

“SE A PASSAGEM NÃO BAIXAR, A CIDADE VAI PARAR”:

TRANSFORMAÇÕES NAS MANIFESTAÇÕES PÚBLI-
CAS DE DEMANDAS RELACIONADAS AO TRANS-
PORTE COLETIVO NA CIDADE DE PORTO ALEGRE,
1970 – 2013.

CAMILA FARIAS DA SILVA

*Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Sociologia
(PPGS) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).*

MARCELO KUNRATH SILVA

*Professor do Departamento de Sociologia e dos Programas de
Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) e Pós-Graduação em
Desenvolvimento Rural da Universidade Federal do Rio Grande
do Sul (UFRGS).*

INTRODUÇÃO

O ciclo de protestos¹ de 2013 no Brasil, que atingiu seu ápice no mês de junho, apresentou como ponto de partida um conjunto de manifestações ocorridas em diferentes cidades do país (Porto Alegre, Goiânia, São Paulo, entre outras) que tinham como tema articulador o transporte coletivo e, mais especificamente, a elevação do preço das tarifas de ônibus. Com distintas temporalidades e diferentes características e evoluções (CATTANI, 2014; TAVARES; RORIZ; OLIVEIRA, 2016; SINGER, 2013), estas manifestações foram capazes de pôr em marcha um dos maiores processos de mobilização contestatória da história brasileira, produzindo mudanças estruturais nas dinâmicas do conflito social do país que ainda estão por ser identificadas e analisadas.

Um dos questionamentos que emergiu entre os analistas do ciclo de protestos de 2013 refere-se ao porquê do transporte coletivo ter se constituído como um foco mobilizador de uma intensa conflitualidade no ano de 2013. Este questionamento e uma resposta possível encontram-se, por exemplo, na análise de Braga (2013, p. 53):

Por que a tarifa do ônibus [como fator gerador dos protestos]? Fácil: os reajustes dos preços dos alimentos, dos aluguéis e dos serviços, por exemplo, acontecem de forma fragmentada, diluindo-se ao longo dos meses. Além disso, o “culpado” é anônimo: o processo inflacionário. No caso de uma tarifa regulada politicamente como a passagem do ônibus, além do aumento acontecer de uma única vez, atingindo todos ao mesmo tempo, conhecemos bem o responsável: ele tem nome e sobrenome, despacha no Edifício Matarazzo e foi eleito recentemente.

De acordo com este argumento, a resposta ao questionamento sobre por que o transporte coletivo se tornou um importante foco de contestação em 2013 não seria problemática. Ao contrário, seriam as características intrínsecas da passagem de ônibus que a colocariam naturalmente como o problema em torno do qual se produziram as mobilizações.

Este artigo parte de uma problematização aos argumentos que tendem a naturalizar a emergência de processos de contestação, tal como os observados nas manifestações sobre o transporte coletivo em 2013, como se estes fossem uma

(1) O conceito de ciclo de protestos é assim definido por Tarrow (2009, p.182): “uma fase de conflito acentuado que atravessa um sistema social: com uma rápida difusão da ação coletiva de setores mais mobilizados para outros menos mobilizados; com um ritmo rápido de inovação nas formas de confronto; com a criação de quadros interpretativos de ação coletiva, novos ou transformados; como uma combinação de participação organizada e não organizada; e com sequências de fluxos intensificados de informação e de interação entre os desafiantes e as autoridades”.

decorrência direta e automática de um problema social “objetivamente dado” (no caso, o aumento do preço da passagem do ônibus). Neste sentido, retoma-se a crítica, já clássica, de Eder Sader (1988, p. 42):

não se pode deduzir orientações e comportamentos de ‘condições objetivas dadas’. Tais deduções pressupõem uma noção de ‘necessidades objetivas’ que moveriam os atores sem as mediações simbólicas que as instituem enquanto necessidades sociais. Quem pretender captar a dinâmica de movimentos sociais explicando-os pelas condições objetivas que os envolvem e poupando-se de uma análise específica de seus imaginários próprios irá perder aquilo que os singulariza.

Tal problematização não significa reduzir o “problema do transporte coletivo” a uma mera construção discursiva. Ao contrário, o alto preço e a baixa qualidade, que tendem a caracterizar o transporte coletivo nas grandes cidades brasileiras, constituem situações negativas que são vivenciadas objetivamente no cotidiano de seus usuários. No entanto, a construção social desta experiência e, particularmente, a construção da vivência negativa como um problema social passível de ser confrontado a partir da mobilização coletiva não é algo que deriva mecanicamente desta vivência. Este é o argumento de Thompson (1998, p. 208), por exemplo, na sua crítica aos estudos sobre os motins (chamados, por vezes, de “rebeliões do estômago”) da multidão na Inglaterra do século XVIII:

O ‘motim’ [...] não é uma resposta ‘natural’ ou ‘óbvia’ à fome, mas um padrão sofisticado de comportamento coletivo, uma alternativa coletiva a estratégias individualistas e familiares de sobrevivência. Não há dúvida de que os amotinados tinham fome, mas **a fome não prescreve que eles devam se rebelar nem determina as formas da revolta.** (ênfase nossa).

Da mesma forma, podemos dizer que os setores da sociedade que cotidianamente vivenciam as precariedades e o altos preços do transporte coletivo no Brasil tendem a experimentar tais condições como negativas. No entanto, tal experiência não lhes prescreve, automaticamente, que “devam se rebelar nem determina as formas da revolta”.

Buscando fundamentar empiricamente esta problematização, a argumentação desenvolvida neste artigo analisa as transformações longitudinais nas mobilizações ocorridas na cidade de Porto Alegre e que tiveram o “problema do transporte coletivo” como seu foco de contestação. A partir de um estudo ao longo de um período relativamente amplo de tempo (1970-2013), é possível perceber que, em torno do mesmo problema objetivo, foram construídas dinâmicas de conflito muito distintas no que se refere aos atores mobilizados, os repertórios de expressão pública das demandas e os objetos de reivindicação. Identificar e analisar tais transformações coloca-se, assim, como um instrumento fundamental para evitar a naturalização da ação coletiva contestatória e avançar na compreensão/explicação da complexidade envolvida na sua construção social.

Os dados utilizados nesta análise se baseiam, centralmente, em duas fontes. A primeira, é a base de dados do catálogo de repertórios de manifestações públicas de demandas coletivas, construído no âmbito do projeto “Regimes e Repertórios Associativos: oportunidades políticas e organização social no Brasil”². Este catálogo é constituído por notícias sobre manifestações públicas de demandas coletivas ocorridas no estado do Rio Grande do Sul, entre os anos de 1970 e 2010, coletadas a cada cinco anos no jornal Zero Hora (ou seja, foram coletadas todas as notícias publicadas nos anos 1970, 1975, 1980, 1985, 1990, 1995, 2000, 2005 e 2010)³.

A segunda fonte de dados é a pesquisa empírica sobre o ciclo de protestos de 2013 que integra a dissertação de mestrado de Silva (2016). A partir do estudo de eventos de protesto relacionados ao tema do transporte público, tendo as mobilizações de 2013 e seus desdobramentos como objeto empírico central, analisou-se como, através de diferentes performances que conformam tais eventos, são produzidas inovações nos repertórios de contestação. Para responder a este problema, foram estudadas as performances desenvolvidas nas manifestações que ocorreram em Porto Alegre nas últimas décadas e que tiveram como principal reivindicação a tarifa do transporte coletivo⁴.

TRAJETÓRIA DAS DEMANDAS POR TRANSPORTE PÚBLICO EM PORTO ALEGRE (1970–2013)

159

No Rio Grande do Sul, demandas referentes ao transporte público estiveram presentes ao longo de todos os anos pesquisados. No catálogo de repertórios de manifestações públicas de demandas coletivas, tais demandas fazem parte da categoria “Transporte, Trânsito e Circulação”⁵, que correspondem a aproximadamente 5% (191 ocorrências) de todos os casos registrados no catálogo (3873). Em Porto Alegre, selecionando somente os eventos em que as demandas dizem respeito ao transporte público (categoria “Transporte Público”), estes totalizam 36 ocorrências, representando aproximadamente 20% do total de casos registrados no Rio Grande do Sul na categoria “Transporte, Trânsito e Circulação”.

(2) Este projeto foi financiado com recursos da Bolsa de Produtividade em Pesquisa do CNPq e, também, com apoio da UFRGS através da concessão de bolsas de Iniciação Científica.

(3) Para mais informações sobre esta metodologia em geral e sobre o catálogo em particular ver Silva, Araújo e Pereira (2011).

(4) Foram analisadas notícias do jornal Zero Hora e também realizadas entrevistas.

(5) A categoria diz respeito a eventos relacionados à mobilidade urbana, acesso, melhoria, preço ou gratuidade do serviço de transporte público, legislação, concessão, fiscalização e licenciamento de transporte público e/ou alternativo, instalação de passarelas e sinais de trânsito, e violência no trânsito.

Tabela 1. Registro do objeto de conflito “Transporte, trânsito e circulação” por ano no Rio Grande do Sul

	Tipo de objeto do conflito:		
	Transporte Público	Total	
Ano de ocorrência do evento:	1970	2	2
	1975	1	1
	1980	4	4
	1985	16	16
	1990	4	4
	1995	1	1
	2005	8	8
Total	36	36	

Fonte: Banco de dados da pesquisa “Regimes e Repertórios Associativos: oportunidades políticas e organização social no Brasil”

Tabela 2. Registro do objeto de conflito “Transporte Público” por ano em Porto Alegre

	Tipo de objeto do conflito:		
	Transporte, Trânsito e Circulação	Total	
Ano de ocorrência do evento:	1970	19	19
	1975	8	8
	1980	28	28
	1985	35	35
	1990	20	20
	1995	14	14
	2000	16	16
	2005	39	39
	2010	12	12
	Total	191	191

Fonte: Banco de dados da pesquisa “Regimes e Repertórios Associativos: oportunidades políticas e organização social no Brasil”

Percebe-se pelas tabelas 1 e 2 que, tanto no Rio Grande do Sul, com a categoria “Transporte, trânsito e circulação”, como em Porto Alegre, a partir da categoria “Transporte Público”, a década de 1980 (especialmente 1985) e 2005 foram os períodos nos quais as demandas expressas nessas categorias foram as mais reivindicadas nos eventos de protestos registrados⁶.

(6) Os anos de 2000 e 2010 não aparecem na tabela 2, pois não foram registrados casos de

Apesar de apresentar uma relativa continuidade ao longo do tempo, as manifestações foram promovidas por diferentes atores, assim como se apresentaram de diferentes formas. Essa seção apresenta a trajetória das demandas sobre transporte coletivo na cidade de Porto Alegre, identificando as significativas mudanças observadas ao longo do tempo a partir de quatro variáveis: atores, repertórios de ação, utilização de violência pelos manifestantes e objeto do conflito.

ATORES

Tabela 3. Tipo de ator promotor do evento por ano em Porto Alegre

Tipo do ator promotor do evento:	Ano de ocorrência do evento:								Total
	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2005	2013	
Associações de Moradores	0	0	1	0	2	0	0	0	11
Estudantes	0	0	0	0	1	0	6	0	7
Moradores ou Vizinhos	2	1	3	1	1	1	0	0	9
Atores Múltiplos (Sociedade)	0	0	0	3	0	0	2	27	32
Empresários Urbanos da Mesma Área	0	0	0	4	0	0	0	0	4
Total	2	1	4	16	4	1	8	27	63

Fonte: Banco de dados da pesquisa “Regimes e Repertórios Associativos: oportunidades políticas e organização social no Brasil” (1970-2005) e Silva (2016)

Os dados apresentados na tabela 3 indicam que os atores protagonistas das manifestações por transporte coletivo se alteram significativamente conforme o período no qual são realizadas. Devido à centralidade que ocupam nos anos pesquisados, podemos dividir os principais atores promotores das manifestações em dois grupos: “Associações e grupos informais de moradores”⁷ e “Atores Múltiplos (sociedade)”⁸.

Os principais atores das manifestações relacionadas ao transporte coletivo, entre os anos de 1970 e 1995, são as associações e grupos informais de moradores, correspondendo a aproximadamente 71% (20 casos) da totalidade dos casos desse período (28 casos). Ou seja, o transporte público, no período ditatorial, tendia a ser uma causa de grupos informais de moradores e, posteriormente, com a redemocratização, de organizações do chamado

manifestações públicas referentes a demandas sobre o transporte público em Porto Alegre naqueles anos.

(7) Grupos não organizados de moradores ou vizinhos de um mesmo bairro, favela, localidade ou região e entidades e associações de moradores ou vizinhos formalizados.

(8) Categoria utilizada quando mais de um “tipo” de ator está presente na ação, sendo todos eles pertencentes à sociedade civil.

“movimento comunitário”⁹, tendo como principal base organizativa as associações de moradores de bairros e de vilas populares da cidade.

Na década de 1970, os grupos informais de moradores são uns dos atores mais ativos do período, caracterizado por forte repressão aos processos de organização social contestatória. No que diz respeito às demandas do transporte coletivo em Porto Alegre, os dados apresentam que todas as manifestações públicas de demandas coletivas nesta categoria, ainda que não apresentem um número expressivo (três), foram promovidas por esses atores.

Na década de 1980, há um crescimento significativo do número de manifestações, ao mesmo tempo em que se observa uma mudança de grupos informais de moradores para associações de moradores formalmente constituídas como principais atores promotores destas ações. O ano de 1985 apresenta, ainda, três registros de “Atores Múltiplos”. Analisando estas notícias, percebe-se que os atores que compõem essa categoria nestes três casos são associações de moradores em ação conjunta com a Central Única de Trabalhadores (CUT). Ou seja, as associações de moradores se constituem, efetivamente, dos atores centrais na realização das manifestações relacionadas ao tema do transporte coletivo na década de 1980 em Porto Alegre¹⁰.

Durante a década de 1990, os dados apresentam um declínio das manifestações com a categoria associações e grupos informais de moradores como seus promotores, bem como do registro de manifestações públicas com a demanda do transporte coletivo em geral. Uma das possibilidades de explicação sobre esse declínio diz respeito à institucionalização dos canais de participação no âmbito do governo municipal (em especial, o

(9) O associativismo de base territorial em bairros e vilas populares, autodenominado “movimento comunitário”, constitui um segmento tradicional do associativismo urbano de Porto Alegre, iniciando sua formação durante a década de 1940. Este tipo de associativismo apresentou um significativo crescimento durante o final dos anos 1970 e início da década de 1980, no contexto de declínio do regime militar e de redemocratização do país (SILVA, 2003).

(10) Segundo dados da Tabela 3, no ano de 1985, a categoria “Empresários Urbanos” aparece como ator responsável pela promoção de quatro ações. Tais ações, no entanto, fazem parte de uma campanha específica, realizada no mês de janeiro de 1985, através da qual os empresários do transporte da cidade buscavam pressionar para a elevação da tarifa do transporte coletivo.

Orçamento Participativo-OP, instituído em 1989), que acabaram se constituindo em espaços prioritários de atuação das entidades do movimento comunitário de Porto Alegre. Neste sentido, por exemplo, pode-se destacar o fato de que aproximadamente 70% dos participantes das plenárias do OP na década de 1990 faziam parte de associações de moradores¹¹.

Os anos de 2005 e 2013 apresentam, por sua vez, novos atores como protagonistas das manifestações públicas referentes às demandas sobre o transporte coletivo. Em 2005, as categorias de “Atores Múltiplos (sociedade)” e “Estudantes” aparecem como os atores responsáveis pela realização de todas as manifestações noticiadas. Observa-se, assim, uma mudança importante na composição social dos manifestantes, com a relativa ausência daquele segmento populacional que tradicionalmente constituiu as manifestações pelo transporte coletivo na cidade, ou seja, os moradores dos bairros e vilas populares. Partidos e sindicatos, juntamente com os estudantes (os quais geralmente encontravam-se filiados a partidos políticos), passam a ser os principais responsáveis pela promoção dos eventos de protesto ocorridos no ano de 2005.

Em 2013, por sua vez, 100% dos casos são promovidos por atores categorizados em “Atores Múltiplos (sociedade)”. Porém, a multiplicidade não diz respeito apenas a estudantes e a ativistas de partidos e sindicatos, como em 2005, mas sim à mobilização de um número considerável de pessoas que não possuíam experiências de ativismo, seja em termos de filiação associativa, seja em termos de participação em eventos de protesto¹². Também compõe essa categoria o Bloco de Lutas pelo Transporte Público. Esse ator expressa um processo de articulação inédito de diversos grupos e redes de ativismo da cidade de Porto Alegre que, em certa medida, já estavam presentes nas manifestações de 2005.

(11) Ver sobre em Fedozzi (2001; 2007) e Silva (2003).

(12) A pesquisa sobre o perfil dos manifestantes, realizada pelo Ibope no dia 20/06/2013, nas capitais de sete estados (SP, RJ, MG, RS, PE, CE, BA) e em Brasília, apresenta os seguintes dados: a maioria dos manifestantes (89%) dizia não se sentir representada por partidos; entre os entrevistados, 96% alegaram não ser filiados a partido político e 86% não eram filiados a sindicatos, a entidades de classe ou a entidades estudantis; dos entrevistados, 46% nunca haviam participado de manifestações (G1, 2013).

REPERTÓRIOS DE AÇÃO

Tabela 4. Tipo de repertório de ação utilizado nas manifestações públicas sobre o tema do transporte público, por ano, em Porto Alegre

Tipo de repertório de ação utilizado no evento:	Ano de ocorrência do evento:						Total		
	1970	1975	1980	1985	1990	1995		2005	2013
Judicial	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Denúncia e/ou Manifestação Pública via Meio de Comunicação de Massa	2	1	1	1	1	0	0	0	6
Manifestação em Praça Pública	0	0	0	1	0	0	2	5	8
Passeata	0	0	0	0	1	0	0	10	11
Fechamento de Vias Públicas	0	0	0	0	0	0	5	1	6
Ocupação de Prédios e Terrenos	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Cartas ou Solicitações	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Outros	0	0	0	2	2	0	0	0	4
Reunião com Autoridades Públicas ou Privadas	0	0	2	6	0	0	0	1	9
Manifestação em Plenário	0	0	0	2	0	0	1	1	4
Manifestação Performativa	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Realização de Assembleias e/ou Reuniões Internas	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Abaixo-Assinados	0	0	1	1	0	1	0	0	3
Mensagem em Espaço Público	0	0	0	1	0	0	0	2	3
Total	2	1	4	16	4	1	8	27	63

Fonte: Banco de dados da pesquisa “Regimes e Repertórios Associativos: oportunidades políticas e organização social no Brasil” (1970-2005) e Silva (2016)

Os dados da Tabela 4 apresentam a predominância de formas não confrontacionais de expressão das demandas coletivas até a década de 1990. Nos anos de 1970 e 1975, durante a ditadura civil-militar, a “denúncia e ou manifestação pública via meio de comunicação de massa” foi a forma mais recorrente de expressão das demandas sobre o transporte coletivo. Com poucas possibilidades de participação institucional disponíveis e sem oportunidades políticas para a contestação aberta, a imprensa era uma das poucas alternativas existentes e tendia a oferecer menos riscos para a expressão pública de demandas sociais.

Os dados sobre os anos 1980 e 1985 demonstram a categoria “reunião com autoridades públicas e ou privadas” com centralidade. Ao mesmo tempo em que indica uma certa abertura de espaços institucionais para a expressão das demandas sociais, observa-se que ainda há restrições ao uso de formas mais confrontacionais de manifestação.

O uso de formas confrontacionais extrainstitucionais para a expressão de demandas relativas ao transporte coletivo aparece pela primeira vez na base dados no ano de 1985, quando os manifestantes utilizam a “manifestação em praça pública”. Em 1990, também observa-se um caso de uso de formas confrontacionais extrainstitucionais, agora com a realização de “passeata”.

Depois do hiato dos anos de 1995 e 2000, quando o emprego de repertórios confrontacionais extrainstitucionais não foi identificado, observa-se que este tipo de repertório conflitivo se torna a principal forma de expressão das demandas do transporte público no ano de 2005. As “manifestações em praça pública” e o “fechamento de vias públicas” são as formas mais recorrentes de manifestação nesse ano.

Em 2013, por fim, os tipos de ação diversificam-se ainda mais frente aos anos anteriores, intensificando tendências já observadas no ano de 2005. Novas formas de ação ganham centralidade e aquelas que já haviam sido utilizadas em outros momentos mudam qualitativamente neste período. A “passeata” é o tipo de repertório de ação mais recorrente¹³. A “manifestação performática”¹⁴ é importante na caracterização do ano de 2013, principalmente porque traz o lúdico para o centro das formas de expressão das demandas do transporte coletivo, o que não havia sido identificado em períodos anteriores. Outro repertório de ação inovador em 2013 foi a “ocupação de prédios e terrenos”. Apesar de aparecer nos dados apenas uma vez, essa ocupação foi simbolicamente importante para o movimento e marcante na dinâmica política da cidade.¹⁵

AÇÕES VIOLENTAS POR PARTE DOS MANIFESTANTES

Tabela 5. Registro de uso de violência por parte dos manifestantes, por ano, em Porto Alegre

		Ano de ocorrência do evento:							Total	
		1970	1975	1990	1995	1990	1995	2005		2013
Registro de uso de violência por parte dos manifestantes.	Não	2	1	4	15	4	1	7	18	52
	Sim	0	0	0	1	0	0	1	9	11
Total		2	1	4	16	4	1	8	27	63

Fonte: Banco de dados da pesquisa “Regimes e Repertórios Associativos: oportunidades políticas e organização social no Brasil” (1970-2005) e Silva (2016)

(13) Percebe-se que as passeatas realizadas em 2013 diferenciam-se das ocorridas em anos anteriores, principalmente nas performances que a compõem. As ações realizadas na passeata, as mensagens transmitidas e a sua estética apresentam significativas particularidades quando comparada a passeatas realizadas em outros períodos (SILVA, 2016).

(14) Manifestações coletivas caracterizadas por atos performáticos e simbólicos.

(15) A ocupação ocorreu na Câmara de Vereadores de Porto Alegre, com duração de uma semana (10 a 17 de julho de 2013). Depois das grandes manifestações de junho acabarem, o Bloco de Lutas pelo Transporte Público ocupou a Câmara como uma nova forma de pressão. Durante a ocupação, foram construídos dois projetos de lei: o primeiro visava instituir o passe livre no sistema de transporte coletivo por ônibus em Porto Alegre para estudantes e desempregados; o segundo visava instituir a abertura e transparência das contas relativas ao transporte urbano municipal.

O uso da violência¹⁶ como performance constitutiva dos repertórios de ação nas demandas do transporte coletivo apresenta-se, ao longo do tempo, como algo pouco presente (um caso em 1985 e outro em 2005). Apenas no ano de 2013 registra-se uma alta ocorrência de manifestações com uso de violência por parte dos manifestantes, totalizando 50% dos casos. Este tipo de performance configura-se, portanto, como um componente relativamente novo nos repertórios de contestação no país¹⁷ e ajuda a explicar, em parte, o forte impacto produzido pelas manifestações de 2013.

Além do aumento quantitativo do uso de performances violentas pelos manifestantes, o ano de 2013 também se caracteriza por uma mudança qualitativa de tais performances. Se, nos anos anteriores, as manifestações violentas se caracterizam por confrontos localizados com a polícia e pequenas depredações de prédios que simbolizavam adversários diretos da causa, em 2013 foram realizados saques ao comércio, depredação de propriedades privadas e prédios públicos, queima de ônibus e de containers de lixo, em uma escala sem precedentes no passado.

OBJETO DO CONFLITO

O objeto dos conflitos discutido nesse trabalho é o transporte coletivo. Porém, esse objeto se expressa em diferentes demandas ao longo do tempo. A categoria “Transporte Público” pode referir-se, por exemplo, à tarifa ou às condições do transporte. Em algumas manifestações, a demanda com respeito ao transporte coletivo pode ser uma das demandas centrais; em outras, ao contrário, encontra-se articulada com outras demandas e integra aquilo que categorizamos como “Objetos Múltiplos”.

As manifestações referentes ao “Transporte Público”, até a década de 1990, tinham como principal foco de confrontação a precariedade do serviço ofertado e os problemas por ela gerados para os usuários. Na década de 1980, a tarifa aparece em poucos casos identificados, ganhando centralidade ao longo dos anos, até apresentar-se como principal reivindicação em 2005 (SILVA, 2016, p. 82).

(16) A partir das notícias, registra-se se os participantes utilizam ou não ações violentas (física ou material), tais como quebra de equipamentos públicos e privados, ameaças à população, enfrentamentos físicos com autoridades, policiais e/ou população.

(17) Esta relativa novidade refere-se ao contexto local de Porto Alegre, no período analisado. Um estudo pioneiro sobre o uso de repertórios violentos em conflitos relacionados ao transporte coletivo encontra-se em Moisés e Martínez-Alier (1978), que analisaram os “quebra-quebras” de trens no Rio de Janeiro e São Paulo entre os anos 1950 e 1970.

Tabela 6. Tipo de objeto de conflito por ano em Porto Alegre

Tipo de objeto do conflito:	Ano de ocorrência do evento:							Total	
	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2005		2013
Transporte Público	2	1	4	16	4	1	8	16	52
Objetos Múltiplos	0	0	0	0	0	0	0	11	11
Total	2	1	4	16	4	1	8	27	63

Fonte: Banco de dados da pesquisa “Regimes e Repertórios Associativos: oportunidades políticas e organização social no Brasil” (1970-2005) e Silva (2016)

Os dados da Tabela 6 demonstram que, ao longo do período pesquisado, o transporte público (com seus diferentes conteúdos) quase sempre apareceu como objeto único das manifestações. Em 2013, ao contrário, apresenta-se uma mudança importante: enquanto aproximadamente 60% dos casos têm o transporte público como objeto único dos eventos noticiados, os outros 40% dizem respeito a eventos no qual o transporte público se configurou como uma das demandas centrais presente no protesto, porém não a única¹⁸.

Tabela 7. Tipo de objeto de conflito por mês em Porto Alegre - 2013

Tipo de objeto do conflito:	Mês de ocorrência do evento:						Total
	Fevereiro	Março	Abril	Junho	Julho	Agosto	
Transporte Público	2	2	4	0	5	3	16
Objetos Múltiplos	0	0	0	7	4	0	11
Total	2	2	4	7	9	3	27

Fonte: Silva (2016)

Os dados sobre a variação do objeto das reivindicações ao longo do ano de 2013, apresentados na Tabela 7, mostram a ocorrência de manifestações com demandas unicamente relacionadas ao transporte público em todos os meses, exceto no mês de junho. Neste mês, quando ocorrem as maiores manifestações em termos quantitativos¹⁹, observa-se que as demandas sobre o transporte público apareceram diluídas entre outras demandas.

É importante salientar, no entanto, que a revogação do aumento das tarifas já havia sido conquistada em Porto Alegre no final do mês de abril, o que ajuda a compreender a não ocorrência de manifestações relativas à tarifa no mês de maio. Com o objetivo de barrar o aumento da tarifa alcançado, abriu-se oportunidade para outras causas tomarem centralidade. A ênfase na ideia de ocupar a rua²⁰, sem uma definição clara da pauta pela qual se mobilizar, abriu a possibilidade de que

(18) Saúde, educação, combate a corrupção, etc. foram outras demandas presentes nas manifestações em 2013, particularmente a partir de junho, juntamente com questões relativas ao transporte público.

(19) Com o maior registro chegando a aproximadamente 20 mil manifestantes em Porto Alegre.

(20) A hashtag “vem pra rua” tornou-se o lema das manifestações após a “vitória” na revogação do aumento da tarifa.

cada novo segmento mobilizado a partir do início de junho introduzisse suas próprias causas, gerando uma dinâmica inédita de extrema heterogeneidade (e, por vezes, conflitualidade) no interior das próprias manifestações.

No mês de julho de 2013, as grandes manifestações perdem força²¹. Retorna-se aos poucos à centralidade das demandas sobre o transporte público, as quais, no mês de agosto, apresentam-se novamente como as únicas presentes nas manifestações noticiadas.

PERIODIZAÇÃO DAS MANIFESTAÇÕES PÚBLICAS SOBRE O TEMA DO TRANSPORTE PÚBLICO EM PORTO ALEGRE (1970–2013)

A seção anterior demonstrou que o mesmo “problema objetivo” (as condições e/ou a tarifa do transporte coletivo na cidade de Porto Alegre) está relacionado a processos reivindicatórios com significativas variações ao longo do período pesquisado. Observam-se mudanças importantes nos atores e nas formas de expressão pública das demandas coletivas relacionadas ao transporte público, sustentando a problematização apresentada na introdução do artigo; ou seja, a necessidade de analisar as diferentes mediações organizativas e simbólicas através das “quais uma ausência é definida como carência e como necessidade, e pel[a]s quais certas ações sociais são definidas como correspondendo aos interesses de uma coletividade” (SADER, 1988, p. 43).

Retomando os dados apresentados na seção anterior, é possível construir uma periodização da trajetória das manifestações sobre transporte coletivo em Porto Alegre no período pesquisado, com a identificação dos atores e das formas de ação típicos de cada período.

O TRANSPORTE COLETIVO COMO UMA CAUSA DAS CLASSES POPULARES (1970 – 2000)

Os dados mostram que durante a maior parte do período pesquisado, o “problema do transporte coletivo” tendeu a ser um objeto de demandas e mobilizações dos moradores dos bairros e vilas populares da cidade e de suas organizações. Confrontados cotidianamente com a precariedade dos serviços e o seu custo, estes segmentos também passaram a ter um crescente contato com ativistas e organizações que, no

(21) A manifestação de 4 de julho de 2013, por exemplo, foi noticiada como sendo composta por aproximadamente 500 manifestantes.

contexto de declínio da ditadura civil-militar, direcionavam suas ações para o “trabalho de base” e de “educação popular” nos locais de moradia popular (DOIMO, 1995; SILVA, 2002). Assim, observa-se uma progressiva passagem de ações promovidas por grupos de moradores informalmente mobilizados, predominantes no contexto mais repressivo da ditadura civil-militar, para ações promovidas por organizações do autodenominado “movimento comunitário”, predominantes no contexto da redemocratização.

A demanda pelo transporte coletivo se constituiu, assim, como uma das pautas prioritárias das associações de moradores e suas estruturas de articulação municipal (a União das Associações de Moradores de Porto Alegre - UAMPA - fundada no ano de 1983) e estadual (Federação Riograndense de Associações Comunitárias e Moradores de Bairros - FRACAB - existente desde 1959) no período da redemocratização.

No que se refere às formas de ação, os dados da seção anterior mostram que os grupos de moradores informalmente mobilizados e, posteriormente, as entidades comunitárias tenderam a utilizar formas não confrontacionais de expressão de suas demandas. Neste sentido, o recurso a denúncias nos meios de comunicação, predominante no período mais repressivo, e a realização de reuniões com autoridades governamentais, possibilidade que se coloca no contexto da abertura política na década de 1980, foram os repertórios mais utilizados neste período.

A preferência por repertórios mais institucionalizados de expressão de demandas coletivas por parte das entidades comunitárias pode ser um dos fatores explicativos do progressivo declínio da temática do transporte coletivo como objeto de manifestações públicas na década de 1990 e início dos anos 2000. Neste período, sob a gestão do Partido dos Trabalhadores/PT (1989 - 2004), Porto Alegre passa a instituir uma diversidade de canais de participação social, com destaque para o Orçamento Participativo. Como já destacado na seção anterior e pela literatura (FEDOZZI, 2001, 2007; SILVA, 2003), as entidades comunitárias de Porto Alegre direcionaram fortemente sua atuação para estas instituições participativas, com a participação institucional substituindo, em grande medida, as manifestações públicas como repertório prioritário de expressão de suas demandas.

A TRANSIÇÃO: O TRANSPORTE COLETIVO COMO UMA CAUSA DOS ESTUDANTES ORGANIZADOS (2005)

O retorno das manifestações públicas relacionadas ao transporte coletivo, no ano de 2005, mostra uma conformação radicalmente distinta daquela caracterizada acima. Uma das mudanças centrais refere-se aos atores promotores das manifestações. Conforme os dados apresentados na seção anterior, os moradores e suas organizações são completamente substituídos pelos estudantes e suas organizações sociais e políticas. Mesmo nos casos nos quais aparecem atores múltiplos (tais como partidos e sindicatos), a presença dos estudantes é predominante.

Esta centralidade dos estudantes parece expressar a emergência de uma nova geração de ativistas estudantis identificados, por um lado, com as organizações políticas de esquerda (tais como o Partido Socialismo e Liberdade/PSOL e o Partido Socialista dos Trabalhadores Unificado/PSTU) que crescentemente criticavam o processo de institucionalização e de perda de radicalidade do PT, especialmente após a eleição de Lula à Presidência da República em 2003. Por outro lado, expressam também a ascensão no meio estudantil de um ativismo libertário e/ou autonomista, crítico das formas hierárquicas e burocráticas de organização e dos mecanismos institucionalizados de ação política. Mesmo em constante tensão (e, por vezes, conflito aberto), os ativistas destes dois campos valorizavam a ação contestatória extrainstitucional como repertório preferencial (para alguns, único) de manifestação pública de suas demandas.

A mobilização estudantil em torno do transporte coletivo traz, assim, alterações significativas nos repertórios utilizados, com a introdução de formas mais confrontacionais de ação. Segundo os dados da seção anterior, as manifestações em praça pública e, especialmente, o fechamento de vias públicas se colocam como as novas formas predominantes de ação. Além disto, o enfrentamento com as forças de segurança pública, mobilizadas para a desocupação das vias, e a ocorrência de pequenas depredações (observadas em um dos eventos) indicam um processo de construção (e, possivelmente, legitimação) entre os manifestantes de repertórios de confronto que, no limite, envolvem o uso da violência física.

A RUPTURA: O TRANSPORTE PÚBLICO COMO UMA CAUSA DA JUVENTUDE (2013)²²

Em dezembro de 2012, o Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul (TCE-RS) solicitou informações à Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) de Porto Alegre sobre o cálculo utilizado para determinar o percurso médio mensal dos ônibus. Essa solicitação foi realizada a pedido do Ministério Público de Contas, que havia verificado que a Prefeitura de Porto Alegre computava a frota reserva de ônibus no cálculo da tarifa. Esse acontecimento repercutiu na mídia e nas redes sociais, contribuindo para mobilizar coletivos, organizações e ativistas da cidade, que se articularam e marcaram uma assembleia para definir o que fazer frente àquele fato, que proporcionava um argumento importante para uma campanha de redução de tarifa.

A EPTC respondeu, em janeiro de 2013, que realizava o cálculo de acordo com a legislação. Um dia após essa resposta, realiza-se a assembleia no Sindicato dos Municipários de Porto Alegre (SIMPA). Foi neste encontro que se consolidou a proposta, que já vinha sendo debatida ao longo do ano anterior, de construção de uma articu-

(22) A complexidade do ciclo de protestos de 2013 e, ainda, a presença de uma base de informações mais rica fornecida pela pesquisa de campo realizada sobre este processo (SILVA, 2016) são justificativas para que esta subseção apresente um desenvolvimento maior do que as duas subseções referentes aos períodos anteriores.

lação para além das diferenças ideológicas entre os diversos grupos que, nos últimos anos, pautavam o tema do transporte público na cidade – partidos políticos, coletivos, artistas ou mesmo ativistas sem filiações organizativas. Conhecida como Bloco de Lutas pelo Transporte Público²³, essa rede de articulação e de ação coletiva, composta centralmente por jovens ativistas da cidade, convoca o primeiro de muitos protestos nesse contexto de questionamentos em relação à legitimidade do cálculo da tarifa.

No mês de fevereiro, o Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre protocola na Prefeitura um pedido de reajuste, que elevaria a tarifa de R\$ 2,85 para R\$ 3,30. Novos protestos ocorrem em março, quando o Conselho Municipal de Transporte Urbano (COMTU) aprova a elevação da tarifa para R\$ 3,06. No mesmo dia, o vice-prefeito Sebastião Melo (PMDB) sanciona a aprovação e fixa o valor em 3,05. No dia 23 de março, em uma assembleia na sala de reuniões do Assentamento Urbano Utopia e Luta, é decidido que, a partir de segunda-feira (data que entraria em vigor o aumento), as ações de contestação seriam descentralizadas a fim de saturar a Prefeitura pelo caos nas ruas. No dia 1º de abril, um protesto organizado pelo Bloco de Lutas reúne milhares de manifestantes (quatro mil, segundo a Brigada Militar, e dez mil, segundo os manifestantes) nas ruas de Porto Alegre contra o aumento das passagens.

No dia 4 de abril, em decisão liminar à ação movida pelos vereadores Pedro Ruas e Fernanda Melchiona, do PSOL, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul revoga o aumento da passagem, que volta a custar R\$ 2,85. Entretanto, novas manifestações organizadas pelo Bloco de Lutas continuam a ocorrer em Porto Alegre.

Em junho de 2013, as manifestações ocorrem em consonância ao contexto nacional e a pauta do transporte coletivo assume uma posição periférica. Apenas em julho de 2013, precisamente do dia 10 ao dia 18, o transporte novamente retorna ao centro das reivindicações, quando manifestantes vinculados ao Bloco de Lutas ocupam a Câmara Municipal de Porto Alegre.

As mobilizações de 2013 contra o aumento da tarifa e, posteriormente, por mudanças mais estruturais no transporte coletivo da cidade apresentam, por um lado, uma linha de continuidade com as manifestações de 2005. Por outro lado, apresentam também diferenças marcantes que expressam uma mudança qualitativa na dinâmica dos conflitos entre os dois momentos.

No que se refere aos atores mobilizados, observa-se que o ciclo de protestos de 2013 se caracterizou pela mobilização de diversos atores que historicamente não haviam estado presentes na história das mobilizações relacionadas ao tema do transporte coletivo. Apesar da utilização da mesma categoria já presente em 2005 - os “Atores Múltiplos” -, a multiplicidade observada em 2013, particularmente no mês de junho, foi muito maior. Isto se expressa claramente na conflitualidade entre os próprios manifestantes que compunham os atos de protesto naquele momento.

(23) Ver sobre em Muhale (2014).

A multiplicidade de atores de 2013 se relaciona diretamente à diversidade de causas que, progressivamente, foram sendo introduzidas nas manifestações pelos distintos atores que a elas foram se incorporando ao longo do tempo. Como já apontado na seção anterior, ao lado da luta contra o aumento da tarifa e pela qualificação do transporte coletivo, que foi o objeto único de mobilização até o início de junho, assiste-se em junho e julho a presença de demandas relacionadas a temas como educação, saúde, corrupção, projetos de emendas constitucionais, paralelamente às demandas sobre o transporte público²⁴.

Um aspecto que expressa e, ao mesmo tempo, contribui para esta diversificação das pautas no ápice do ciclo de protestos de 2013 foi a crescente centralidade assumida pela *hashtag* #vem pra rua, que progressivamente tornou-se um lema central das manifestações em Porto Alegre após a “vitória” na revogação do aumento da tarifa. A ênfase na ideia de ocupar a rua, sem uma definição clara da pauta pela qual se mobilizar, abriu a possibilidade de que cada novo segmento mobilizado introduzisse sua própria causa, contribuindo para a diversidade observada nos protestos de junho e julho.

A partir do estudo das imagens presentes nas notícias analisadas, foi possível observar aspectos peculiares no que diz respeito à estética dos protestos de 2013. Foram categorizados artigos que os manifestantes portavam ou utilizam para se caracterizar e a fase do dia em que era realizado o protesto:

Tabela 8. Estética no mês de abril²⁵

		Faixas	Cartazes	Lúdico	Rostos cobertos	Simbolos Anarquistas	Bandeiras RS e BR	NOITE
Válido	SIM	4	0	4	1	1	0	4
Total		4	4	4	4	4	4	4

Fonte: Silva (2016)

Tabela 9. Estética no mês de junho

		Faixas	Cartazes	Lúdico	Rostos cobertos	Simbolos Anarquistas	Bandeiras RS e BR	NOITE
Válido	SIM	1	7	7	7	7	7	7
Total		7	7	7	7	7	7	7

Fonte: Silva (2016)

(24) Para a identificação das principais reivindicações presentes nos protestos de 2013, em nível nacional, é possível utilizar a plataforma da Internet – denominada “Causa Brasil” – que buscou mapear as causas dos protestos de 2013. Disponível em: <www.causabrasil.com.br>

(25) O número 0 nas tabelas significa que não foi possível perceber através das imagens e do texto a presença dos indicadores que representa.

Tabela 10. Estética no mês de julho

		Faixas	Cartazes	Lúdico	Rostos cobertos	Simbolos Anarquistas	Bandeiras RS e BR	NOITE	DIA
Válido	SIM	6	0	7	1	2	0	6	2
Total		9	9	9	9	9	9	9	9

Fonte: Silva (2016)

Os dados apresentados nas tabelas 8, 9 e 10 demonstram uma significativa variação na estética dos protestos durante os meses de abril, junho e julho. Inicialmente, pode-se observar alterações significativas no uso de faixas e/ou cartazes como forma de expressão de demandas ao longo dos meses. Estando ausentes no mês de abril, os cartazes predominam no mês de junho, ápice do ciclo de protestos. Tal mudança pode ser interpretada como indicador de uma possível individualização do protesto no mês de junho, na medida em que cada manifestante escreve sua própria reivindicação, em contraposição às faixas, que geralmente expressam uma construção coletiva na qual a mensagem caracteriza a reivindicação de um grupo ou organização. Em julho, por sua vez, os cartazes tendem a desaparecer dos protestos e as faixas voltam a predominar.

Os elementos reunidos na categoria “Lúdico” dizem respeito a referências às artes (personagens teatrais, música, por exemplo), ao ambiente de sociabilidade (representado pelas bebidas, comidas, por exemplo) e as ações que visam provocar uma reação através do humor e da provocação (como as imagens de ativistas pelados em frente às fotos dos vereadores na ocupação da Câmara)²⁶. Estes elementos lúdicos foram uma inovação importante do ciclo de protestos de 2013, aparecendo com destaque nas imagens de todos os meses.

No que se refere à simbologia mobilizada no ciclo de protestos de 2013, observa-se que há uma importante diferença entre os símbolos presentes nos meses de abril e julho e aqueles que marcaram as manifestações de junho. Neste último mês, há um significativo destaque para os manifestantes utilizando diferentes recursos para cobrir os rostos (máscaras, camisetas, lenços). Os manifestantes “mascarados”, como foram popularmente chamados, apareceram em todas as notícias no mês de junho, ao mesmo tempo em que sua presença foi escassa nos meses de abril e julho. Identifica-se em junho, também, a mobilização de simbologias tendencialmente conflituosas, que expressam bem a diversidade interna às manifestações naquele momento: de um lado, os símbolos anarquistas, pouco presentes em abril e julho; de outro, os símbolos nacionais e regionais, que estiveram ausentes tanto em abril quanto em julho.

(26) Um dos principais atores do ciclo de protestos de 2013, o Bloco de Lutas pelo Transporte Público, tem em seu nome o lúdico enquanto inspiração. A ideia de chamar “Bloco” (no sentido de Bloco de Carnaval) diz respeito ao caráter lúdico que se pretendia dar às manifestações convocadas por esse ator. Assim, propunha-se uma espécie de cortejo, com várias “alas” expressando a diversidade de seus atores (SILVA, 2016, p. 102).

Por fim, um aspecto importante das manifestações do ciclo de protestos de 2013 é que praticamente todas elas foram realizadas à noite, algo incomum nas manifestações dos anos anteriores. Os dois únicos registros em julho de ações realizadas durante o dia dizem respeito à ocupação da Câmara de Vereadores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos dados e análises apresentados nas seções que compõem este capítulo, pode-se perceber que, em torno do problema do transporte coletivo, foram construídos processos de manifestação pública de demandas coletivas muito distintos. Ou seja, apesar do transporte coletivo nas grandes cidades brasileiras (e em Porto Alegre, particularmente) ser, em geral, marcado por características experimentadas como negativas por seus usuários, a forma como estes respondem a tais experiências não estão inscritas naturalmente naquelas características.

Observou-se, assim, que o problema do transporte coletivo deixou de ser uma “luta” construída primordialmente pelas organizações dos moradores dos bairros e vilas populares para se tornar uma causa dos estudantes e, mais amplamente, de segmentos da juventude da cidade. Esta alteração dos atores centrais do conflito implicou em novas formas de interpretação do problema do transporte (expressa, por exemplo, na construção de propostas como o passe livre) e em novos repertórios de manifestação pública das demandas relativas ao transporte.

Tal conjunto de mudanças foi, em parte²⁷, responsável pela produção de dinâmicas de conflito muito distintas ao longo do tempo, incompreensíveis apenas a partir do “problema objetivo” do transporte coletivo. Da mesma forma, a relativa ausência do tema como fonte de manifestações públicas entre a segunda metade dos anos 1990 e o início dos 2000 não pode ser interpretada como indicador de ausência do “problema objetivo” do transporte coletivo na cidade naquele período, mas sim parece expressar processos de institucionalização dos conflitos a partir da introdução de importantes instituições participativas pelo governo municipal que absorveram grande parte da atuação das organizações do movimento comunitário.

27 Outros elementos que não foram abordados neste capítulo, tais como as profundas alterações das oportunidades políticas em função das mudanças de regime e de governos ao longo do período investigado, não podem ser desconsiderados em uma análise mais abrangente das transformações na configuração dos conflitos sociais. Outro aspecto importante não analisado foi a atuação das Tecnologias de Comunicação e Informação, em especial as redes sociais digitais, na conformação do ciclo de protestos de 2013 (CATTANI, 2014).

O ciclo de protestos de 2013, por sua vez, apresenta um conjunto de especificidades que também não pode ser compreendido e explicado apenas a partir do “problema objetivo” do transporte coletivo. Novas gerações de ativistas, com diferentes socializações políticas, construíram o problema do transporte de forma inovadora e introduziram novas formas de manifestação pública que, ao combinarem o lúdico e a violência, impactaram significativamente a cidade e o processo político. Aproveitando um lema dos manifestantes de 2013, pode-se dizer que estes processos complexos de inovação observados “não foram apenas por vinte centavos”; ou seja, não são uma decorrência direta do aumento do preço das tarifas.

Conclui-se este capítulo enfatizando, então, a necessidade de problematização das perspectivas que naturalizam os processos de contestação ao reduzi-los a uma mera expressão mecânica de um problema social objetivamente dado. Perspectivas que, como criticava Melucci (2001, p. 29), tendem a considerar os processos de contestação

como efeitos de uma situação histórica ou produtos de uma certa conjuntura (refere-se, por exemplo, à crise econômica ou às contradições do sistema), sem levar em conta as motivações, o sentido, os componentes da ação coletiva, como se os modos por meio dos quais esta ação se constitui e se mantém no tempo fossem irrelevantes com relação ao jogo das variáveis “estruturais”.

Tais perspectivas colocam-se como obstáculos epistemológicos para a identificação e análise dos complexos processos que se colocam entre a vivência de condições e/ou situações experimentadas como negativas e a construção de ações coletivas contestatórias orientadas à transformação daquelas condições e/ou situações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRAGA, Ruy. As jornadas de junho no Brasil: Crônica de um mês inesquecível. **OSAL Observatorio Social de América Latina**, Año XIV, Nº 34, p.51-61, noviembre de 2013.

CATTANI, Antonio David (org.). **#protestos**: análises das ciências sociais. Porto Alegre: Tomo, 2014.

DOIMO, Ana Maria. **A Vez e a Voz do Popular**: Movimentos Sociais e participação política no Brasil pós-70. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, ANPOCS, 1995.

FEDOZZI, L. J. **Orçamento Participativo** - reflexões sobre a experiência de Porto Alegre. 3ª ed. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2001.

_____. **Observando o Orçamento Participativo de Porto Alegre. Análise histórica de dados:** perfil social e associativo, avaliação e expectativas. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2007.

g1.globo.com/brasil/noticia/2013/06/veja-integra-da-pesquisa-do-ibope-sobre-os-manifestantes.html - Acessado em 10/05/2016

MELUCCI, Alberto. **A invenção do presente:** movimentos sociais nas sociedades complexas. Petrópolis: Vozes, 2001.

MOISÉS, José Álvaro; MARTINEZ-ALIER, Verena. A revolta dos suburbanos ou “Patrão, o trem atrasou”. In: MOISÉS, José Álvaro et al. (orgs.), **Contradições urbanas e movimentos sociais**. 3ªed, pp.13-63. Rio de Janeiro: Paz e Terra/CEDEC, 1978.

MUHALE, Miguel J. J. **Lutar, construir poder popular:** Uma perspectiva etnográfica do Bloco de Lutas pelo Transporte Público em Porto Alegre/RS. Dissertação de Mestrado. 151f.; il. Orientadora: Dr. Partrice Shuch. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Antropologia, 2014.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SILVA, Camila F. **Inovação nos Repertórios de Contestação:** O confronto em torno do transporte público em Porto Alegre. Dissertação de Mestrado, 184f; il. Orientador: Dr. Marcelo Kunrath Silva Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul/PPG Sociologia, 2016.

SILVA, Marcelo Kunrath. **Cidadania e exclusão:** os movimentos sociais urbanos e a experiência de participação na gestão municipal. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

_____. A expansão do Orçamento Participativo na Região Metropolitana de Porto Alegre. In: AVRITZER, Leonardo; NAVARRO, Zander. (Orgs.). **A inovação democrática no Brasil:** o Orçamento Participativo. São Paulo: Cortez, pp.157- 185, 2003.

SILVA, Marcelo K.; ARAUJO, Gabrielle O.; PEREIRA, Matheus M. Dinâmicas da Ação Coletiva: Análise de Eventos de Protesto no Estudo dos Repertórios Associativos. In: **XXVIII CONGRESSO INTERNACIONAL DA ALAS**, Recife, pp. 01-21. XXVIII CONGRESSO INTERNACIONAL DA ALAS. Recife: UFPE, 2011.

SINGER, André. Brasil, Junho de 2013 - Classes e ideologias cruzadas. **Novos Estudos**, vol. 97, pp. 23-40, novembro/2013.

TARROW, Sidney. **O Poder em Movimento:** Movimentos sociais e confronto político. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009

TAVARES, F.; RORIZ, J.; OLIVEIRA, I. As Jornadas de Maio em Goiânia: Para além de uma visão sudestecêntrica do junho brasileiro em 2013. **Revista Opinião Pública**, vol. 22, nº1, pp. 140-166, 2016.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.