

O IDEÁRIO DO MPL-SP

Diego Marques*

Neste artigo vamos apresentar o conjunto das ideias principais do MPL-SP, o que denominamos como o seu ideário¹. As ideias que vamos apresentar justificam o objetivo da organização mobilizadora, sua forma de organização e suas mobilizações. Nossa análise revela a produção de ideias da concepção passelivrista da organização, que é auxiliada por várias outras concepções. A produção intelectual do caso do MPL-SP é voltada para a defesa do passe-livre. Como demonstraremos, a

* Professor do Instituto Federal Goiano, Campus Morrinhos; Doutor em Ciências Sociais pela UnB (Universidade de Brasília).

¹ A palavra ideia possibilita uma série de derivações, entre elas encontramos: ideal, idealista, ideograma, ideologia, etc., e ideário é somente uma de suas variações. No dicionário ideário está relacionado como um conjunto de ideias principais (de um autor, de uma obra, de uma organização, etc.) e com a reunião de desejos e objetivos que fazem parte de uma.

organização vai delimitar todas as suas ideias, e ações, ao objetivo do passe-livre, daí que procede pelo reducionismo no que diz respeito à questão das passagens.

A disputa de ideias nas origens do MPL

As ideias do MPL foram produzidas no seio da mobilização e reivindicação estudantil e marcadas por uma dualidade inicial que aos poucos cedeu espaço para a unidade de ideias dentro da organização. Vejamos a seguinte frase final de chamado para o Primeiro Encontro pelo Passe Livre, em julho de 2004, na cidade de Florianópolis:

Dentro dessa reivindicação legítima e incontestável repousa a chave das correntes, da gaiola que nos tange a liberdade, da porta de uma nova sociedade, onde possamos passar livres não apenas nas catracas de ônibus, mas nas catracas da vida (Manifesto e Resoluções aprovadas no I Encontro Nacional pelo Passe Livre. 16 a 18 de Julho de 2004 – Florianópolis).

A reivindicação grupal, inserida no “Manifesto aos estudantes do Brasil Por um Encontro Nacional pelo Passe Livre”, é apresentada no aspecto mais amplo, de chegar na “porta de uma nova sociedade”. As catracas de ônibus

simbolizam as catracas da vida, necessitando, portanto, passar livres nas catracas. Ao nos depararmos com a evolução histórica das ideias do MPL, percebemos a mudança dentro da estrutura global de justificativa do passe livre, em que há um trânsito da justificativa da reivindicação para ir “além do capitalismo”, e para a justificativa da mobilidade urbana, do “direito à cidade”.

Em que pese a presença de correntes políticas dentro do MPL², as ideias que foram objeto desta pesquisa foram todas elaboradas e publicadas como ideias consensuais da organização: “as decisões do movimento são construídas na busca pelo consenso através da livre e ampla discussão” (Carta de Princípios). Nas “Resoluções Consensuais” do Encontro de 2004 lemos que “1. Não existe saída para a classe trabalhadora e para a juventude que não passa pela Revolução”.

² O que variava bastante em cada localidade. Em Florianópolis, por exemplo, havia a presença da JRI, que teve origem no PT; em São Paulo, havia a presença da juventude do PSTU e de anarquistas; e em Brasília havia a participação quase exclusiva de anarquistas e autonomistas.

Já a Cartilha da Campanha Tarifa Zero, de 2011, diz o seguinte: “a Tarifa Zero mudaria tudo na cidade!”. Já adiantamos anteriormente, e agora trata-se de expor o processo em que o MPL, enfatizando na organização em São Paulo, vai elaborando a concepção que chamamos de “passelivrista” a respeito da sociedade.

De fato, o MPL, em suas origens, havia definido um modelo de organização que está em sua Carta de Princípios:

O Movimento Passe Livre é um movimento horizontal, autônomo, independente e apartidário, mas não antipartidário. A independência do MPL se faz não somente em relação a partidos, mas também a ONGs, instituições religiosas, financeiras etc. (CARTA DE PRINCÍPIOS, 2005).

E os objetivos de médio e longo prazo:

O MPL não tem fim em si mesmo, deve ser um meio para a construção de uma outra sociedade. Da mesma forma, a luta pelo passe-livre estudantil não tem um fim em si mesma [...] Assim, deve-se construir o MPL com reivindicações que ultrapassem os limites do capitalismo, vindo a se somar a movimentos revolucionários que contestam a ordem vigente (CARTA DE PRINCÍPIOS, 2005).

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[89]

Com a Carta de Princípios, a organização se expressava afirmando um modelo de organização e objetivos que estariam, segundo a própria organização, alinhados com pontos essenciais do anarquismo e do autonomismo. Esta junção de ideias em comum levou a diversos analistas, ao longo do tempo, a entenderem o MPL através de seu próprio discurso, daquilo que eles próprios dizem – e isto aqui reside um procedimento metodológico problemático. Isso porque estes analistas acabam não relacionando o que é dito com o que é feito, bem como se esquecem que o que é feito só o é feito sob determinadas condições.

Assim, há um aspecto importante das ideias do MPL em geral, e do MPL-SP em específico, que não foi esclarecido na época de sua criação. Na mesma Carta de Princípios se lê o seguinte a respeito da luta pelo passe livre:

Ela é o instrumento inicial de debate sobre a transformação da atual concepção de transporte coletivo urbano, rechaçando a concepção mercadológica de transporte e abrindo a luta por um transporte público, gratuito e de qualidade, como direito para o conjunto da sociedade; por um transporte

coletivo fora da iniciativa privada, sob controle público (dos trabalhadores e usuários) (CARTA DE PRINCÍPIOS, 2005).

Na origem do MPL se expressavam duas formas de compreender a questão do transporte: de um lado, reivindicar para ir além e formar parte do processo revolucionário, e, por outro lado, contribuir para transformar a atual concepção sobre transporte, inserindo-o na lógica do público, gratuito e de qualidade (e fora da iniciativa privada).

Ao longo dos Encontros Nacionais do Movimento Passe Livre (que ocorreram em 2005, 2006, 2007 e um último em 2013) e nos seus documentos lançados, o debate buscou articular o objetivo do passe livre e a geração de condições para transformar a totalidade da sociedade. Assim, encontramos as seguintes “resoluções consensuais”:

- “Para a juventude independente que se reúne hoje no Encontro Nacional pelo Passe Livre, o que está colocado é ampliar a luta pelas reivindicações, disseminando no seio da juventude a ideia da luta revolucionária como única alternativa, contribuindo na construção de uma

geração de quadros revolucionários, e na criação de um grande movimento social capaz de abrir caminho para a Revolução” (1º ENCONTRO, JULHO/2004);

- ELEIÇÃO É FARSA, VOTO É ILUSÃO, VIVA A REVOLUÇÃO! Frase que unifica a Campanha Nacional pelo Passe Livre sobre as eleições (1º ENCONTRO, JULHO/2004);

- O MPL deve ter como perspectiva a mobilização dos jovens e trabalhadores pela expropriação do transporte coletivo, retirando-o da iniciativa privada, sem indenização, colocando-o sob o controle dos trabalhadores e da população. Assim, deve-se construir o MPL com reivindicações que ultrapassem os limites do capitalismo, vindo a se somar a movimentos revolucionários que contestam a ordem vigente (CARTA DE PRINCÍPIOS, 2005);

- O movimento não tem fim em si mesmo, é um meio para a construção de uma outra sociedade (2º ENCONTRO, JULHO/2005);

- O engajamento na luta por uma nova concepção de sociedade, não capitalista, sem opressão e exploração (2º ENCONTRO, JULHO/2005);

- O passe livre não é um fim em si mesmo, mas parte de uma nova concepção de sociedade (2º ENCONTRO, JULHO/2005);

- A luta pelo passe-livre também deve ser anticapitalista (2º ENCONTRO, JULHO/2005);
- O MPL é um dos atores da luta de classes, posicionado ao lado dos interesses das classes trabalhadoras, e fortemente guiado por esse sentido de classe (2º ENCONTRO, JULHO/2005);
- O norte final da nossa atuação deverá ser construído a partir de pautas que envolvam um amplo conjunto de transformações em diferentes estruturas. A perspectiva é avançar rumo à concreta autogestão social dos transportes e da sociedade. Para que alcancemos esse objetivo de longo prazo, com possibilidade de intervenção direta de todos e todas agentes envolvidos no processo da organização dos transportes desde sua raiz, precisamos, necessariamente, de uma ruptura com as estruturas sociais vigentes. A perspectiva de longo prazo é, então, revolucionária (3º ENCONTRO, JULHO/2006).

A partir das afirmações anteriores do MPL, com base em seu próprio discurso, estudiosos e mesmo análises de outras organizações, ao longo de vários anos, reafirmaram a identidade deste movimento com o autonomismo:

Pela própria trajetória de luta do movimento, defini como foco da pesquisa a forma como o movimento concilia a sua perspectiva autonomista de negação ao sistema capitalista e às formas tradicionais de organização política com a necessidade de diálogo com as instituições políticas. Ou seja, de que maneira lida com o dilema entre identidade e estratégia (BRITO, 2009, p. 43).

Ou com o “campo libertário”:

Entendemos o Passe Livre como parte do que chamamos de campo libertário, o que se expressa em seus princípios. Federalismo, horizontalidade a autogestão social são algumas das bases deste coletivo que subverte as regras do jogo político autoritário e neoliberal, bebendo da fonte da tradição libertária e organizada, mesmo sendo um movimento mais aberto em relação a outros que tem uma estrutura mais dura (COLETIVO ANARQUISTA BANDEIRA NEGRA, 2017,s/p).

Ou a identificação simultânea com as ideias libertárias e autonomistas, tal como fez a socióloga Janice Ponte Sousa:

O Passe Livre no transporte coletivo, a partir de 2004, e especificamente o Movimento Passe Livre (MPL) a partir de 2005, se tornaram um atrativo campo de atuação política de uma juventude libertária e autonomista em diversas

idades brasileiras. Continuando em nota sobre o significado de juventude libertária e autonomista: Por “juventude libertária e autonomista” entendemos uma juventude que possui afinidades ideológicas ou práticas com o anticapitalismo e antiestatismo que caracterizaram o anarquismo histórico e/ou que possuem uma prática política autonomista, no sentido dado à autonomia por Castoriadis (1982): a regulação ou legislação por si mesmo, em oposição à heteronomia, a legislação e a regulação pelo outro; em suma, autonomia seria a capacidade de autogoverno (Liberato, 2006 apud Sousa, 2007, p. 84) (PONTE SOUSA, 2015, p. 138).

E também teve quem concluiu haver clara hegemonia anarquista no MPL-SP. Em observação feita sobre o segundo encontro em Campinas, no ano de 2005, Leo Liberato afirma:

No Encontro de Campinas ficou nítida uma hegemonia anarquista, menos pela grande quantidade de anarquistas entre os militantes presentes do que pelos princípios e formas organizativas caras aos libertários, e tradicionalmente defendidas por eles, serem as de melhor aceitação e receptividade pelos jovens presentes como um todo, por refletir a vontade, o espírito e as próprias práticas desses jovens localmente (LIBERATO, 2006, p. 231).

E ainda houve quem apontasse uma espécie de resgate e reunião de radicais da esquerda de épocas passadas, sobre uma “base” na “genealogia política libertária”:

O MPL adota uma perspectiva construída com base numa genealogia política libertária, que bebe no anarquismo do século XIX, no marxismo heterodoxo do início do século XX, nos movimentos contraculturais dos anos de 1960; nos movimentos autonomistas dos anos de 1970 e 1980, na Itália e Alemanha (surgidos, estes últimos, do movimento estudantil radical e apartidário, também denominado extraparlamentar, na tradição alemã); no zapatismo e nos movimentos anti/alterglobalização (SARAIVA, 2010, 44).

Para nós, todas estas definições são problemáticas, tanto as análises acadêmicas, quanto as análises de organizações políticas, e inclusive a autodefinição dada pelo MPL (nos documentos) e por seus membros. O MPL não é uma organização de um movimento político, como o são o movimento anarquista e autonomista, e sim uma organização derivada de um movimento social, mais especificamente do movimento estudantil. Efetivamente, as

origens de suas ideias políticas anarquistas, autonomistas, conselhistas, tiveram importância para estruturar a organização, mas ao definir o passe-livre como objetivo fundamental, essas ideias foram secundarizadas, e, assim, a organização abandona as ideias iniciais que lhe moveram.

Além da distinção entre movimento político e movimento social se faz necessário compreender a distinção entre os vários tipos de movimentos sociais (situacionais, culturais ou biológicos)³, e ter a noção de que o MPL é produto da mobilização estudantil pelo passe livre – o MPL é uma organização que foi constituída ao longo dos anos para atingir esse objetivo. Quanto mais este objetivo se tornou claro, mais as ideias da organização foram se transformando, inovando e consolidando o que aqui chamaremos de concepção “passelivrista” da sociedade.

³ Os movimentos sociais são movimentos de grupos sociais, e os movimentos políticos são movimentos de classes sociais, ou seja, a mobilização, o movimento pode ser gerado por um grupo social, que é criado por fatores sociais mais amplos, ou pode ser mobilização da classe social, que é o conjunto de pessoas constituídas a partir das relações de produção, tal como explica Nildo Viana na obra *Os Movimentos Sociais* (2016).

A consolidação do MPL e a vitória do ideário passelivrista

Na concepção “passelivrista”, o MPL concebe o mundo do ponto de vista da catraca, por isso o objetivo é o de “libertar a vida das catracas”, e de garantir o “direito à cidade”. As forças que atuaram para a criação do MPL pensavam que a luta pelo passe livre estava relacionada com o objetivo maior de transformar a sociedade, daí a afirmação, “a luta pelo passe livre não pode ser um fim em si mesma” – esse era o pensamento de uma orientação política que contribuiu para a criação e consolidação do MPL desde o ano de 2004. Porém, na criação do MPL enquanto organização específica sobre tal reivindicação estava o germe de algo novo e diferente no contexto da sociedade brasileira dos anos 2000. Como uma organização específica pelo passe livre estudantil, ao consolidar-se como tal, o MPL tinha de necessariamente secundarizar e, por fim, abandonar os ideais presentes em algumas das correntes impulsionadoras de sua criação, a autonomista, libertária, anarquista, etc. O abandono concreto da perspectiva “revolucionária” se materializou em 2013, com

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[98]

escolhas que reforçaram os limites da atuação do MPL como uma organização independente que busca o passe livre estudantil ou universal. O abandono ideal ainda não se efetivou, pois discursivamente o MPL ainda defende a transformação revolucionária, tal como consta na Carta de Princípios, revisada em fins de 2013, mas mantendo o grosso das ideias que animaram a criação da organização em 2005.

Desde o ano de 2005, o MPL-SP atuou em escolas da capital seguindo as diretrizes do documento Atividade Geradora do MPL-SP nas escolas. O texto foi elaborado por uma comissão específica para este fim, que, ao final, foi aceito por reunião geral da organização. O texto é muito parecido com um plano de aula planejado pelos professores, dividido em vários tempos até atingir o limite de quarenta e cinco minutos, uma aula de Ensino Médio. A atividade ocorria nas escolas depois de solicitada autorização da direção, em documento descrevendo a atividade, e com a disposição de algum professor de liberar sua aula – geralmente isso ocorria com um professor que já tinha tido algum tipo de contato com o MPL-SP.

Os membros do MPL-SP que passavam nas escolas tinham de apresentar a organização, passar lista de contato, um vídeo de até dez minutos, realizar a discussão, entregar panfleto, sublinhar nome dos mais interessados e marcar um novo encontro para depois das aulas, tudo em quarenta e cinco minutos. A parte principal da atividade tinha como objetivo, em até quinze minutos, elaborar um mapa da cidade a partir das necessidades cotidianas dos alunos (escola, casa, hospital, cinema, trabalho, etc.) e refletir sobre a presença das catracas: “o momento mais importante desta dinâmica é mostrar como o transporte (‘ÔNIBUS’) liga todas essas atividades”. Com a dinâmica do mapa, a atividade geradora pretende levar a uma reflexão sobre a ideia de “público”:

A conclusão fundamental aqui é de que só existe educação pública de verdade se o transporte for público de verdade. Só existe saúde pública de fato se o transporte for público de fato. E só existe transporte público de verdade se não houver exclusão social, se todas as pessoas tiverem acesso a ele (ATIVIDADE GERADORA, MPL-SP in URBANIA, 2014, p. 57).

A base estudantil do MPL-SP sempre foi vista por todos os analistas, e mesmo pelos membros da organização. Contudo, nenhum pesquisador se preocupou em verificar a relação do MPL com sua base estudantil, a dinâmica do grupo social de base do MPL. Tal dificuldade se dá devido à dinâmica das novas organizações estudantis⁴, que relacionam os interesses grupais com os interesses de classe (e raramente atuam instituições do espaço escolar), e por isso não se constituem como entidades estudantis (C.A., DCE, entidades estaduais e nacional, etc.), e quando formam grupos expressamente estudantis a identidade estudantil não é o elemento determinante da ação. O MPL foi definido como “movimento juvenil” por seus principais analistas (LIBERATO, 2006; SOUSA, 2015; SARAIVA, 2010) – o que, pela generalidade do termo, mais facilmente encaixa com a percepção dessa organização como autonomista, libertária, anarquista; assim, são jovens autonomistas.

⁴ As novas organizações estudantis têm por característica atuar fora da escola, defender objetivos “populares” ou das “classes trabalhadoras” e estão organizadas sem a estrutura burocrática característica das entidades estudantis (DCE, C.A., grêmios).

Para se fazer ouvido por sua base estudantil, o MPL passou a enfatizar o passe livre como determinante do acesso à escola e encontrou um meio estudantil receptivo, reforçado pelo resgate de ideias anarquistas que vinha sendo feito por estudantes, muitos deles adeptos da contracultura (LIBERATO, 2006). Aliás, fator crucial para a formação do MPL (nacional e de São Paulo) foi a existência da orientação autonomista e anarquista⁵, que, atuando conjuntamente, deram à organização sua forma e suas ideias mais genéricas (autonomismo, horizontalidade, apartidarismo, etc.). Na criação do MPL-SP há estes jovens que entendem que suas concepções políticas podem se materializar através da luta pelo passe livre, por isso essa tendência política é a principal força mobilizada no MPL-

⁵ O anarquismo é um movimento político surgido na luta de classes ao longo do século XIX e que teve algumas expressões no século XX, notadamente, durante o processo revolucionário na Espanha, na década de 1930, e foi resgatado pela onda mundial de mobilizações no final da década de 1960. O autonomismo é um movimento político que surge na Itália e ganha espaço em outros países da Europa no pós-segunda Guerra Mundial. Contrário à hegemonia dos partidos Bolcheviques e defende a autonomia da classe operária na sua luta contra a classe burguesa e o Estado burguês. Como doutrina política foi resgatado no final do século XX pelo chamado Movimento Antiglobalização.

SP e que teve participação crucial na criação e consolidação da organização, sendo secundarizada somente com a vitória da perspectiva passelivrista.

Um exemplo que revela a ênfase ao passe livre, em detrimento dos objetivos a longo prazo (somar-se aos movimentos revolucionários, ultrapassar o capitalismo), é a aproximação do MPL-SP com o ex-secretário de Transporte, durante a gestão da petista Luiza Erundina, Lúcio Gregori. O projeto de Tarifa Zero defendido pelo MPL-SP é o mesmo que o elaborado pelo ex-secretário, baseado na municipalização dos impostos e gestão popular do sistema de transporte. Em diversas atividades de formação do MPL-SP, Lúcio Gregori foi o convidado, e suas ideias foram divulgadas em vários materiais de formação da organização. Inclusive na Cartilha da campanha do Tarifa Zero realizada pelo MPL-SP, em que encontramos as seguintes ideias.

Na Cartilha da Campanha Tarifa Zero uma das primeiras frases em destaque é a seguinte: “uma cidade só pode existir pra quem pode se movimentar por ela”, e a última frase, uma das principais “palavras de ordem” do

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[103]

MPL-SP: “por uma vida sem catracas!”. O transporte é apresentado como fundamental para ter acesso a direitos, para circular pela cidade e acessar os “seus equipamentos de muitos tipos”: culturais, saúde e lazer, que ao lado da moradia e alimentação dignas são direitos fundamentais.

A concepção passelivrista é novamente sintetizada e reforçada no seguinte trecho da Cartilha Campanha Tarifa Zero:

A catraca que exclui as pessoas não está só no ônibus. A cidade está cheia de catracas, muitas delas invisíveis, que separam as pessoas da saúde, da educação, do esporte, do lazer, dos bairros vizinhos, do Centro. Toda a vez que vamos a algum lugar, esbarramos neste obstáculo concreto: a tarifa; sem falar nas dificuldades de locomoção devido à falta de linhas e dos ônibus lotados, o que isola cada vez mais grande parte da população nas periferias da cidade. Por isso lutar por um transporte verdadeiramente acessível, sem tarifa, é também lutar pelo direito à cidade (SÃO PAULO SEM CATRACAS: CARTILHA DA CAMPANHA TARIFA ZERO. PUBLICAÇÃO DO MPL-SP, 2011).

E arremata: a “Tarifa Zero mudaria tudo na cidade”.

Do universalismo inicial ao especificismo atual, o MPL-SP

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[104]

forma sua concepção de sociedade baseada no domínio da catraca e, a este domínio, ele generaliza sua concepção da sociedade, da sociedade dominada pela catraca do transporte.

Ao passo que no campo das ideias o MPL-SP foi fundado e consolidado sob o vínculo da luta contra as cobranças das passagens com a busca de transformação na sociedade. Nas suas ações e nas ideias que esboçaram ao longo da trajetória da organização, a concepção passelivrista ganhou corpo e forma, tendo no projeto do “Tarifa Zero” a sua maior expressão. Nos jornais “Passe” e na “Cartilha do Tarifa Zero”, elaborados pelo MPL-SP entre os anos de 2008 e 2011, a concepção passelivrista é desenvolvida.

A consolidação da mobilização específica pelo passe livre se justificou, também, pela articulação deste objetivo com outros objetivos, tal como o Jornal Passe, 1ª edição, apresenta:

No entanto, mais do que isso, acreditamos que somente com a articulação entre os diversos movimentos sociais urbanos e rurais, a luta conjunta e no apoio mútuo, é

que conseguiremos obter o que reivindicamos: Transporte, Moradia, Renda, Educação. Reforma Agrária e Urbana (PASSE, 1º Ed.).

Mas marcar o vínculo das “várias lutas” justificou a afirmação de uma luta específica, o transporte como acesso a outros direitos. A legitimação do fim das passagens foi feita através da elaboração de um conjunto de ideias que justificavam tal mobilização. E como se tratava de um objetivo específico, as ideias que surgem são específicas para este objetivo, substituindo, assim, a configuração inicial de objetivos e reivindicações generalistas para uma configuração baseada em um objetivo fundamental, o passe livre.

A apresentação do número 1 do jornal Passe diz:

Esta é uma publicação feita pelas pessoas que se reúnem no movimento passe livre, que defendem um TRANSPORTE PÚBLICO DE VERDADE: gratuito, de qualidade e fora da iniciativa privada, o movimento passe livre se organiza de forma horizontal (sem hierarquias, sem lideranças) e não tem ligação com nenhum partido político.

O transporte livre é o objetivo fundamental do MPL
– primeiramente pensado somente para estudantes, mas

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[106]

num segundo momento o objetivo foi ampliado para transporte gratuito para todos. O objetivo real vem acompanhado de outros objetivos que se declaram: alcançar outros direitos, interferir na cidade, etc. Inclusive a forma de organização passa a ser entendida como um objetivo: a horizontalidade, a autonomia. Assim, o conjunto das ideias do MPL orbita em torno do objetivo fundamental de desmercantilizar o transporte e do objetivo declarado de ir além da questão do transporte.

Mas existem diferenças no significado do que seja “ir além” da oposição ao transporte como mercadoria, posto que as possibilidades podem ir desde a reforma do sistema de transporte à transformação social total. No jornal Passe (1ª edição), a proposta alternativa, a reivindicação que exige o fim do atual sistema de transporte é a de municipalização dos transportes:

Nossa proposta é que o poder público assuma para si, retirando do âmbito privado das empresas de ônibus, o planejamento e a execução da gestão dos transportes coletivos [...] Somente uma gestão pública dos transportes, com a efetiva participação da população que está diretamente ligada ao transporte (usuários

e trabalhadores) garantirá um transporte público voltado aos interesses coletivos (PASSE, 1º Ed.).

Como vimos na Carta de Princípios do MPL, o passe livre não deve ser um fim em si mesmo, mas sim construído com reivindicações que ultrapassem os limites do capitalismo e somar o MPL aos movimentos revolucionários. E, neste momento, surgem as ideias de controle público, expropriação

O MPL deve ter como perspectiva a mobilização dos jovens e trabalhadores pela expropriação do transporte coletivo, retirando-o da iniciativa privada, sem indenização, colocando-o sob o controle dos trabalhadores e da população. Assim, deve-se construir o MPL com reivindicações que ultrapassem os limites do capitalismo, vindo a se somar a movimentos revolucionários que contestam a ordem vigente (CARTA DE PRINCÍPIOS, 2005).

Porém, o que possibilitou que a municipalização do transporte fosse expressada como reivindicação do MPL-SP foi essa outra tendência que existiu nas origens do MPL, tal como expressada em outro trecho da Carta de Princípios da organização:

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[108]

Da mesma forma, a luta pelo passe-livre estudantil não tem um fim em si mesma. Ela é o instrumento inicial de debate sobre a transformação da atual concepção de transporte coletivo urbano, rechaçando a concepção mercadológica de transporte e abrindo a luta por um transporte público, gratuito e de qualidade, como direito para o conjunto da sociedade; por um transporte coletivo fora da iniciativa privada, sob controle público (dos trabalhadores e usuários) (CARTA DE PRINCÍPIOS, 2005).

E é como continuidade desta tendência que se compreende as ideias expostas no jornal Passe e na Cartilha da Campanha Tarifa Zero. Ao transitar da concepção de vínculo entre passe livre e transformação social (expressa nos documentos criadores da organização) para a concepção passelivrista, novos fragmentos de ideologias vão sendo incorporadas: sociedade do automóvel, mobilidade urbana, direito à cidade, transporte como direito.

Nas edições do jornal Passe (jornal do MPL-SP), a proposta do passe livre é enfatizada como um direito fundamental, uma necessidade da população e a mobilidade urbana como o projeto a ser alcançado para superar a crise

do setor de transporte, que enquanto mercadoria só pode beneficiar os donos das empresas de ônibus e políticos que têm suas campanhas eleitorais financiadas. A municipalização é garantida através do controle pela prefeitura, incluindo a participação da população e dos trabalhadores do setor, sendo o sistema de transporte financiado por impostos progressivos sobre determinados grupos.

O MPL-SP se define então como um movimento que luta por uma política pública, tal como aparece no Passe, 2ª edição:

O MPL luta, inicialmente, por uma política pública, o passe livre universal. Acreditamos que o transporte é um direito (não uma mercadoria) e que a prefeitura deve dedicar uma parte do seu planejamento e de seu orçamento para custear totalmente o transporte. Da mesma forma que como a prefeitura consegue investir R\$ 233 milhões em uma única ponte para automóveis no novo centro econômico da cidade, ela pode investir milhões no transporte coletivo, beneficiando o conjunto da população (PASSE, 2ª Ed.).

Sendo, portanto, representado em seus textos como um “movimento social do transporte coletivo” (PASSE, 3ª Edição) que questiona o excesso de carros e a desigualdade social, contribuir para que “São Paulo tenha cada vez menos carros e cada vez mais justiça social”, e para que os ricos paguem pelo transporte coletivo: “pagará mais quem tiver mais, menos quem tiver menos, e quem não tiver dinheiro não irá pagar”.

Para este objetivo (a gratuidade universal do transporte), o MPL-SP pretende contribuir, desde a sua perspectiva da organização, para o “Plano de Circulação Viária e de Transporte”, organizado pela Prefeitura, utilizando como exemplo a cidade de Hasselt na Bélgica, que constituiu um fundo público para custear o sistema de transporte, o que aumentou em 1319% o número de passageiros (PASSE, 3ª Edição). Desde o ponto de vista do transporte o MPL-SP elabora sua crítica pensando na “cidade em sua totalidade”:

Ainda que a ênfase do Movimento Passe Livre seja a gratuidade no transporte, interessa-nos pensar a cidade em sua totalidade. Cada medida de estímulo ao

transporte individual afeta toda a mobilidade urbana e aumenta a desigualdade sócio-espacial. Não bastasse a redução irresponsável do IPI e os 400 milhões destinados à Ponte Estaiada, exclusiva para automóveis, fomos todos surpreendidos com o corte de árvores centenárias e a notícia de 1,3 bilhão de reais para ampliação da Marginal Tietê para mais automóveis. Junto com essa operação a prefeitura e o governo aproveitaram para remover do mapa toda favela que encontrarem em seu caminho, empurrando comunidades inteiras para regiões distantes e provocando maiores deslocamentos no transporte coletivo caro e precário, além de impossibilitar cada vez mais os deslocamentos ao trabalho a pé ou de bicicleta (PASSE, 3ª Edição).

A abordagem da totalidade da cidade se dá a partir da perspectiva do passe livre, da crítica do transporte como mercadoria, do objetivo de pôr fim às catracas do transporte e, através da transformação da mobilidade urbana, pôr fim a todas as catracas da vida. Na parte final da 3ª Edição do jornal Passe, o MPL-SP deixa explícito o que estamos interpretando como concepção passelivrista desenvolvida pela organização ao longo de sua história:

O Movimento Passe Livre (MPL) é um movimento social composto por

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[112]

estudantes secundaristas, universitários, trabalhadores, artistas e pesquisadores que se juntam para discutir e lutar por outro projeto de transporte para a cidade. Construimos um movimento independente e horizontal (sem hierarquia, sem líderes), além de não ter vinculação a nenhum partido político. Nós acreditamos que não devemos esperar por iniciativas e ações de políticos e empresários, e que somente a organização e a iniciativa popular pode gerar mudanças realmente significativas na sociedade. Acreditamos que a forma como a mobilidade é hoje ordenada faz com que as pessoas não se movimentem e atrapalha suas possibilidades de viver com mais liberdade e de se organizar: é por isso que não queremos que os ônibus tenham catracas, que impedem tanta gente de ir e vir em todas as grandes cidades do Brasil.

A catraca que o MPL repudia é também simbólica. Existem catracas invisíveis por todas as partes, limitando o acesso pleno aos espaços e serviços, limitando nossas possibilidades de conhecer, ressignificar e transformar a cidade em que vivemos. A articulação da luta por transporte gratuito com lutas antiracistas, de gênero, anti-homofóbicas e outras lutas urbanas (renda básica de cidadania, moradia, educação, saúde, cultura, reciclagem, acessibilidade, bicicletada, democratização da mídia etc.) objetiva repensar a cidade em sua totalidade. As catracas estão por toda parte: nossas críticas, proposições e lutas para combatê-las também devem estar. Discuta essas questões com seus amigos e

suas amigas, com seu coletivo, na sua escola, no trabalho e com a família. Organize ações em sua região. Entre em contato com o MPL, traga suas idéias e participe! (PASSE, 3ª Edição).

A questão do transporte entrelaça uma diversidade de questões, da remoção de favelas ao tipo de organização, passando pelo antirracismo e anti-homofobia. A questão específica, transporte, está em articulação com a cidade em sua totalidade. Todavia, como expusemos na trajetória da organização, especialmente nas manifestações de junho 2013⁶, a opção da organização, sua tendência dominante, foi a de fundamentar a organização no passe livre. E o histórico de mobilizações da organização, bem como a mudança nas ideias que apontamos, confrontam-se com o discurso de articulação das lutas feito pela organização, ou seja, o objetivo em nível do discurso realizado pela organização diverge da sua trajetória prática e em evolução de ideias. Se o passe livre está articulado com outras questões sociais, uma totalidade, é porque este interfere em

⁶ A trajetória do MPL-SP na defesa estrita do passe livre apresentamos no seguinte artigo: MPL, junho de 2013 e os limites do autonomismo, publicado na Revista Enfrentamento, ano 14, nº 24, lançada em 2019.

todos os outros, assim, a questão da tarifa “muda tudo na cidade”, isto na consciência de que determina a totalidade a partir da questão do transporte público.

Para o MPL-SP, o transporte divide a sociedade, tal como se depreende do tópico “Pra quem é o transporte?”, presente na 4ª Edição do jornal Passe:

A prefeitura discursa que o transporte coletivo está a serviço do interesse da população, afinal, quem nunca viu aquele adesivo nos ônibus “Transporte: um direito do cidadão, um dever do estado”? Quem depende todo dia de ônibus, trem e metrô em São Paulo sabe que isso não é verdade. O transporte vive lotado, com linhas de ônibus que só nos levam aos nossos locais de trabalho – mas não servem para circular pelos bairros –, falta metrô e trem pra quase toda a periferia da cidade – enquanto os bairros ricos têm em abundância esse tipo de transporte –, e, para completar, o que gastamos diariamente com as passagens faz muita falta no final do mês – o transporte chega a ser o segundo maior gasto de uma família pobre (PASSE, 4ª Edição).

O sistema de transporte é marcador de desigualdades sociais, sendo que os mais beneficiados são os patrões, que recebem a força de trabalho, enquanto os

trabalhadores têm o segundo maior gasto de sua renda com o pagamento de passagens. O transporte, ainda, tem o funcionamento muito precário para outras atividades, como circular pelo bairro, participar de atividades culturais, visitar familiares, etc. As recentes melhorias no sistema de transporte aconteceram, a partir do ano de 2009, segundo o MPL-SP, por causa da Copa do Mundo. Por conseguinte, os bairros beneficiados foram aqueles já privilegiados por uma estrutura de transporte desenvolvida.

Ainda dentro da divisão da sociedade que o sistema de transporte causa, o MPL-SP surge como oposição e alternativa à crise do sistema de transporte e para alterar a dinâmica da cidade. Ele surge para contestar tal divisão desigual do acesso ao transporte e, assim, contribuir para a transformação da cidade: “Mas, principalmente, defendemos que o transporte garanta um dos direitos mais importantes: o direito de poder se movimentar pela própria cidade, conhecê-la, e ter ferramentas para transformá-la” (PASSE, 4ª Edição).

A “luta” do MPL-SP se dá, então, especificamente dentro do sistema de transporte, ainda que discursivamente

a alusão a “outros movimentos” esteja regularmente presente. “Lutamos para que o transporte seja gerido pelos maiores interessados: trabalhadores e usuários” (PASSE, 4ª Edição). A “Participação Popular” é, então, parte da diversidade de instrumentos utilizados pelo MPL-SP em sua mobilização pela gratuidade no sistema de transportes.

O MPL-SP ao longo de sua trajetória adotou os mais diversos recursos em suas mobilizações, das instituições às ruas, a organização se mobilizou em torno de projeto de lei; audiências públicas e contatos com parlamentares; e reuniões com representantes do poder executivo. Mas também manifestações de rua; ocupações relâmpagos de terminais de ônibus; bloqueio do trânsito; colagem de materiais de propaganda pelas ruas da cidade; enfim, instrumentos políticos de diferentes tipos, como uma audiência pública ou um bloqueio de trânsito, foram incorporados à mobilização.

Na primeira edição do jornal Passe a organização avisava: “Alertamos, por fim, que a construção deste projeto apenas no campo da política institucional é insuficiente. Por este motivo, os movimentos sociais e a

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[117]

população organizada devem criar seus próprios projetos e intervir na cidade que vivemos”. Estava acertado o campo de ação insuficiente, se considerado somente a política institucional. Logo, era uma questão de complementar, satisfazer a “luta institucional” com a ação dos “movimentos sociais e a população organizada”. Diz assim na 2ª Edição do jornal Passe:

“AÇÃO DIRETA” Antes, durante e após as eleições nós do Movimento Passe Livre vamos continuar pressionando os governos por um transporte público, gratuito e de qualidade. Fazemos isso através de manifestações de rua, debates, mostras de vídeo e jornais como este (PASSE 2ª ed.).

A máxima consensual na criação do MPL “movimento horizontal, autônomo, independente e apartidário, mas não antipartidário” foi a responsável por ter aberto o caminho pela diversidade de lutas. “Apartidário”, mas não “antipartidário” significa que a organização não tem vínculo partidário, mas não descarta a possibilidade da ação conjunta, a “ação por Frente Ampla”

também descrita na Carta de Princípios, com partidos apoiadores do passe livre. E se não era antipartidário, não tinha motivo de o MPL, recusar a participação na política institucional (e especialmente a história do MPL-SP comprova isto).

Por isso, o jornal *Passe*, 2ª Edição, diz que: “ganhe quem ganhar queremos uma prefeitura disposta a escutar nossas necessidades e, mais que isso, que abra espaços de participação popular”. Desta forma, o MPL-SP faz uma combinação de formas de pressão aos governos, com meios e recursos distintos, por isso no âmbito do discurso a organização aponta dois objetivos: “Mas tão importante quanto lutar por políticas públicas, ou muito mais importante, é as pessoas se organizarem”. Um é o objetivo fundamental, real, que guia todas as mobilizações, a política pública de passe livre, e outro é um objetivo que justifica o primeiro, que o legitima ao relacioná-lo com a possibilidade de alcançar mudanças mais amplas, como “as pessoas se organizarem”.

Nesse sentido, a criação de um projeto de lei popular sobre a Tarifa Zero é um instrumento legítimo para

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[119]

o objetivo do MPL-SP. Tal elemento poderia ser objeto de críticas na época da origem do MPL, com a forte presença da tendência autonomista e anarquista. Porém, com a vitória da tendência que queria lutar especificamente pelo passe livre, a proposição de uma lei popular surgia como alternativa necessária e legítima.

Na 5ª Edição do jornal Passe a frase inicial, reproduzida a seguir, destaca o passelivrismo do MPL-SP: “É a luta que transforma o transporte”. Tal frase é uma adaptação de outra, que diz “É a luta que transforma a vida”. Na adaptação feita pela organização o reducionismo da questão específica do passe livre é adotado no lugar da ideia de transformar a vida. A intenção do MPL-SP foi a de abordar a totalidade da cidade a partir da perspectiva do transporte, determinando as demais dinâmicas das relações sociais, dividindo a sociedade, ao invés de ser por ela determinada, o transporte é então a determinação da dinâmica na cidade. O seguinte poema acompanhado de uma imagem, adotado na 5ª Edição do jornal Passe, é expressão explícita da representação que compreende o transporte como determinante da sociedade:

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[120]

Figura 1 Figura 5 - Poema



Figura 2 Fonte: Jornal Passe, 5ª Edição.

Até mesmo os sentimentos são impedidos de se concretizarem devido às catracas da vida. Sentimentos não realizados, direito à cidade, mobilidade, desigualdade social (“a gente mora distante cada qual em seu inferno”) resultam do sistema de transporte, da catraca no caminho.

A partir da frase “A Tarifa Zero mudaria tudo na cidade”, se compreende toda a estrutura de ideias contidas na Cartilha da Campanha Tarifa Zero, que é a maior expressão da concepção passelivrista de sociedade elaborada pelo MPL-SP ao longo de sua trajetória.

Outras frases em destaque na Cartilha são: “São Paulo sem catracas”; “Uma cidade só existe pra quem pode se movimentar por ela”; “Pelo fim de todas as catracas”;

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019. [121]

“Toda São Paulo para todos”; “Por uma vida sem catracas”; “Sem mobilidade não se vive na cidade”; “As catracas da educação”; “As catracas da cultura e do lazer”; “Catracas da saúde”.

As imagens que a organização elabora também estão centradas na questão do sistema de transporte e dos diferentes aspectos da vida: imagem de ônibus lotado, imagens de catracas, imagem de pessoas lendo dentro do ônibus, outra imagem de pessoas descontraídas e animadas dentro do ônibus (que busca remeter o leitor para a alternativa de organização do transporte), uma imagem com uma cruz de hospital e o cobrador pedindo o dinheiro da passagem, estudantes no ônibus.

Em termos de ideias, o MPL-SP efetivamente consegue submeter diferentes questões da vida moderna (“a cidade em sua totalidade”, que anteriormente apontamos) a uma questão central, o sistema de transporte. A Cartilha da Campanha Tarifa Zero foi o produto mais bem-acabado dessa perspectiva passelivrista, pois, como vimos, para o MPL-SP “A Tarifa Zero mudaria tudo na cidade”. Na Cartilha, o movimento diz quando surgiu a ideia: em 1992,

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019. [122]

na gestão de Lúcio Gregori a frente da secretaria de transporte durante o governo municipal de Luiza Erundina, do PT. Com a criação do FUMTRANS, o fundo de financiamento do transporte, o sistema teria seu próprio custeio nos impostos progressivos, e a participação popular ocorreria por meio do Conselho Municipal de Transporte.

A luta pelo transporte justifica-se por ser instrumento de conquista a outros objetivos populares, tal como diz na Cartilha da Campanha Tarifa Zero:

A luta por Tarifa Zero é fundamental para que as pessoas possam ter garantido seu acesso ao transporte público. Mais do que isso, porém, ela é fundamental porque o acesso ao transporte significa maior acesso a todos os outros direitos: a escola, o hospital, o teatro. Ela une, portanto, o conjunto das lutas sociais (SÃO PAULO SEM CATRACAS: CARTILHA DA CAMPANHA TARIFA ZERO. PUBLICAÇÃO DO MPL-SP, 2011).

O transporte é “direito fundamental” e deste direito estão excluídas 37 milhões de pessoas que não podem pagar passagem para ter acesso aos bens da cidade:

São Paulo possui equipamentos de muitos tipos: culturais, como os museus, bibliotecas, cinemas e teatros; de saúde, como postos e hospitais; de lazer, como os parques, e de educação, como as escolas e universidades, além de espaços públicos de circulação, como praças e ruas. O acesso a esses locais compõe, ao lado da moradia digna e da alimentação de qualidade, o conjunto de elementos fundamentais para a satisfação das necessidades básicas e desenvolvimento de cada indivíduo que vive na cidade. É um conjunto, portanto, de direitos sociais, que pode ser chamado de direito à cidade (SÃO PAULO SEM CATRACAS: CARTILHA DA CAMPANHA TARIFA ZERO. PUBLICAÇÃO DO MPL-SP, 2011).

As políticas públicas, elaboradas por políticos que recebem financiamentos dos empresários do setor de transporte, estão voltadas para o transporte individual, que reforça um sistema baseado nas catracas da educação, nas catracas da cultura e do lazer e nas catracas da saúde, delimitando como principal função do transporte público a de levar os trabalhadores para os locais de trabalho. O transporte é que determina a vida.

Considerações finais

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[124]

A organização Movimento Passe Livre surge no seio de mobilizações estudantis contra o valor das passagens de ônibus. Entretanto, uma parcela dos militantes iniciais que decidiram pela criação da organização buscava articular a reivindicação pelo passe livre com o projeto de transformação social mais amplo. A criação do MPL, em janeiro de 2005, e ao longo da consolidação da trajetória da organização, foi expelindo as tendências que tinham projetos mais amplos, e enfatizando especificamente na questão do passe livre estudantil e no projeto mais amplo pelo fim da cobrança da passagem de ônibus. Tal foco dado pela organização foi gerando o que chamamos de passelivismo, que foi justificado por várias ideias que colocavam a questão do transporte como objetivo fundamental da organização. Assim, o ideário do MPL foi construído tendo como ponto fundamental a transformação do sistema de transporte e reorganização da “mobilidade urbana”, o que excluiu do horizonte de ideias e de práticas da organização projetos sociais mais amplos de transformação social.

Referências

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019. [125]

BRITO, Priscila. *MPL: por uma vida sem catracas*. In Revista Três Pontos. Vol. 6, nº 1, 2009.

COLETIVO ANARQUISTA BANDEIRA NEGRA. *As Lutas Sociais no Brasil e a Construção do Poder Popular*. Disponível em <https://nucleonegro.noblogs.org/post/2014/01/22/as-lutas-sociais-no-brasil-e-a-construcao-do-poder-popular/> Acessado em 19/05/2017.

LIBERATO, Leo V. *Expressões Contemporâneas de Rebelião: poder e fazer da juventude autonomista*. Tese. Pós-Graduação em Ciência Política, UFSC. 2006.

SARAIVA, Adriana. *Movimentos em movimento: uma visão comparativa de dois movimentos sociais juvenis no Brasil e Estados Unidos*. Tese. Pós-Graduação em Estudos Comparados sobre as Américas. Unb. 2010.

SOUSA, Janice Tirelli Ponte de. *A Experiência Contemporânea da Política entre Jovens do Sul do Brasil*. Florianópolis: UFSC, 2015.

VIANA, Nildo. *Os Movimentos Sociais*. Curitiba: Editora Prismas, 2016.

Documentos do Movimento Passe Livre

- Manifesto e Convite para o I Encontro Nacional pelo Passe Livre. 16 a 18 de Julho de 2004 – Florianópolis.

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019. [126]

- Manifesto e Resoluções aprovadas no I Encontro Nacional pelo Passe Livre. 16 a 18 de Julho de 2004 – Florianópolis.
- Carta de Princípios. Aprovada na Plenária Nacional pelo Passe Livre. 28 de Janeiro de 2005 – Porto Alegre, Fórum Social Mundial, Caracol Intergalatika.
- Resoluções aprovadas na Plenária Nacional pelo Passe Livre. 28 de Janeiro de 2005 – Porto Alegre, Fórum Social Mundial, Caracol Intergalatika.
- Propostas Aprovadas na Plenária Final do II Encontro Nacional do Movimento Passe Livre. 22 a 24 de Julho de 2005 – Campinas.
- Relatórios do II Encontro Nacional do Movimento Passe Livre.
- Resoluções do III Encontro Nacional do Movimento Passe Livre. 28 a 30 de Julho de 2006 – Campinas.
- Notícia do III Encontro Nacional do Movimento Passe Livre, informação retirada do site de internet do Centro Acadêmico Professor Paulo Freire, Faculdade de Educação USP.
- Atividade Geradora do MPL São Paulo nas escolas. In Revista Urbana, nº 05. São Paulo: Editora Pressa, 2014.
- São Paulo sem catracas: cartilha da Campanha Tarifa Zero. Publicação do MPL-SP, 2011.

Movimentos Sociais. Vol. 04, num. 07, jul./dez. 2019.
[127]

Resumo: Neste artigo vamos apresentar o conjunto das principais ideias do MPL-SP, o seu ideário. Estas ideias justificam o objetivo da organização mobilizadora, sua forma de organização e suas mobilizações. Nossa análise revela o espírito passe-livrista da organização, que conserva, secundariamente, outras ideias.

Palavras-chave: MPL-SP, ideário, passelivristismo.

Resumen: En este artículo presentaremos el conjunto de las ideas del MPL-SP, o sea, su ideario. Estas ideas justifican el propósito de la organización mobilizadora, su forma de organización y sus movilizaciones. Nuestro análisis revela el espíritu “paselivrista” de la organización, que secundariamente mantiene otras ideas.

Palabras clave: MPL-SP, ideario, paselivristismo.