VIII CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA
XXII SEMANA DE HISTÓRIA
9 a 11 de outubro de 2017
1917 2017 CENTENÁRIOS
REVOLUÇÃO RUSSA ★ REVOLUÇÃO MEXICANA ★ PRIMEIRA GREVE GERAL DO BRASIL ★ APARIÇÃO DE NOSSA SENHORA DE FÁTIMA EM PORTUGAL
ISSN 2175-4446

JUVENTUDE PELA TARIFA ZERO: O MOVIMENTO PASSE LIVRE NO CONTEXTO DOS MOVIMENTOS SOCIAIS CONTEMPORÂNEOS

Doi: 10.4025/8cih.pphuem.3988

Daniele Faenello, UEM

Palavras Chave:
Movimento Passe Livre; Tarifa zero; Movimentos Sociais Contemporâneos.

Resumo

Essa pesquisa se propõe a explorar a origem do Movimento Passe Livre, suas influências e dinâmica de ações. O objetivo é entender os argumentos em que se baseiam para propor a tarifa zero no transporte público urbano. Para a realização da pesquisa de método qualitativo, foram analisadas reportagens veiculadas em portais de notícias, documentários, relatórios e entrevistas realizadas por seus integrantes. O surgimento do MPL, está ligado a conflitos recentes, sendo eles a Revolta do Buzu, que ocorreu na cidade de Salvador, em 2003, e a Revolta da Catraca, em Florianópolis, 2004. Ambos já demonstravam, de maneira embrionária, características que seriam defendidas futuramente, tal como horizontalidade, autonomia, apartidarismo, ausência de líderes e tomadas de decisões por meio de assembleias e votação. Ao defender a anulação da tarifa, o movimento acredita que assim estaria efetivando o acesso à cidade e aos serviços básicos oferecidos pelo Estado, tais como saúde e educação. O MPL apresenta também particularidades de movimentos sociais transnacionais, como a antiglobalização e antineoliberalismo, que tem nas redes uma forma de organização e propagação de ideias. A pesquisa demonstrou que o histórico de conflitos sociais em decorrência das más condições de transporte é longo, e em geral estão relacionados ao monopólio privado de sistemas de transporte coletivos, sendo que o elevado preço da tarifa poderia ser explicado por fraudes relacionadas ao financiamento de campanhas eleitorais e pelo interesse econômico de empresas privadas. Esses conflitos seriam, também, resultado da falta de planejamento urbano e da marginalização da população.

Introdução

Em 2013 o país conheceu um novo movimento social. Apesar de existir desde 2004, o Movimento Passe Livre recebeu destaque nacional ao convocar e protagonizar uma onda de protestos conhecidos como Jornadas de Junho. Na ocasião, a luta era contra o aumento da tarifa das passagens de ônibus urbano, mas seu histórico de lutas é pela sua eliminação definitiva, visando uma democratização dos meios de transportes. Partindo desse pressuposto, essa pesquisa se propõe a explorar a origem do Movimento Passe Livre, suas influências e dinâmica de ações. O objetivo é entender os argumentos em que se baseiam para propor a tarifa zero.

O Movimento Passe Livre

É longo o histórico de conflitos sociais em decorrência das más condições de transporte público brasileiro. Munhoz, 2015, explica que houveram conflitos na cidade de São Paulo relacionados ao monopólio privado de sistemas de transporte coletivos, pois ofereciam um atendimento precário e não foram projetadas para atender a população operária a qual precisava se locomover pela cidade para chegar em seu local de trabalho. Em 1901, a população carioca incendiou dois bondes por não concordar com um aumento na tarifa de transportes coletivos, após esse incidente houve um grande conflito com a polícia resultando na morte de pessoas de ambos os lados. Em consequência disso, após o fim da escravidão, a população que antes morava na casa de seus patrões, precisou se instalar o mais próximo possível de seu novo trabalho, favorecendo o surgimento de cortiços nos arredores de fábricas e empresas. Os dados apresentados por Munhoz apontam que em 1877 São Paulo "contava com 25 quilômetros de trilhos e sete linhas em funcionamento, 43 carros e 317 animais, transportando aproximadamente um milhão e quinhentos mil passageiros por ano" (Munhoz, 2015, p.70-71). Outro exemplo de conflito foi o quebra-quebra de bondes, ocorrido em 1909, contra a renovação do monopólio da empresa Light pela Câmara Municipal, deixando descontentes aqueles que consideravam o serviço insatisfatório.

O surgimento do Movimento Passe Livre, no entanto, está ligado a conflitos mais recentes ocorridos inicialmente na cidade de Salvador e conhecido como Revolta do Buzu. No acontecimento, em 2003, estudantes secundaristas fugiam de suas escolas para bloquear ruas em diferentes bairros em protesto contra o aumento no valor da passagem de ônibus urbano. Dados expostos pelo MPL apontam que aproximadamente 40 mil jovens participaram dos atos, demonstrando, de maneira embrionária, características defendidas futuramente pelo MPL, tal como horizontalidade, autonomia, apartidarismo, ausência de líderes e tomadas de decisões por meio de assembleias e votação. O segundo conflito adveio em Florianópolis, em 2004, e foi batizado como Revolta da Catraca, onde novamente estudantes protestaram contra o valor da passagem bloqueando a ponte que dá acesso à ilha e ocupando terminais, forçando o poder público a revogar o aumento (MPL, 2013).

Inspirados por estes acontecimentos, o Movimento Passe Livre foi criado em 2005, em Porto Alegre, na Plenária Nacional pelo Passe Livre do Fórum Social Mundial. Em uma definição própria, disponibilizada no site oficial: "É um movimento social autônomo, apartidário, horizontal e independente, que luta por um transporte público de verdade, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada". (MPL, 2016). Apesar da gratuidade do transporte público ser a sua principal bandeira, eles também salientam ser este apenas um instrumento inicial de debate, pois as reivindicações ultrapassam os limites da ordem vigente e do capitalismo.

Dessa forma, sua luta é também contra preconceitos de etnia, sexual e de gênero, contra a criminalização das manifestações, e contra o que chamam de mídia corporativa, defendendo a utilização de meios de comunicação alternativos. Desde sua criação ele inspira manifestações contra o aumento da passagem de ônibus nas principais cidades do país, como São Paulo, Belém, Distrito Federal, Goiânia, Vitória, Joinville, Natal, Salvador, São Luís, Curitiba, Florianópolis, Brasília, Rio de Janeiro e Salvador.

Ao defender a anulação da tarifa no transporte público o MPL acredita que assim estaria efetivando o acesso à cidade, à saúde e à educação, pois, embora todos sejam gratuitos, a locomoção até escolas e hospitais é cobrada, assim como a praças, centros recreativos, teatros e espaços públicos. Dessa forma, apenas trabalhadores com salários muito acima do mínimo teriam verdadeiro acesso a estrutura urbana e aos serviços básicos oferecidos pelo Estado (RODA VIVA, 2013). Em um cálculo simples, para um trabalhador que precisa fazer duas viagens de ida e volta por dia, ao considerar cinco dias e meio de trabalho, com custo de R$3,20 por viagem, gastaria em torno de 300 reais por mês. Observando que no ano de 2013 o salário mínimo de São Paulo era de R$ 755,00, este gasto seria o equivalente a aproximadamente 40% do valor recebido ao final do mês, ou seja, sobraria apenas 60% para alimentação, moradia, saúde e lazer. Além da conta muito acima do salário médio recebido por um trabalhador, o movimento também questiona a lógica de mobilidade que não leva em consideração a estrutura da cidade, fazendo com que indivíduos levem até três horas para chegar ao seu local de trabalho.

No programa de entrevistas Roda Viva, transmitido pela TV Cultura no dia 17 de junho de 2013, Nina Cappello e Marcelo Monteiro, ao serem questionados sobre viabilidade do transporte público gratuito, afirmam que:

> Mais de 32 cidades dos Estados Unidos têm tarifa zero no transporte público, em Hasselt, na Bélgica, você tem transporte público. Diversos condados da China tem tarifa zero no transporte público, então não é uma coisa que não acontece em nenhum lugar do mundo e mesmo no Brasil, tem duas cidades no Brasil que tem tarifa zero, que é Porto Real, no Rio de Janeiro, e Agudos, em São Paulo, que tem tarifa zero no Brasil. (RODA VIVA, 2013)

Atualmente 12 cidades brasileiras possuem a tarifa zero de transporte. Cada uma delas buscou pensar seu orçamento e planejamento de acordo com suas realidades. As possibilidades vão de recursos próprios, como royalties, aumento de impostos para carros de luxo, repasse de recursos do Estado e da União, até rearranjo dos gastos municipais (COSTAS, 2016). Os ativistas também citam o economista Ladislau Dawbor, professor da PUC – SP, em que, para ele, ao arcar com os custos do transporte, o poder público veria os benefícios no melhor funcionamento da economia, pois os cidadãos passariam a investir em outros setores, melhorando o PIB da cidade. Em uma escala mais ampla, o economista também defende um reordenamento dos gastos em transporte em nível nacional, justificando que o investimento em ferrovias e hidrovias melhoraria a eficiência no transporte de cargas, pois abreviaria o custo de manutenção, reduziria a emissão de CO^2 e elevaria o lucro das empresas, além de outros benefícios, como diminuição de congestionamentos e de números de acidentes de trânsito (Dawbor, 2016). Isso, pois ele vê o Estado priorizando caminhões e automóveis, possuindo uma articulação frágil das formas de deslocamento, carros, ônibus, metrô e trens suburbanos, por isso a necessidade de planejamento estratégico de transporte de maneira ordenada, de forma a superar as desigualdades. Outra sugestão de Dawbor é que, para haver prejuízos e

demissões ao reordenar o investimento, houvesse uma reconvenção de funções, onde os empregados seriam realocados para outros setores e desse modo não perderiam seus empregos, tendo assim um sistema de transporte priorizando o coletivo e não o individual.

Uma questão levantada pelo movimento e que poderia servir de explicação para o elevado preço da tarifa, é o financiamento de campanhas por empresas de transporte, que quando tem seu candidato eleito, cobrariam suas dívidas através de licitações fraudulentas, mantendo assim o monopólio das empresas. Segundo o jornalista Milton Coelho da Graça, da TV Brasil, na entrevista citada:

> O ministro do tribunal de contas do Rio de Janeiro, no ano passado, fez um longo parecer pra mostrar que existe no Rio de Janeiro um cartel dos ônibus. Eles se juntam todos na hora da licitação da linha e todos eles vão com uma política só. Quer dizer, eles tão ganhando mais dinheiro do que se houvesse uma concorrência, uma licitação séria, o que não existe. (RODA VIVA, 2013)

E o militante Lucas Monteiro complementa:

> Olha, de fato, na luta de 2011, por exemplo, teve um vereador que citou pra gente que a margem de lucro por ônibus aqui das empresas paulistas eram em torno de 15 mil reais, por ônibus. Mas eles aceitariam trabalhar com 12 mil reais de lucro e não 15 mil reais de lucro. Então, de fato é isso. Existe um cartel? Existe. Existe uma negociação que se faz aí. A questão é que se opta, quando se aumenta a tarifa por onerar os usuários e não os empresários e não o poder público. Então é sempre o trabalhador, a pessoa que paga o transporte que é onerado, e não o poder público que assume esta questão. (RODA VIVA, 2013).

Segundo reportagem da Folha de São Paulo, o Ministério Público investiga como empresas de ônibus têm, ao mesmo tempo, movimentações milionárias e prejuízos no balanço. A investigação apontou que entre as respostas estão desvios de recursos, fraudes nas planilhas de custo, troca de ônibus novos por velhos e vendas de linhas que deveriam ser concedidas pela prefeitura de São Paulo (FOLHA, 2013). O Jornalista Luis Nassif (2013) explica que o transporte coletivo é uma concessão pública cedida através de contrato pela prefeitura às empresas, em que a primeira definiria a taxa, ficaria responsável pelo controle de qualidade e faria um cálculo proporcional de forma a garantir um rendimento ao empresário encarregado, e a segunda estaria incumbida de executar o serviço, além de ficar com a margem de lucro. No entanto, ele observa uma grande facilidade em fraudar as contas das empresas, inflando os custos das operações e transferindo parte de seu patrimônio para nomes de laranjas. Diante disso, o que se pode questionar é o porquê de prefeitos não executarem auditorias para revisar as contas das empresas responsáveis pela execução do transporte público. Uma possível resposta está justamente no financiamento de campanhas. Nassif (2013) explana que candidatos precisam de dinheiro para custear suas campanhas, por isso recebem doações destas empresas e em troca não precisam enfrentar concorrência no momento das licitações e ainda tem seus interesses econômicos mantidos quando os agentes públicos determinam a taxa cobrada pelo serviço aos usuários. Sem entrar em pormenores, é preciso observar, tanto empresas quanto políticos devem ser alvos de indignação e esta lógica deveria ser quebrada em uma reforma política mais aprofundada, que, entre outros pontos, repensasse o financiamento de campanha por empresas privadas.

Diante disso, o MPL também se ocupa de denunciar ações como esta, defendendo uma política mais

transparente e gerida pelo Estado. Outra questão levantada pelo movimento é a realização de grandes eventos ao mesmo tempo em que milhares de pessoas estão insatisfeitas com a estrutura urbana da cidade e a forma como é gerida. Para o movimento, esses acontecimentos priorizam a construção da cidade, mas excluem um grande número de pessoas, pois, por exemplo, se preocupam em esconder favelas e comunidades. Ademais, os benefícios sociais alegados pelo Estado raramente são percebidos pela população marginalizada.

Antes de falarmos especificamente sobre as ações do grupo, devemos nos perguntar, o que são Movimentos Sociais? Como o MPL é entendido neste no contexto dos movimentos sociais contemporâneos? Maria da Glória Gohn (2008) define Movimentos Sociais como "ações sociais coletivas de caráter sociopolítico e cultural que viabilizam formas distintas de a população se organizar e expressar suas demandas". Peruzzo enfatiza que é uma organização coletiva caracterizada pela consistência dos laços, identidades compartilhadas, certa durabilidade e clareza nas estratégias.

Os atores destes levantes sociais desenvolvem um sentimento de humilhação e indignação perante o Estado e a sociedade civil, diante de uma série de desventuras consequentes da exploração econômica e desigualdade social. Além destes fatores, outros elementos motivam protestos no mundo todo, como a política antidemocrática, judiciário corrompido, brutalidade policial e fanatismo religioso. Há, ainda, questões relacionadas ao desrespeito a liberdade individual: sexismo, homofobia, machismo, xenofobia, racismo, censura, entre outros. Ao identificar estes sentimentos e compartilhar com um grupo específico, esses indivíduos procuram canalizar esta raiva e frustração e transformá-las em ação. (Castells, 2013).

Outros fenômenos coletivos, tais como delinquência, reivindicações organizadas e comportamentos agregados de massa, são constantemente confundidos com movimentos e protestos, mas Melucci os distingue de Movimentos Sociais argumentando que sua ação é baseada na solidariedade. "Eles lutam por projetos simbólicos e culturais, por um significado e uma orientação diferentes da ação social. Eles tentam mudar as vidas das pessoas, acreditam que a gente pode mudar nossa vida cotidiana quando lutamos por mudanças mais gerais na sociedade". (1989, p. 59).

Na prática, as formas de ação podem variar, podendo ser de denúncias, pressão direta (ações como passeatas, manifestações, ocupações, atos de desobediência civil etc.) e pressões indiretas (Gohn, 2011). Uma ferramenta comumente utilizada é a internet. Através das redes sociais indivíduos se encontram, trocam experiências, depoimentos e informações, assumem o papel de difusores de informação, após questionar a mídia tradicional, e se organizam em torno de ações coletivas. Diante deste novo modo de ação, as organizações tomam força, podendo ser locais, regionais, nacionais, internacionais ou transnacionais.

> Os movimentos realizam diagnósticos sobre a realidade social, constroem propostas. Atuando em redes, constroem ações coletivas que agem como resistência à exclusão e lutam pela inclusão social. Constituem e desenvolvem o chamado empowerment de atores da sociedade civil organizada à medida que criam sujeitos sociais para essa atuação em rede. Tanto os movimentos sociais dos anos 1980 como os atuais têm construído representações simbólicas afirmativas por meio de discursos e práticas. Criam identidades para grupos antes dispersos e desorganizados, como bem acentuou Melucci (1996). Ao realizar essas ações, projetam em

> seus participantes sentimentos de pertencimento social. Aqueles que eram excluídos passam a se sentir incluídos em algum tipo de ação de um grupo ativo. (Gohn, 2011, p.336)

Muitos destes questionamentos refletem pensamentos de movimentos em nível global. Para Edwarsds e Gaventa, 2001, citado por Vieira, 2012, uma das primeiras grandes manifestações em nível mundial se deu no final dos anos 60, quando protestos pacifistas despontaram pelo mundo e se opuseram à Guerra do Vietnã. Um fator que teria possibilitado o surgimento desses movimentos seria a mudança tecnológica, pois facilitou a comunicação e o transporte, além de ter dado uma maior visibilidade para políticas econômicas internacionais. Segundo Vieira, viveríamos hoje:

> o momento em que os direitos civis em nível internacional estariam mais consolidados na medida em que a livre circulação (principalmente de mercadorias e bens) está assegurada. Agora, caberia à sociedade civil em nível internacional constituir, face à 'governança global', os direitos políticos e sociais. A sociedade civil global aparece, assim, como portadora de uma herança social democratizante, uma vez que se concebe uma reprodução, em escala global, de processo de conquista de direitos segundo o modelo das sociedades ocidentais do capitalismo desenvolvido. (VIEIRA, 2012 p. 192).

Ou seja, na medida em que a sociedade civil global tenha se formado diante da queda de fronteiras econômicas, sociais e políticas, uma sociedade em rede é criada e fortalecida pelo discurso democratizante, que debate e reivindica seus direitos, além de questionar o modelo capitalista. Vieira lembra ainda que os movimentos antiglobalização se formaram ao perceber se tratar da dominação do capital sob diversas formas, e não simplesmente o enfraquecimento dos Estados Nacionais. Ao observar esses movimentos sociais contemporâneos notamos uma de suas principais características: a atuação em rede, não apenas através das tecnologias de comunicação, mas sim pela relação estabelecida entre diferentes movimentos e entidades, que passam a dialogar, trocar experiências e agir de forma coletiva, constituindo os chamados movimentos sociais transnacionais (Midlej, 2012). Vieira observa que este tipo de movimento difere de outras formas de articulação, pois se relacionam não por interesses pessoais, mas pela luta por direitos coletivos e de outros indivíduos, ou seja, são motivados por valores morais. Teóricos de movimentos sociais têm chamado essa característica de *advocacy*, ou seja, ações que promovem mudanças sociais e em políticas públicas, visando o bem-estar de demais indivíduos.

A ampla comunicação facilitada pela conexão em rede proporcionou diálogo entre ativistas de diferentes países, facilitando o diálogo entre esses movimentos transnacionais. Surgido na primeira década deste século, estes novos atores debatem temas em comum e problemas sociais contemporâneos evidentes com o advento da globalização. Um exemplo é o Fórum Social Mundial, um movimento antiglobalização e antineoliberalismo que une militantes de todos os continentes e utiliza amplamente as redes como meio de organização e propagação de ideias. (Gohn, 2011). Essas mudanças no cenário global transparecem nos movimentos sociais e ações coletivas, que absorveram essa metamorfose e refletiram em reestruturações e novas formas de organização, provocadas principalmente pelo uso de novas tecnologias. Entre as principais, Gohn (2012) destaca: a) O surgimento de ativismos transnacionais, dos quais muitos resgatam temáticas e estratégias de luta do século XIX; b) Mudança dos atores sociais, que se diferenciam de ativistas das décadas de 60 a 80, e renovam seu conteúdo, adotando causas como as

questões indígena, rural, diversidade sexual e cultural; c) A chamada crítica ao sistema democrático, cujos regimes diferem escandalosamente do ideal democrático; d) Transformação do cenário internacional e regional, no contexto da globalização; e, e) Crítica ao eurocentrismo e ocidentocentrismo.

Eventos como o Fórum Social Mundial são espaços transnacionais onde ativistas podem se encontrar para trocar ideias, símbolos e práticas, renovando seus repertórios e encaminhando projetos, inciativas e campanhas internacionais. Riva e Munõs (2012) comparam os militantes participantes dessas ações com o que ocorre com imigrantes quando chegam a um novo território, pois adquirem formas diferentes de entender o mundo, assim como de estar e atuar nele, enriquecendo suas experiências. Os autores acreditam também que esta seria uma forma de superar a visão da sociedade delimitada territorialmente, de um determinismo geográfico que abarca apenas conceitos clássicos de comunidade definidas por território, sendo esta uma forma de resistência e de desafio à cidadania. (Riva e Muñoz, 2012).

Pleyers acredita que este ativismo abre espaço para um novo formato organizacional, onde o enfoque é privilegiar atores de base e a tomada de decisões de forma horizontal e participativa (2012). Outra característica desses movimentos é prevalência de jovens de classe média, brancos, com alto nível de escolaridade, fato que se repete no interior do Movimento Passe Livre, cuja maioria de seus integrantes são jovens estudantes da USP.

Conclusão

A pesquisa demonstrou que o histórico de conflitos sociais em decorrência das más condições de transporte é longo, e em geral estão relacionados ao monopólio privado de sistemas de transporte coletivos, sendo que o elevado preço da tarifa poderia ser explicado por fraudes relacionadas ao financiamento de campanhas eleitorais e pelo interesse econômico de empresas privadas. Esses conflitos seriam, também, resultado da falta de planejamento urbano e da marginalização da população.

Nesse contexto, o Movimento Passe Livre surge âmbito de movimentos transnacionais, refletindo características de horizontalidade, apartidarismo e democratização de decisões. Além de questionar os monopólios, tem por objetivo lutar pela anulação da tarifa de transporte público, fazendo com que os cidadãos tenham um pleno acesso a cidade.

Referências

CASTELLS, Manuel. **Redes de indignação e esperança**: movimentos sociais na era da internet. Tradução Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

COSTAS, Ruth. Tarifa zero no transporte público: Como pagar a conta? **BBC Brasil**. 19 jan. 2016. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/01/160119_tarifa_zero_ru> Acesso em: 29 ago 2017.

CREDENDIO, José Ernesto; CARVALHO, Mario Cesar. Promotoria investiga fraudes em empresas de ônibus de São Paulo. **Folha de São Paulo**, São Paulo: 23 jun. 2013. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1299869-promotoria-investiga-fraudes-em-empresas-de-onibus-de-sp.shtml> Acesso em: 29 ago. 2017.

DOWBOR, Ladislau. **Roteiro para uma visão sistêmica de logística e transportes no Brasil.** Blog Dawbor.org. 2 mai. 2016. Disponível em: <http://dowbor.org/2016/05/o-desenho-do-transporte-brasileiro-material-do-roteiro-para-o-video-39-p-2015.html/>. Acesso em: 29 ago. 2017.

DOWBOR, Monika; SZWAKO, José. Respeitável público... Performance e organização dos movimentos antes dos protestos de 2013. **Revista Novos estudos,** São Paulo, n. 97, p. 42-55, nov./nov. 2013. Disponível http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-33002013000300004&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 28 ago 2017.

GOHN, Maria da Gloria; BRINGEL, Breno. **Movimentos sociais na era global**. Petrópolis: Vozes, 2012.

GOHN, Maria da Glória. Movimentos sociais na contemporaneidade. **Revista Brasileira de Educação**, v. 16, n. 47, maio-ago 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbedu/v16n47/v16n47a05.pdf> Acesso em: 10 mar 2016.

GOHN, Maria da Glória. **O protagonismo da sociedade civil**: movimentos sociais, ONGs e redes solidárias. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

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

MELUCCI, Alberto. Um objetivo para os Movimentos Sociais? **Lua Nova**, CEDEC, p.49-66, 1989.

MIDLEJ, Suylan. Redes de movimentos sociais: o caso da campanha da Alca. In: GOHN, Maria da Glória; BRINGEL, Breno M. (orgs.). **Movimentos sociais na era global**. Petrópolis: Vozes, 2012.

Movimento Passe Livre – São Paulo. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. MARICATO, Ermínia... [et al.]. **Cidades rebeldes:** Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

Movimento Passe Livre. **RODA VIVA**. 17 jan. 2013. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=8FacFeGixxY. Acesso em: 22 nov. 2016.

MPL. Movimento passe livre: por uma vida sem catracas!. Disponível em: <http://www.mpl.org.br/>. Acesso em: 28 jan. 2016.

NASSIF, Luis. O transporte público e o financiamento de campanha. **GGN**, 28 jun. 2013. Disponível em: <http://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/o-transporte-publico-e-o-financiamento-de-campanha>. Acesso em: 26 ago. 2017.

PERUZZO, Cecília M. K. **Movimentos sociais, redes virtuais e mídia alternativa no junho em que "o gigante acordou"**. MATRIZes: São Paulo, ano 7, n. 2, p.73-93 jul./dez. 2013.

PLEYERS, Geoffrey. Internacionalização sem institucionalização? In: GOHN, Maria da Glória; BRINGEL, Breno M. (orgs.). **Movimentos sociais na era global**. Petrópolis: Vozes, 2012.

RIVA, Marta Caballo; MUÑOZ, Enara. Migrações e movimentos sociais: transnacionalismo, mobilidades e mobilizações. In: GOHN, Maria da Glória; BRINGEL, Breno M. (orgs.). **Movimentos sociais na era globa**l. Petrópolis: Vozes, 2012.

VIEIRA, Flávia Braga. Articulações internacionais "desde baixo" em tempos de globalização. In: GOHN, Maria da Glória; BRINGEL, Breno M. (orgs.). **Movimentos sociais na era global**. Petrópolis: Vozes, 2012.