



**PENSANDO MOBILIDADE URBANA:** um debate acerca do  
Movimento Passe Livre

**THINKING URBAN MOBILITY:** a discussion about the  
Passe Livre Movement

**Nathalia Martins de Souza**

Universidade Estadual do Ceará (UECE)

**Kátia Valéria Nunes de Moraes**

Universidade Estadual do Ceará (UECE)

**Neide da Silva Áfio**

Universidade Estadual do Ceará (UECE)

**RESUMO**

Este trabalho discute como a industrialização e a urbanização influenciaram a construção das Cidades e da Mobilidade Urbana Brasileira. Por meio de um breve resgate histórico, busca mostrar como a luta popular e sua organização em torno da questão do transporte coletivo conseguiram fazer do transporte um direito social, também abordamos o projeto da tarifa zero como meio para um transporte verdadeiramente público e gratuito. O objetivo deste trabalho consiste em problematizar a questão da Mobilidade Urbana Brasileira na contemporaneidade, o direito à cidade e como esse processo é aplicado no cotidiano da população brasileira. A metodologia utilizada foi à revisão bibliográfica, que permitiu uma análise teórica do tema, como também pesquisas sobre Movimento Social e as realidades dos centros urbanos brasileiros.

**PALAVRAS-CHAVE:** Direito à cidade. Mobilidade Urbana. Movimento Passe Livre.

**ABSTRACT**

This work discusses how industrialization and urbanization influenced the construction of cities and Brazilian urban mobility. By means of a brief historical rescue, seeks to show how the popular struggle and its organization around the issue of collective transport have managed to make the transport a social right, we also added the project of the zero tariff as a means for a transport Truly public and free. The purpose of this work is to problematizing the issue of Brazilian urban mobility in contemporary, the right to the city and how this process is applied in the daily life of the Brazilian population. The methodology used was the bibliographical revision, which allowed a theoretical analysis of the theme, as well as research on Social movement and the realities of Brazilian urban centers.

**KEYWORDS:** Right to the city. Urban mobility. Passe Livre movement.



## **1 INTRODUÇÃO**

A cidade é um espaço de desigualdade e de reprodução dessas desigualdades. No espaço urbano, o lugar onde você habita define quem você é e a que você terá acesso. Nesse sentido, busca-se nesse trabalho debater sobre como a industrialização e a urbanização influenciaram a construção das Cidades e da Mobilidade Urbana Brasileira resgatando o processo histórico da luta popular em torno da questão do transporte coletivo, bem como sua efetivação como direito social e a tarifa zero como meio para um transporte verdadeiramente público e gratuito.

Como metodologia foram realizadas Pesquisas Bibliográficas dialogando com autores e Movimento Social que discutem a temática, como Maricato (2008; 2013; 2015), Santos (1982), Barros (2015), Carlos (2001), Sposito (1988), Castro, Gomes e Correa (1997), David Harvey (2013), Movimento Passe Livre São Paulo (2013), dentre outros. Também foram realizadas pesquisas documentais no Sistema de Indicadores de Percepção Social -SIPS (2011), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia do Observatório das Metrópoles e na lei da Mobilidade Urbana.

O artigo está dividido em três tópicos. No primeiro falaremos sobre o crescimento das Cidades, o processo de urbanização, o esquecimento de uma política de Mobilidade Urbana durante anos, o não crescimento de serviços para atender a população que migrou para a Cidade e a tarifa como empecilho do direito à Cidade. No segundo tópico discutiremos o surgimento do transporte coletivo e das lutas populares, e de como o transporte se tornou direito social. Já, no terceiro tópico traremos a discussão da Mobilidade Urbana presente na Política Nacional de Mobilidade Urbana e suas contradições.

O debate sobre a mobilidade urbana não se configura apenas como um problema técnico e administrativo de uma cidade. A mobilidade urbana, por exemplo, adquiriu uma importante função social, compreendendo o debate sobre o direito a cidade. Como supracitado, a distribuição de atividades culturais, bem como de serviços sociais dentro do espaço urbano diferenciam os locais de moradia da população. Faz-se necessário repensar essa mobilidade urbana bem como a ideia de transporte, em especial o transporte coletivo urbano.

## **2 CIDADE: Urbanização, Industrialização e a Mobilidade Urbana no Brasil**

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



Os problemas urbanos fazem parte do cotidiano das cidades brasileiras e são resultantes dos efeitos do modelo de desenvolvimento urbano de caráter neoliberal, caracterizado por uma urbanização que combinou um grande processo migratório do campo para as cidades. Segundo Maricato (2008), em 1940, 26,3% da população brasileira vivia nos centros urbanos, isso equivale a 18,8 milhões de habitantes. Portanto, podemos concluir que a maior parte da população vivia no meio rural. Ainda segundo Maricato (2008) no ano 2000, houve um crescimento populacional de 81,2% nos centros urbanos, ou seja, 138 milhões de pessoas passaram a habitar os centros urbanos brasileiros. É importante ressaltar que

A relação entre cidade e campo não é unívoca. As condições históricas da formação das cidades modernas variam de país para país e são especificamente diferentes quando se compara, por exemplo, o processo de urbanização na Europa e na América Latina. Na Europa Ocidental o desenvolvimento da urbanização está intimamente ligado ao estabelecimento das relações de produção capitalista, ou seja, à quebra dos vínculos da economia rural feudal, à criação de um mercado intenso e concentrado e à constituição de um sistema de dominação jurídico-política capaz de conciliar a liberdade e a igualdade pressupostas pelo mercado com a discriminação patrimonialista assente na apropriação individual dos meios de produção. Na América Latina, em geral, o crescimento urbano está relacionado, numa primeira fase, com o desenvolvimento das funções urbanas associadas à economia agrária e, só numa segunda fase, com o desenvolvimento capitalista industrial e urbano. (SANTOS, 1982, p. 33-34)

A urbanização provocou um crescimento das cidades e conseqüentemente um aumento da população vivendo nelas, mas um aspecto importantíssimo não foi pensado durante esse processo, a mobilidade urbana. Historicamente, a mobilidade foi sendo deixada de lado nas agendas políticas, gerando décadas de descaso, concomitantemente suscitando um grande negócio para o capital. Segundo Maricato (2015), todas as cidades de porte médio e grande estão apresentando congestionamentos devido ao crescimento do número de automóveis adquiridos pela população. O consumo é incentivado pelos subsídios dado pelo Estado para a compra de automóveis. Esses incentivos vão contra ao que a lei da Mobilidade Urbana coloca para os municípios. Desta forma, as vias públicas ficam lotadas de veículos particulares que ocasionam congestionamentos prejudicando o tráfego.

Com a urbanização e a industrialização, o crescimento das cidades tornou-se desproporcional a criação de serviços básicos, que deveriam, mas não acompanharam seu crescimento. Devido a esses dois elementos históricos, a cidade tem como ponto central a função de atender as exigências do capital e sua reprodução. Para Barros (2015) o crescimento das cidades faz crescer também a demanda por serviços estatais (hospital, escolas, universidades), que devido à segregação social permanecem concentradas em poucos espaços dentro da cidade. Esse processo repercutiu diretamente sobre a população das camadas sociais pobres, fazendo surgir a segregação sócio espacial. Os serviços básicos e de qualidade não estão



tão presentes nas periferias, mas ao contrário concentram-se em bairros nobres e para que a população residente na periferia tenha acesso a esses serviços precisa se deslocar para outros espaços da cidade, no entanto, para fazer isso, existe um empecilho, a tarifa do transporte público, que a maioria da população não tem como arcar, fazendo com que o seu direito a cidade seja limitado ou até mesmo violado.

Segundo Carlos (2001), a cidade nasce num determinado momento da história da humanidade e se constitui ao longo do processo histórico, assumindo formas e conteúdos diversos. Essas formas e conteúdos citados por Carlos (2001) foram se desdobrando, ao longo do tempo, e fizeram das cidades, de acordo com Maricato (2013) o principal local onde se dá a reprodução da força de trabalho.

De acordo com Sposito (1988), o espaço é história e nesta perspectiva, a cidade de hoje é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim, produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações.

Conforme Maricato (2015), a existência das cidades precede o capitalismo. No entanto, com ele as cidades mudam. E mudam a tal ponto que é impossível pensa-lo sem elas. É nas cidades que se dá a reprodução da força de trabalho.

Segundo Castro, Gomes e Correa (1997), o capital pode escolher a força de trabalho onde melhor lhe convier e da forma que lhe for ainda mais rentável, pois os estoques de população excedente crescem de forma assustadora. Isso faz com que a população que reside nas periferias das cidades se desloque por horas para chegar aos bairros nobres e no centro da cidade, pois estes são os locais que mais recebem a mão de obra da periferia para a reprodução da força de trabalho, mas para que essa força de trabalho possa chegar a esses locais são necessários meios de transportes. E um dos meios mais utilizados pela população para acessar a cidade é o transporte coletivo.

Para o geógrafo britânico David Harvey (2013), a liberdade da cidade é muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade de acordo com o desejo dos nossos corações. Ou seja, a cidade deve ser o reflexo do que somos e, se ainda não é, temos liberdade para refazê-la. Se formos observar a história veremos que a população vem lutando cotidianamente para transformar a cidade e refazê-la conforme aquilo que acreditam, um exemplo disso vem sendo a luta secular por um transporte coletivo digno.

### 3 O TRANSPORTE COMO SINÔNIMO DE LUTA E DE DIREITO



A existência do transporte coletivo urbano no Brasil data da segunda metade do século XIX e é também deste século as primeiras revoltas populares em torno do tema. A primeira revolta foi em 1879-1880, denominada revolta do “Vintém” ocorrida no Rio de Janeiro. Desde essa época até os dias atuais, presenciamos a luta da população pelo transporte coletivo urbano. Segundo o Movimento Passe Livre São Paulo (2013), como um fantasma que ronda as cidades, deixando marcas vivas no espaço e na memória, as revoltas populares em torno do transporte coletivo assaltam a história das metrópoles brasileiras desde sua formação.

Entramos no século XXI com inúmeras revoltas contra o aumento das passagens dos transportes coletivos. Faremos um pequeno resgate histórico desse século a fim de não pensarmos que a luta contra o aumento das passagens começou em 2013 com as “jornadas de junho”.

Em Salvador, em 2003, diversas manifestações aconteceram durante todo o mês de agosto como resposta ao aumento das passagens. Essa manifestação ficou conhecida como Revolta do Buzu<sup>1</sup>.

No ano seguinte, Florianópolis também sofreu com o aumento das passagens e aquelas manifestações que aconteceram em Salvador, também se fizeram presentes na capital catarinense e foram denominadas como Revolta da Catraca<sup>2</sup>. A Revolta da Catraca serviu de base para a fundação, em 2005, do Movimento Passe Livre<sup>3</sup>.

Segundo o Movimento Passe Livre (2013) as mesmas experiências anteriormente mencionadas se repetiram nas revoltas de Vitória (2006); Teresina (2011); Aracaju e Natal (2012); e Porto Alegre e Goiânia (início de 2013). E se repete até hoje nas periferias, sempre que pneus e ônibus queimados revertem o corte de linhas das quais dependem os moradores.

Como vitória das manifestações de 2013/2014 tivemos a revogação do aumento das passagens em mais de 100 cidades Brasileiras e a pauta da mobilidade urbana foi colocada em discussão. O impacto desse tema na sociedade foi tão significativo que o projeto de lei 90/2011 foi desengavetado, discutido, aprovado e transformado em emenda constitucional 90/2015, onde colocou o transporte como direito social igual aos demais garantidos no artigo 6 da

---

<sup>1</sup> Ver Manolo. **Teses sobre a Revolta do Buzu**. Passa Palavra. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2011/09/98409>>. Acesso em: 10/01/2018.

<sup>2</sup> Ver Leo Vinicius. **A guerra da tarifa**. (São Paulo, Faísca, 2005). Disponível em: <<http://brasil.indymedia.org/media/2006/03/347686.pdf>>. Acesso em: 10/01/2018.

<sup>3</sup> Ver Manolo. **Conheça o Movimento Passe Livre (MPL)**. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2009/06/6927>>. Acesso em 10/01/2018.



Constituição Federal. Mesmo o transporte sendo um direito social, o mesmo ainda não conseguiu assegurar uma mobilidade urbana digna, mas podemos observar o reconhecimento da pressão posta pelos movimentos sociais para que o Estado formule políticas públicas para garantir direitos.

Outra pauta que conseguiu um espaço enorme para discussão foi a pauta da Tarifa Zero nos transportes coletivos. O fato de em algumas cidades do Brasil o transporte coletivo ser gratuito trouxe um debate enorme para a sociedade civil, onde pudemos conhecer os argumentos de teóricos e de movimentos sociais que tem essa pauta como objeto.

Ter Tarifa Zero nos transportes coletivos é garantir o direito de ir e vir das pessoas. O modelo de transporte coletivo que dispomos não agrega nada ao usuário. É algo simplesmente mercadológico, que só existe porque os usuários pagam pelo serviço, que é comandado por empresários que desconhecem a dinâmica dos passageiros como, por exemplo, horários e rotas. Se a população da periferia ousa ir aos locais onde estão localizados os equipamentos culturais, os ônibus não param para que eles adentrem. Existe um estigma que impede determinadas pessoas de usar o transporte coletivo, mesmo eles pagando e sendo o transporte um direito social.

#### **4 MOBILIDADE URBANA E O TRANSPORTE COLETIVO**

Segundo Maricato (2015) após muitos anos de ausência de investimentos nos transportes coletivos (de 1980 até 2009, aproximadamente), com algumas exceções, a condição de mobilidade nas cidades tornou-se um dos maiores problemas sociais e urbanos. Após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional foi aprovada, em 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587), que dispõem de princípios, diretrizes e objetivos que orientam o planejamento e a execução de políticas públicas de Mobilidade.

De acordo com a lei 12.587/12, os municípios devem priorizar a acessibilidade universal, a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo, a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais a população, no entanto, o que presenciamos é o não cumprimento dessa lei principalmente quando se fala sobre o acesso dos cidadãos ao transporte coletivo.

Temos na tarifa um empecilho enorme para que a população acesse a cidade. Segundo o Sistema de Indicadores de Percepção Social - SIPS (2011), realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 28,9% das pessoas desistem de sair de sua residência,

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

*“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”*

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



porque não tem o dinheiro da tarifa. Esse dado nos mostra o quanto a tarifa é excludente, pois segrega através das catracas que, segundo o Movimento Passe Livre (2013), tornaram-se uma barreira física que discrimina, segundo o critério da concentração de renda, aqueles que podem circular pela cidade daqueles condenados à exclusão urbana.

Segundo consta no artigo 2º. da Política Nacional de Mobilidade Urbana, essa política tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, mas sabemos que isso não acontece, pois para se deslocar pela cidade de Fortaleza hoje, por exemplo, o cidadão precisa ter, no mínimo, 3,40 reais para ir e 3,40 reais para voltar, o que torna inviável esse acesso universal que a política propõe. Temos os trabalhadores formais que possuem um limite de passagem para se deslocar de casa para o trabalho e do trabalho para casa, fazendo assim com que sua circulação seja limitada e seu corpo seja utilizado somente como força de trabalho para a reprodução do capital.

Sabemos também que os princípios da política de mobilidade urbana expressos no artigo 5 da seção II, também não são garantidos. No que diz respeito as diretrizes pontuadas, no artigo 6, da mesma seção, observamos a prioridade do transporte coletivo sobre o transporte individual, mas não é o que tem sido colocado em prática. Segundo o relatório organizado pelo Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia do Observatório das Metrôpoles, entre 2001 e 2011, o número de automóveis nas 12 metrôpoles pesquisadas aumentou de 11,5 milhões para 20,5 milhões. Já as motocicletas passaram de 4,5 milhões para 18,3 milhões nestes mesmos dez anos.

Segundo Maricato (2013), a prioridade ao transporte individual é complementada pelas obras de infraestrutura dedicadas a circulação de automóveis. Verdadeiros assaltos aos cofres públicos, os investimentos em obras de viadutos, pontes e túneis, além de ampliação de avenidas, não guardam qualquer ligação com a racionalidade da mobilidade urbana, mas com a expansão do mercado imobiliário, além, obviamente, do financiamento de campanhas.

Tudo que temos referente as conquistas mínimas no transporte e na mobilidade urbana não foi dado pelo Estado, mas sim conquistado pela sociedade civil organizada. Ainda existe muito para conquistar e mudar para que tenhamos um transporte verdadeiramente público e de qualidade. É como bem coloca o Movimento Passe Livre (2013), o caminho se confunde com esse próprio caminhar, que não começou em Salvador, e não vai terminar em São Paulo.

## 5 CONCLUSÃO

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

*“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”.*

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



Esse trabalho buscou refletir sobre a expansão dos grandes aglomerados urbanos ao longo dos anos no Brasil na esfera do planejamento urbano, que não ocasionou um melhor quadro de igualdade, muito pelo contrário, onde se evidencia fortes contrastes dentro desse espaço urbano, configurando-se em áreas providas de infraestrutura em contrapartida da inexistência dela em outras áreas da cidade.

Compreendemos a importância do debate sobre mobilidade urbana, uma vez que esta está diretamente ligada a diversos processos relacionados à cidade. Em questão, neste trabalho, o direito a cidade com a efetivação da tarifa zero nos transportes coletivos urbanos, a partir da reflexão sobre o movimento social e político Passe Livre (2013). Entendemos o debate sobre mobilidade urbana como pertinente e de extrema relevância, pois esta acaba se tornando uma reflexão sobre direito social, uma vez que a expansão das cidades ampliou as desigualdades.

O debate sobre mobilidade urbana não deve se restringir somente em resolver os problemas ocasionados pelo grande número de veículos que circulam nas cidades. Há a necessidade da real implementação de políticas que possibilitem o direito de acesso mais justo e eficiente das pessoas aos espaços e aos equipamentos culturais e sociais existentes em todo o espaço urbano. Como vimos, a partir das revoltas e cuja intensificação se deu em 2013 com as manifestações ocorridas (Movimento Passe livre em discussão), sempre houve um descontentamento por parte da população em relação ao transporte coletivo urbano e à tarifa existente, que impossibilita e segrega o uso desse equipamento e nega o acesso a cidade à essa população.

Com isso compreendemos que a efetivação da tarifa zero nos transportes coletivos urbanos no Brasil é uma possibilidade real a ser alcançada, visto que algumas cidades brasileiras já a executam e que a implementação da tarifa zero constitui-se uma das maneiras de efetivação do transporte como direito social.

## REFERÊNCIAS

BARROS, Melka Germana de Sousa. **Do direito à cidade ao direito ao transporte: ensaio sobre a criação de um direito social.** 2015.

BRASIL. IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Sistema de Indicadores de Percepção Social SIPS - 2011.** Disponível em:

<[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_sistemaindicadores\\_sips\\_01.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_sistemaindicadores_sips_01.pdf)>. Acesso em: 05 fev. 2017.

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** 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 25/02/2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade.** 5. ed. São Paulo: Contexto, 2001. – (Repensando a Geografia)

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da. Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

FERREIRA, Mauro. **Políticas públicas de mobilidade urbana** / UNESP-FCHS Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Análise de Políticas Públicas, 2015. Disponível em:  
<<http://www.franca.unesp.br/Home/Posgraduacao/planejamentoeanalisedepoliticaspUBLICAS/notas-de-trabalho---lap-n.-01.pdf>>. Acesso em: 25/02/2018

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil.** São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.p. 27-34.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade.** Disponível em:< <http://www4.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>>. Acesso em: 08 fev. 2017.

MARICATO, E. **Para Entender a Crise Urbana.** São Paulo: Expressão Popular, 2015.

\_\_\_\_\_. É a questão urbana, estúpido. In: **Cidades rebeldes: Passe Livre e as Manifestações que tomaram as ruas do Brasil.** São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013, p. 19-26.

\_\_\_\_\_. Movimento Passe Livre. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil.** São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2014.p. 21 – 29.

SANTOS, Boaventura de Sousa. O Estado, o Direito e a Questão Urbana. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, 9, 9-86. Disponível em:  
<[http://www.boaventuradesousasantos.pt/media/pdfs/Estado\\_Direito\\_e\\_a\\_Questao\\_Urbana\\_RCCS9.PDF](http://www.boaventuradesousasantos.pt/media/pdfs/Estado_Direito_e_a_Questao_Urbana_RCCS9.PDF)>. Acesso em: 09 fev.2017

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização.** 10.ed. São Paulo: Contexto. 2000.