

Em São Paulo, em parte como resposta às manifestações de junho de 2013<sup>10</sup>, foi criado o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte — CMTT —, pelo decreto nº 54.058, de 2013, e começou-se a discutir o Plano de Mobilidade, que viraria lei em 2016. O CMTT tem caráter consultivo, propositivo e participativo e é composto por 21 representantes de órgãos municipais, 21 da sociedade civil (divididos em áreas temáticas e pelas zonas regionais da cidade) e 21 dos operadores dos serviços de transporte. Realiza, desde sua criação, reuniões regulares a cada dois ou três meses. Algumas pautas são: a apresentação de ações futuras da secretaria de transporte, a discussão de estudos relacionados a mobilidade e transporte, sugestões e reclamações dos representantes e de pessoas que não fazem parte do conselho, entre outras.

Barbosa e Kerbaux (2017), em estudo sobre o CMTT, abordam a criação do conselho e fazem uma análise das reuniões que lá ocorreram entre 2013 e 2014, traçando os avanços e retrocessos da institucionalização da participação nos debates sobre mobilidade urbana. Para elas, a criação do conselho ocorreu por três fatores: a pressão popular ocorrida nos protestos de junho, a exigência da Política Nacional de Mobilidade Urbana (lei nº 12.587/2012) e a Comissão Parlamentar de Inquérito sobre os Transportes instaurada pela Câmara Municipal em razão dos protestos daquele ano (BARBOSA, KERBAUX, 2017). De acordo com entrevista realizada com Josias Lech, o então secretário executivo do Conselho à época do estudo, já havia alguma cobrança (via ordem judicial) pela criação de algo parecido com um conselho setorial antes do início da gestão do PT, em 2013. Em razão da necessidade de uma lei municipal autorizando a criação de tal conselho através de decreto, entretanto, as ordens judiciais não foram cumpridas (BARBOSA, KERBAUX, 2017 *apud* LECH). A Política Nacional de Mobilidade Urbana também foi outro fator que exigia a criação de um conselho de transporte pois, entre outras exigências, determina a criação de instâncias de participação, planejamento e fiscalização em que é garantida a presença de membros do poder executivo, da sociedade civil e de representantes das empresas concessionárias de transporte (BRASIL, 2012, art. 15). Desse modo, o processo de criação de um conselho de transportes já estava encaminhado pelas vias institucionais. Porém, foram as manifestações de junho que "tiraram da gaveta" os processos judiciais, acelerando a criação do CMTT, visto que as reivindicações pediam mais participação popular na gestão do transporte público.

---

<sup>10</sup> Para alguns estudos sobre as manifestações de junho de 2013, confira SINGER (2013), SCHERER-WARREN (2014), SILVA (2015) e PINTO (2017).

A questão da representatividade do Conselho foi logo criticada em sua primeira reunião, conforme relatam Barbosa e Kerbauy (2017). Érica de Oliveira, assumindo a cadeira reservada ao MPL, reprovou a maior proporção de representantes do poder público e do setor empresarial frente às cadeiras reservadas para membros da sociedade, tornando a participação popular mais difícil. Por outro lado, em relação ao alto número de cadeiras reservadas ao executivo, Josias Lech argumentou que a presença da Prefeitura no Conselho é importante para que sejam esclarecidos os pontos relativos aos debates que concernem o poder público, além de ser uma tentativa de aproximação entre a esfera governamental e a população (Idem, 2017).

Os pontos positivos do CMTT apontados pelas autoras foram a participação efetiva dos setores de trabalhadores ligadas ao transporte, como no caso de taxistas e de empresas de fretamento de veículos, que reivindicaram a permissão de uso de faixas de ônibus, além dos segmentos preocupados com o transporte por bicicletas e os realizados a pé, preocupados em obter um maior número de ciclovias e calçadas inclusivas para as pessoas portadoras de deficiência (Idem, 2017). Nos dois casos, houve a possibilidade de discutir os diferentes pontos de vistas dos interessados. Ademais, em horários definidos das reuniões, o Conselho permite que qualquer pessoa interessada se manifeste através da “Palavra Aberta”, algo que estimula a participação do cidadão comum (Idem, 2017). Por outro lado, como pontos negativos, são apontados o controle do poder executivo sobre a agenda do Conselho (pois é ele quem convoca as reuniões na figura do secretário de transportes) e o fato do Conselho ser consultivo, deixando nas mãos da Prefeitura a decisão sobre a política de transporte. Se as pautas discutidas no CMTT não surtem efeitos práticos, o papel político do Conselho é enfraquecido e as reuniões acabam sendo esvaziadas (Idem, 2017).

Por sua vez, o Plano de Mobilidade Urbana, instituído pelo Decreto ° 56.834 de 2016, é uma exigência da Política Nacional de Mobilidade Urbana que obriga os municípios com mais de 20 mil habitantes a criá-lo. Esta lei federal foi uma resposta aos protestos de junho de 2013. A prefeitura de São Paulo criou o CMTT que, em sua primeira reunião, colocou em pauta a realização de reuniões ordinárias para a discussão do Plano de Mobilidade; em agosto de 2014 a prefeitura decretou a criação do grupo de trabalho do plano, composto por membros de secretarias do governo paulistano. Nesse grupo não houve a participação de nenhum membro da sociedade (nem dos movimentos nem do setor empresarial). No documento do plano, contudo, são mencionados como responsáveis pela sua elaboração todos os membros que compunham o CMTT na época (a data de elaboração do plano é 2015). De todo modo, o

plano é um documento elaborado para nortear as políticas de mobilidade até 2030 na cidade, e prevê a construção de mais ciclovias, calçadas novas e reformadas, corredores de ônibus e frota noturna de transporte público (o que já ocorre) e, entre outras coisas, prevê transporte hidroviário que, na realidade é de responsabilidade do Governo do Estado. O plano foi elaborado, mas nada garante que ele será efetivado pela atual gestão.

### **A desmobilização dos movimentos**

Como vimos, antes da retomada das lutas na segunda década do século XXI, durante os anos 90 os movimentos sociais de transporte (e os demais) foram mais acanhados. Os contextos sociais, políticos e ideológicos sofreram uma mudança de rumo, divergindo da euforia e do otimismo permitido pelo processo de redemocratização e a elaboração da Constituição Federal. A chamada confluência perversa, expressão utilizada pela cientista política Evelina Dagnino (2004), ligou duas ideologias opostas a um mesmo objetivo: uma sociedade civil participante ou, nas palavras da autora, “ativa e propositiva” (DAGNINO, 2004, p. 97).

O período logo após a democratização propiciou na população o ensejo de participação e discussão de política e questões sociais tanto no âmbito mais informal (nos bairros, bares e conversas nas ruas) quanto no âmbito institucional, através de assembleias e conselhos temáticos de políticas públicas. Os reestabelecimentos das eleições junto com as liberdades gerais também propiciaram tal ensejo. A soberania e a participação popular foram os nortes de diversos setores da sociedade, que viam na expansão da cidadania e da democracia maneiras de melhorar as condições de vida de toda a população.

Porém, ao mesmo tempo em que a influência democrática varria a ditadura para fora do poder, o neoliberalismo influenciou a gestão dos governos pós-ditadura, que atuaram no sentido de diminuir a responsabilidade e atuação do Estado (um Estado mínimo e mais eficiente) e enfraquecer as empresas públicas, para garantir o livre comércio mesmo na área das políticas sociais. As funções do Estado deveriam ser diminuídas e repassadas a outros setores da sociedade. Para que a máquina estatal seja mais eficiente, os custos deveriam ser cortados. Segundo a ideologia neoliberal, as privatizações deveriam ser realizadas para, supostamente, evitar que a máquina pública seja posta a serviço dos políticos. Além disso, essas empresas seriam melhor administradas por quem mais entende de administração e gestão de empresas, isto é, o mercado. E se há muita dificuldade e risco por parte do setor privado para fazer investimentos no país, isso seria motivado pelo Estado que regulamenta



excessivamente a sociedade, de modo que as oportunidades de lucro são escassas. Desse modo, na visão neoliberal, para que seja possível ter empregos e uma sociedade mais desenvolvida, as leis e regulamentações deveriam ser afrouxadas. Assim foram apresentados e justificados os ideais do neoliberalismo durante os anos de 1990 para a população que participou do processo de construção da Constituição — ideais completamente contrários àqueles que inspiraram a Constituição cidadã que definiu as funções e obrigações do Estado na garantia dos direitos sociais, políticos e civis de toda a população

Para Dagnino, o embate entre o projeto democrático participativo e o projeto neoliberal passou a operar no campo da semântica. Os conceitos de sociedade civil, participação e cidadania mudaram de sentido, adequando-se ao pensamento neoliberal (DAGNINO, 2004).

Para o primeiro termo, sociedade civil ficou atrelado às ONGs, que assumiram muitas funções do Estado no âmbito das políticas sociais. Nas palavras da autora,

o predomínio maciço das ONG, expressa, por um lado, a difusão de um paradigma global que mantém estreitos vínculos com o modelo neoliberal, na medida em que responde às exigências dos ajustes estruturais por ele determinados. Por outro lado, com o crescente abandono de vínculos orgânicos com os movimentos sociais que as caracterizava em períodos anteriores, a autonomização política das ONG cria uma situação peculiar onde essas organizações são responsáveis perante as agências internacionais que as financiam e o Estado que as contrata como prestadoras de serviços, mas não perante a sociedade civil, da qual se intitulam representantes, nem tampouco perante os setores sociais de cujos interesses são portadoras, ou perante qualquer outra instância de caráter propriamente público. (DAGNINO, 2004, p. 101)

Para o segundo termo, o ideal de participação foi encontrando outro significado tendo em vista a atuação de ONGs, que teriam mais legitimidade por possuírem um aparato técnico e (supostamente) expressarem os interesses da sociedade.

Ao mesmo tempo, o ideal da participação é utilizado para legitimar as ações dos governantes. Vemos isso claramente no âmbito do CMTT, cujos debates e reivindicações não se tornam realidade, já que o conselho é meramente consultivo, mas sua existência permite legitimar as decisões que o governo toma. A participação da sociedade civil é limitada à gestão (DAGNINO, 2014) e execução (e não na elaboração) de políticas públicas (TOMMASI, 1997) enquanto a elaboração dessas políticas permanece nas mãos dos governantes. Ao contrário, era justamente a possibilidade de participar da elaboração e do controle das políticas e dos serviços que tinha motivado e dado sentido político ao conceito de participação popular durante o processo de democratização.

Por fim, a noção de cidadania é reduzida à esfera individual e mercadológica/consumista no sentido de que uma pessoa somente é cidadã se ela consome e compra produtos no mercado. Conforme Dagnino, “tornar-se cidadão passa a significar a integração individual ao mercado, como consumidor e como produtor” (DAGNINO, 2004, p. 13).

Assim, os movimentos sociais perderam força e desmobilizaram-se. Aqueles que mantiveram suas ações passaram a trabalhar junto ao Estado nos programas e políticas governamentais:

[...] a conjuntura passa a exigir desses movimentos um outro tipo de atuação, não tanto reivindicação, mas de uma atuação mais propositiva, no sentido de participar de algumas frentes de trabalho, participar de alguns programas, porque, justamente, o Estado, que é o outro grande eixo dessas mudanças, passa a ser mais um gestor controlador e menos executor de trabalhos, de frentes na área das políticas sociais. E esse Estado gestor vai fazer parcerias com entidades da sociedade civil e essas entidades, vão criar espaços para a participação social institucionalizada, organizada. Vários movimentos sociais, que antes estavam apenas demandando, reivindicando, neste segundo momento, estão em várias dessas frentes participando efetivamente, em termos de algumas políticas focalizadas, algumas políticas pontuais, na construção de determinadas frentes que buscam dar respostas aos problemas sociais (ASSAD e QUEIRÓZ, 2015, p. 20).

Dessa maneira, os movimentos foram absorvidos para dentro do aparelho estatal, perdendo suas autonomias, forças e espírito de luta enquanto o Estado não garantia os direitos que todos os cidadãos deveriam ter. Por outro lado, os movimentos que resistiram e resistem ao aparelhamento estatal, cujo objeto de luta batem de frente com os interesses das classes privilegiadas, continuam sendo criminalizados (MAIOR, 2015).

### **Considerações finais**

Portanto, o que se tem, não somente no âmbito dos transportes, mas em outras questões de interesse dos mais pobres, é a deliberada negligência governamental, que torna as condições de vida dos pobres mais pobres ainda. E se depois de tudo, quando não mais se toleram as humilhações, reivindica-se maior comprometimento dos governantes, eles ignoram ou, quando a pressão popular está demasiada grande, logo eles utilizam seu aparato militar para reprimir e silenciar os protestos.

Na cidade de São Paulo, as vias institucionais de participação popular relativas ao transporte público existem e, de certa forma, chegam a funcionar. Embora conte com baixa presença do cidadão comum, conforme já relato acima, o CMTT abre espaço para que segmentos da sociedade participem dele regularmente de forma ativa, o que o torna bastante

representativo. Contudo, o seu caráter consultivo é algo que, a longo prazo, pode afastar até as pessoas mais engajadas institucionalmente nos assuntos relativos ao transporte urbano.

As entidades do terceiro setor existentes detêm-se muito mais nas questões relativas ao transporte de pedestres ou realizado por bicicleta (portanto, meios individuais de locomoção) e se preocupam mais com os níveis de poluição do ar atmosférico do que com a melhoria dos ônibus lentos e superlotados circulantes pela cidade.

Diante de tudo isso, fica o questionamento: é possível que os movimentos sociais reivindiquem ônibus confortáveis e ágeis, novas linhas de metrô e mais opções de transportes alternativos que abarcam toda a cidade de uma forma que os gestores públicos de fato se importem com a qualidade dos transportes e os problemas por que passa a população?

### Referências Bibliográficas

ASSAD, Kader Carvalho; QUEIRÓZ, Imar Domingos. Movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil: manifestações, estratégias de luta e desafios. **SERVIÇO SOCIAL E SOCIEDADE**, Londrina, V. 18, N.1, P.05 - 23, JUL./DEZ 2015.

BARBOSA, Gisele Heloise; KERBAUY, Maria Teresa. Inclusividade e mobilidade urbana na cidade global: a institucionalização da participação em São Paulo. In: Encontro Internacional Participação, Democracia e Políticas Públicas, 3, 2017, Vitória. **Anais**. Vitória: UFES, 2017. p. 407–430.

BAZAMIM, Adamo. EXCLUSIVO: IQT DA EMTU – Nota zero para a frota de ônibus do ABC. **Diário do Transporte**, Novembro de 2017. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/11/16/iqt-da-emptu-nota-zero-para-a-frota-de-onibus-do-abc/>>. Acesso em: 08 de Abril de 2018.

BRASIL. Lei nº 12587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF, 3 jan. 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em: 23 de Abril de 2018.

DAGNINO, Evelina. Sociedade civil, participação e cidadania: de que estamos falando?. In: Daniel Mato (coord.), **Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización**. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, 2004. pp. 95-110

DE TOMMASI, Livia. **Em busca da identidade: o movimento de defesa dos direitos da criança e do adolescente no Brasil e a questão da participação**. 1997. Tese (Doutorado em Sociologia). Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, França.

GALLO, Ricardo. Experiência em SP mostra que carros usam 17 vezes mais espaço para levar mesmo número de gente que um ônibus. **Folha de S. Paulo**, setembro de 2015. Disponível em: <<http://arte.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/01/24/sp-se-move/>>. Acesso em: 08 de Abril de 2018.

GOIÁS (Estado). Decreto nº 7911, de 29 de junho de 2013. Institui o Programa Passe Livre Estudantil (PLE) e estabelece seu Regulamento. Goiânia, GO, 26 jun. 2013. Disponível em: <[http://www.gabinetcivil.goias.gov.br/decretos/numerados/2013/decreto\\_7911.htm](http://www.gabinetcivil.goias.gov.br/decretos/numerados/2013/decreto_7911.htm)>. Acesso em: 23 de Abril de 2018.

MAIOR, Jorge Luiz Souto. A vez do direito social e da descriminalização dos movimentos sociais. In: VAINER, Carlos Bernardo (Org.). **Cidades rebeldes: Passe livre e as**

**manifestações que tomaram as ruas do Brasil.** São Paulo: Boitempo Editorial, 2015. Cap. 12. p. 79-85.

\_\_\_\_\_. **A vez do direito social e da descriminalização dos movimentos sociais.** Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 1 ed. São Paulo. Boitempo Editorial, 2013.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. **Em sete pontos, o Movimento Passe Livre explica quem é, o que pretende e como está organizado.** TarifaZero.org, julho de 2009. Disponível em: <<http://tarifazero.org/mpl/>>. Acesso em: 08 de Abril de 2018.

OLIVEIRA, Júlia R., CARVALHO, Ana Paulo. **A Revolta do Buzu - Salvador (BA): Manifestações dos estudantes secundaristas contra o aumento da tarifa de ônibus.** 2007. JUVENTUDE E INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA: CARACTERIZAÇÃO DE SITUAÇÕES-TIPO E ORGANIZAÇÕES JUVENIS.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES. **Participação social.** Disponível em: <[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao\\_social/](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/)>. Acesso em: 08 de Abril de 2018.

PINTO, Céli Regina Jardim. A trajetória discursiva das manifestações de rua no Brasil (2013-2015). **Lua Nova**, n. 100: 119-153, 2017.

RIO DE JANEIRO (Município). Decreto nº 38.280, de 29 de janeiro de 2014. Institui o PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO e amplia benefícios aos estudantes da Rede Pública de Ensino, alterando o Decreto nº32.842, de 1º de outubro de 2010, que institui o Bilhete Único Carioca. Rio de Janeiro, RJ, 29 jan. 2014. Disponível em: <[http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4138119/DECRETO\\_38280\\_DE\\_29\\_DE\\_JANEIRO\\_DE\\_2014.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4138119/DECRETO_38280_DE_29_DE_JANEIRO_DE_2014.pdf)>. Acesso em: 23 de Abril de 2018.

SÃO BERNARDO DO CAMPO (Município). Lei nº 6.391, de 18 de março de 2015. Altera o Art. 2º da Lei Municipal Nº 5.289, de 29 de abril de 2004, que dispõe sobre uso especial, sem ônus, do transporte coletivo municipal, e dá outras providências. São Bernardo do Campo, SP, 18 mar. 2015. Disponível em: <[http://www.legislacao.saobernardo.sp.gov.br/lmd/legislacao/visualiza-pdf/2015\\_L\\_06391](http://www.legislacao.saobernardo.sp.gov.br/lmd/legislacao/visualiza-pdf/2015_L_06391)>. Acesso em: 23 de Abril de 2018.

SÃO PAULO (Município). Portaria nº 25, de 2015. Regulamenta a isenção de pagamento aos estudantes de que trata o artigo 15 da Lei Municipal nº 16.097 de 29 de dezembro de 2014 no serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo. São Paulo, SP, 2015. Disponível em: <[http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=14032015P\\_000252015SMT](http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=14032015P_000252015SMT)>. Acesso em: 23 de Abril de 2018.

SCHERER-WARREN, Ilse. Manifestações de rua no Brasil 2013: encontros e desencontros na política. **Caderno CRH**, v. 27, n. 71: 417-429, 2014.

SILVA, Ilse Gomes. Democracia e criminalização dos movimentos sociais no Brasil: as manifestações de junho de 2013. **Revista de Políticas Públicas**, v. 19, n. 2, 2015.

SINGER, André. **Brasil, junho de 2013, classes e ideologias cruzadas**. *Novos Estudos-CEBRAP*, n. 97, p. 23-40, 2013.