



Juventude e os sentidos da mobilidade no ciclo de mobilizações pós-junho de 2013

Autores:

Paolo Colosso - USP - paolocolosso@gmail.com

Resumo:

Tendo a cidade de São Paulo como recorte, este artigo tem o objetivo de analisar a capilarização da pauta da mobilidade urbana no tecido social e na opinião pública, em grande medida como desdobramento de mobilizações de junho de 2013, mas também como sinais de um momento histórico caracterizado por Luc Boltanski e Chiapello como um “mundo conexcionista”. Para tanto, a apresentação é dividida em dois momentos. No primeiro mostramos que a pauta da mobilidade transborda para movimentos sociais de juventude, através de conexões geracionais que os aproximam, mas não os unifica. Observamos essa absorção em três movimentos de juventude, a saber, o coletivo Juntos, o Rua e o Levante Popular da Juventude. No segundo momento, suspendemos o recorte espacial em São Paulo para reconstituir obras de Jean Luc Boltanski, Éve Chiapello e Jeremy Rifkin, que, ao refletirem sobre o contexto histórico-social do anos 1970 até o início do XXI, defendem que o potencial de deslocamento e acessibilidade, portanto de mobilidade, ganha um papel estruturante na vida social – tanto para a reprodução das relações de dominação e exploração quanto para os horizontes emancipatórios. Nesse patamar mais geral, argumentamos que, nos tempos vindouros, a mobilidade urbana é progressivamente percebida como aspecto intrínseco à mobilidade social, a ponto de borrar os limites entre a primeira e a segunda.



Juventude e os sentidos da mobilidade no ciclo de mobilizações pós-junho de 2013

ST 6- Movimentos sociais no campo e na cidade

Resumo

Tendo a cidade de São Paulo como recorte, este artigo tem o objetivo de analisar a capilarização da pauta da mobilidade urbana no tecido social e na opinião pública, em grande medida como desdobramento de mobilizações de junho de 2013, mas também como sinais de um momento histórico caracterizado por Luc Boltanski e Chiapello como um “mundo conexcionista”. Para tanto, a apresentação é dividida em dois momentos. No primeiro mostramos que a pauta da mobilidade transborda para movimentos sociais de juventude, através de conexões geracionais que os aproximam, mas não os unifica. Observamos essa absorção em três movimentos de juventude, a saber, o coletivo *Juntos*, o *Rua* e o *Levante Popular da Juventude*. No segundo momento, suspendemos o recorte espacial em São Paulo para reconstituir obras de Jean Luc Boltanski, Éve Chiapello e Jeremy Rifkin, que, ao refletirem sobre o contexto histórico-social do anos 1970 até o início do XXI, defendem que o potencial de deslocamento e acessibilidade, portanto de mobilidade, ganha um papel estruturante na vida social – tanto para a reprodução das relações de dominação e exploração quanto para os horizontes emancipatórios. Nesse patamar mais geral, argumentamos que, nos tempos vindouros, a mobilidade urbana é progressivamente percebida como aspecto intrínseco à mobilidade social, a ponto de borrar os limites entre a primeira e a segunda.

Palavras chave: mobilidade urbana; movimentos urbanos; juventude; São Paulo

Introdução

Em 2013, o aumento das passagens de transporte coletivo foi o estopim da maior mobilização social dos últimos trinta anos. Naquela conjuntura, ocorreu em São Paulo uma reorientação significativa na matriz de mobilidade, com investimentos em corredores e faixas exclusivas, tarifa zero para estudantes, além da ascensão social dos cicloativismos e de coletivos em defesa do caminhar a pé pela cidade. Em 2017, no entanto, tal tendência refluí e a mobilidade, por sua vez, tende a ser secundarizada numa conjuntura nacional mais regressiva.



Tendo a cidade de São Paulo como recorte, este artigo tem o objetivo de analisar a capilarização da pauta da mobilidade urbana no tecido social e na opinião pública, em grande medida como desdobramento das mobilizações de junho de 2013, mas também como sinais de um momento histórico caracterizado por Luc Boltanski e Chiapello como um “mundo conexcionista”. No primeiro reconstituímos momentos da história recente da cidade de São Paulo, argumentando que nos últimos cinco anos a mobilidade urbana tende a se enraizar no tecido social e circular na opinião pública, assim como também se inscreve na cultura urbana, sobretudo porque atravessa a experiência de uma geração marcada por um ciclo de ações coletivas voltadas às ruas e praças, no esforço de disputar os rumos do fenômeno urbano e as narrativas a respeito deste. No segundo passo, suspendemos o recorte territorial em São Paulo para reconstituirmos obras de autores como Luc Boltanski, Eve Chiapello e Jeremy Rifkin, que, ao refletirem sobre o contexto histórico-social do fim do século XX e início do XXI, defendem que o potencial de deslocamento e acesso a bens, serviços e conhecimentos, portanto de mobilidade num sentido mais geral¹, ganha um papel estruturante na vida social – tanto para a reprodução das relações de dominação e exploração quanto para os horizontes emancipatórios. Nesse patamar mais geral, argumentamos que, nos tempos vindouros, a mobilidade urbana é progressivamente percebida como aspecto intrínseco à mobilidade social, a ponto de borrar os limites entre a primeira e a segunda.

O lugar da mobilidade no ciclo de lutas pós-junho

Não vamos aqui disputar os sentidos do fenômeno junho de 2013, um evento que certamente ainda vai render muitos debates. Dito rapidamente, nossa chave de leitura se alinha às perspectivas de Singer (2013), para quem se tratou de um fenômeno com “ideologias cruzadas” e, ainda, com Bringel (2015), que trata aquele momento como uma “abertura societária”. Ambos dão conta de destacar o caráter ambivalente daqueles dias convulsivos, reconhecendo que este evento seria apropriado com sentidos diversos, por forças antagônicas. Mas o fundamental aqui é salientar, com Maricato (2013), que os anos anteriores foram um período marcado por crescimento econômico – alavancado em grande medida pelos setores dos negócios imobiliários e construção civil – sentido, ao mesmo tempo, como regressão nas condições de vida de boa parte da população das grandes cidades. Tal acirramento ocorre, em grande medida, pelo aumento no custo da moradia muito acima da inflação geral, a decorrente periferização das camadas populares, a vivência de bloqueio ligada aos grandes congestionamentos e más condições do transporte coletivo, além da já conhecida poluição.

Como destaca Maricato, “em São Paulo, o preço dos imóveis sofreu aumento de 153% entre 2009 e 2012”; e logo em seguida completa: “embora a piora de mobilidade seja geral – isto é, atinge a todos –, é das camadas de rendas mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em imobilidade” (Maricato, 2013, p. 23-24). Já em 2007, o tempo médio de viagens por dia era de

¹ Ao longo do texto trataremos com Eduardo Vasconcellos (2001) a definição de mobilidade urbana, no intuito de mostrar a relação desta com uma mobilidade em sentido mais geral.



2h42min. Não por acaso, lembra ainda Maricato, estudos comprovam que os grandes centros urbanos concentram casos de distúrbios psíquicos – ansiedade, depressão mórbida, comportamento compulsivo. São contradições objetivas que tiveram impacto na cidade vivida e podem explicar, pelo menos em parte, os disparadores das insatisfações sociais.

Isto posto, lembramos que em 2013 a pauta da mobilidade foi puxada pelo Movimento Passe Livre (MPL), mas transborda para amplos setores da sociedade. Nos meses seguintes, as mobilizações reverberam em diversas outras esferas da opinião pública como, por exemplo, a Bienal de Arquitetura de São Paulo, que reservou espaço privilegiado para cartazes, grafismos e documentários produzidos no calor da hora por integrantes desses levantes.² Em 2014, intervenções do Movimento Passe Livre circulam em outra exposição em São Paulo, esta sobre design gráfico, chamada *Cidade gráfica*.³

Na cidade de São Paulo, a pauta foi absorvida por uma administração que percebe ali a possibilidade de implementar políticas de valorização do transporte coletivo de massa.

O próprio prefeito reconheceu, em entrevista ao jornal El País, que aquela conjuntura permitiu abrir em seis meses corredores e faixas exclusivas que levariam quatro anos em clima de *realpolitik*.⁴ Ainda desse lugar da política institucional, a abertura de ruas e avenidas aos pedestres vai no mesmo sentido de reforço dessas iniciativas do viver os espaços urbanos. Foi nessa mesma conjuntura do pós-junho de 2013 que ascenderam grupos cicloativistas, coletivos defensores do caminhar pela cidade, além de sites de mídia ativista. Com termos de Paulo Arantes(2014), pode-se falar numa “contiguidade contagiosa”, com a qual podemos entender a multiplicação de ocupações por uso da cidade e, ainda, que tem a cidade como palco. Tem-se, de fato, um caldo de cultura urbana ligado à reapropriação coletiva dos espaços públicos, com expressiva reativação de uma vida urbana que passa pelo político, enquanto campo de disputa de narrativas sobre a cidade.⁵

No início de 2015, as mobilizações puxadas pelo Movimento Passe Livre conseguiram tarifa zero estudantil e, no ano seguinte, para desempregados. À época as conquistas não seriam muito celebradas; apenas em 2018 o MPL reconhece que esses foram ganhos do movimento.. Por conta da conjuntura nacional conturbada e adversa, marcada pelo impeachment da presidente Dilma Rousseff, pela austeridade com a cidadania, cortes em direitos básicos e fundamentais, a pauta da mobilidade é secundarizada na opinião pública. Mas no ano de 2017, quando o recém empossado prefeito João Dória (PSDB) cortou o passe livre estudantil, a pauta foi retomada por atores sociais ainda mais jovens, os estudantes secundaristas, cuja irreverência tem impactado até os mais céticos, a saber,. Tais estudantes são aqueles mesmos que, dois anos antes, ocuparam 200 escolas

² Sobre o tema, conferir o número especial da revista *Monolito* sobre a X Bienal de São Paulo, n.17, 2013. Cf. também COLOSSO, P. (2014).

³ A exposição que contava com o manifesto do Movimento Passe Livre ocorreu no Itaú Cultural da avenida Paulista, entre os dias 20 de novembro de 2014 e 04 de janeiro de 2015. Disponível em: <<http://novo.itaucultural.org.br/programe-se/agenda/evento/cidade-grafica/>>.

⁴ Cf. entrevista de Fernando Haddad ao jornal El País, em: <http://brasil.elpais.com/brasil/2014/01/03/politica/1388787506_411833.html>.

⁵ Este ponto já foi desenvolvido, em alguma medida, no último capítulo de Colosso (2017).



em defesa do ensino público e levaram à queda do Secretário de Educação do Estado de São Paulo (MEDEIROS et. al., 2016).

Nosso argumento aqui é o de que esse ciclo de mobilizações atravessa - e não raro aproxima - uma geração de novos sujeitos coletivos, dos autônomos aos organizados de linhas progressistas diversas. No recorte desse artigo, lembramos de mais alguns episódios que envolvem três dessas novas forças, a saber, o Levante Popular da Juventude, o Juntos e o Rua. Do ponto de vista da identidade política dessas organizações, é arriscado aproximá-las, porque na disputa de espaços e instituições estudantis como Centros Acadêmicos, DCEs e a UNE, há mais diferenças do que pontos comuns. Devemos pontuar algumas antes de prosseguir.

O *Levante Popular da Juventude* nasce em 2006 no Rio grande do Sul através de ações ligadas à luta por memória, verdade e justiça, que visavam trazer a público os crimes de torturadores da ditadura. O Levante se nacionaliza em 2012, mesmo ano em que recebe uma menção honrosa no Prêmio Direitos Humanos da Presidência da República, pelas ações em defesa da memória e justiça. Um de seus momentos altos são os acampamentos, tidos como sua maior plenária. A primeira edição (2012) levou 1.000 jovens a Porto Alegre, o segundo 3.000 à Cotia e o terceiro 7.000 jovens à Belo Horizonte. O Levante reitera o caráter de movimento popular que se constrói cotidianamente, como “fermento na massa da juventude brasileira”, cujo tripé é constituído por formação, organização e luta. Em São Paulo de 2017, o movimento conta com 14 células relativamente estáveis, sediadas em universidades públicas e privadas, e as células organizadas pelo território, em periferias da Zona Leste, Sul e Norte. Com tal tripé, o Levante visa cumprir o objetivo central de reaver o denominado trabalho de base e, desse modo, valer-se de uma tradição de movimentos sociais que colocam no centro das dinâmicas sociais o conflito de classes e no horizonte um projeto popular que culmine numa “sociedade sem classes.”⁶

Os anos 2010 não foram uma explosão apenas para o Levante Popular da Juventude. Outras organizações reacendem o movimento de juventude com ânimos renovados. Sem pretensão exaustiva, devemos incluir aqui pelos menos mais duas forças. A primeira seria o *Juntos*, que tem origem na São Paulo de 2011 como um jornal online feito pela e destinado à juventude. No mesmo ano organiza um primeiro acampamento e passa a construir a rede de cursinhos populares Emancipa. Não por acaso, o Juntos se define como a geração que se formou no caldo do movimento das praças – os indignados espanhóis, tunisianos, gregos, os estudantes chilenos –, nos termos deles, um “novo momento do mundo”, diante do qual os jovens se colocam dispostos a construir “um mundo radicalmente novo.”⁷

Em linha mais próxima daquela do Juntos, outra organização importante traz um nome elucidativo, o *Rua*. Sua identidade “anticapitalista” se fundamenta na ofensiva aberta pelo movimento *Occupy*, mas já amplamente difundida, de acordo com a qual nossas pretensas

⁶Estas diretrizes podem ser vistas no documento disponível em: <<http://www.consultapopular.org.br/sites/default/files/CArtilha%20-%20trabalho%20de%20base.pdf>>. Acesso em 08 abr. 2018.

⁷ Cf. <https://juntos.org.br/quem-somos/>. Acesso em 21 out. 2017.



democracias são um regime socioeconômico que não representa 99% da população mundial.⁸ Também para esses jovens, somente se pode pensar em liberdade numa sociedade pautada pela igualdade de condições de produção da vida. O Rua divide suas frentes entre antiprobicionista, estudantil e popular. E é nessa última que ganha destaque a luta pelo “direito à cidade”.⁹

Mas se de um ponto de vista próximo as diferenças entre essas organizações são fortemente demarcadas, de um ponto de vista histórico mais distanciado há afinidades bastante visíveis. Todas elas reconhecem a necessidade de colocar o movimento de juventude para além dos muros universitários, sobretudo nas periferias dos grandes centros urbanos. Todas atentam para o cotidiano sofrível das classes trabalhadoras e orientam suas análises por essa clivagem fundamental da sociedade. Todas pautam a interseccionalidade das relações de dominação entre gênero, raça e classe.¹⁰ Já está claro para esses grupos que a população espoliada no trabalho tem cor, são os negros e negras que carregam os ônus da tradição escravista e patriarcal brasileira. A luta contra essas desigualdades é também uma luta por outro modelo de sociabilidade e vida urbana. Já em termos de repertórios de ação, todos operam de modo híbrido entre as redes e as ruas, com uma plataforma digital em forma de site, além de páginas em redes sociais, comunicação intensa via aplicativos de celulares.¹¹

Para além dessas semelhanças, é mais importante para os nossos propósitos aqui o fato de que Rua, Juntos e Levante entendem a importância da mobilidade urbana para a juventude que pretende avanços sociais. Todos estão nos atos contra aumento de tarifa, fazem formações a respeito e chamam plenárias com referências intelectuais e políticas no assunto,¹² mesmo que não tenham a pauta da mobilidade como única ou prioritária, como é o caso do Movimento Passe Livre.

Já em 2011, por exemplo, em suas primeiras publicações, o Juntos demonstrava apoio a “uma política como a dos 4000 jovens que vão às ruas de São Paulo dizer não a um aumento absurdo da

⁸ Cf. a Tese do Rua para o 52º Congresso da UNE. Disponível em: https://docs.wixstatic.com/ugd/4eb36a_c42d3c5c27b546329029e0bf5a05b6cd.pdf. Acesso em 08 abr. 2018.

⁹ Cf. <<https://www.movimentorua.org/cultura-popular-e-periferia>>. Acesso em jan. 2018: “A frente de Movimento Popular do RUA surge com o objetivo de reunir nossa atuação em favelas, quebradas, comunidades e bairros de norte a sul do Brasil. São pautas da frente o direito à cidade, à arte e cultura, à educação popular, à moradia, as pautas de combate às opressões, o esporte, a violência policial, combate à guerra às drogas, a luta contra o latifúndio, as pautas indígenas e quilombolas e quaisquer outros temas que digam respeito à vida cotidiana das quebradas do país. Combatemos, a partir de nossa frente de movimento popular, a lógica de empreendedorismo social que disputa conosco a perspectiva de transformação da realidade da juventude periférica popular. Estamos presentes realizando projetos e criando espaços de resistências como a Casa da BXD, os cursinhos populares +Nós e Educar é Transformar, o Cine Campana e o Rap School.”

¹⁰ A referência fundamental para essa sobreposição é Angela Davis, em especial sua obra *Mulheres, Raça e Classe*.

¹¹ Todos têm páginas de Facebook (em março de 2018, Levante com 350 mil seguidores; Juntos com 63.900 mil, Rua com 42.500 mil)

¹² A título de exemplificação, vale elencar aqui alguns artigos nos anos pós-2013. No site do Rua, de 2016: <https://www.movimentorua.org/blog/tag/Passe%20Livre>. Um do Levante Popular da Juventude, de 2015: <http://levante.org.br/blog/?tag=passe-livre>. Uma campanha do Juntos contra o corte do passe livre estudantil em 2017: <https://juntos.org.br/passelivre/>. O Congresso da União Brasileira de Estudantes Secundaristas, a UBES, contou com uma conferência de Lúcio Gregori, ex-secretário dos transportes na gestão Erundina e idealizador do projeto Tarifa Zero: <https://ubes.org.br/2017/lucio-gregori-transporte-publico-hoje-tem-papel-segregador/>



tarifa do transporte público.”¹³ Em seguida, convoca a juventude aos protestos e lembra que o reajuste, acima da valorização do salário mínimo, impacta a vida cotidiana dos cidadãos.¹⁴

Desnecessário dizer que todos esses jovens estiveram nas manifestações de Junho de 2013 e produziram materiais a respeito naquela conjuntura. O Rua, num Encontro Nacional de Educação em 2014, faz circular um panfleto em que destaca:

Na mobilidade urbana e na educação, encontramos uma situação semelhante em nosso país: ao mesmo tempo em que ambos são compreendidos no discurso oficial como direitos, na prática, estão condicionados em seu acesso, qualidade e funcionamento pelo lucro. Assim como precisamos pagar caro para garantir a nossa movimentação pela cidade, uma educação de qualidade só é acessível para quem pode pagar por ela; da mesma forma que o transporte mais precário é reservado às (aos) mais pobres, das (dos) mais pobres também são as piores escolas; se nossas ruas estão engarrafadas por veículos individuais – em detrimento do transporte coletivo, social e ecologicamente mais sustentável – porque é mais lucrativo para o grande capital, também a educação privada se prolifera em função do lucro. Por isso, as lutas educação e transporte públicos, gratuitos e de qualidade constituem uma só luta, uma luta anticapitalista [...] Tarifa zero nos transportes é fundamental para os estudantes irem até as escolas e universidades.¹⁵

Importante frisar como no excerto a mobilidade urbana não é um tema setorial ou técnico, como poderia ser tratado em círculos de especialistas. Para esses jovens, a dificuldade de se deslocar e acessar os bens urbanos toca o vivido, tem afinidades com o que ocorre na educação, a saber, uma defasagem entre um arcabouço legal que os prevê como direito¹⁶ e a realidade social que impõe o bloqueio a esses bens. Ainda segundo o texto do Rua, há afinidades entre uma economia política que rege a educação pública e aquela do transporte público; e mais, ainda, há uma contiguidade entre a defesa da primeira e a luta pelo segundo. Vale reforçar, tais nexos nem sempre são claros em debates técnicos, mas são constituídos e elaborados por essas/es jovens que vivem ambas adversidades.

Quando de um novo aumento nas tarifas em 2016, um artigo do Rua retoma o fenômeno Junho e reforça nosso argumento sobre a mobilidade atravessar uma geração – as ditas conexões geracionais.¹⁷ Segundo as autoras, Junho colocou o Brasil “na rota internacional dos indignados”¹⁸

¹³ Disponível em: <https://juntos.org.br/2011/04/acampamento-do-juntos-traz-a-juventude-para-a-luta/>. Acesso em 08 abr. 2018.

¹⁴ Na ocasião, lembram, o salário mínimo aumentou 5,5%, a tarifa 11% e, no mesmo período, os vereadores de SP votaram um reajuste de 62% para si próprios. Disponível em: <https://juntos.org.br/2011/01/contra-o-aumento-das-passagens-em-sao-paulo/>. Acesso em 08 abr. 2018.

¹⁵ Extraído de panfleto do Rua que circulou no Encontro Nacional de Educação de 2014.

¹⁶ Vale lembrar que a Educação é um Direito Constitucional. A mobilidade se torna um direito pela lei federal 12.587/2012.

¹⁷ RUA. “O aumento da tarifa veio quente ... nois já ta fervendo”. 8 de janeiro de 2016. Disponível em: <https://www.movimentorua.org/single-post/2016/1/8/O-aumento-da-tarifa-veio-quente%E2%80%A6-Nois-j%C3%A1-t%C3%A1-fervendo>

¹⁸ Vale trazer o trecho completo: “A precarização da vida do povo brasileiro é uma realidade cada vez mais insuportável que colocou o Brasil na rota internacional dos indignados, onde milhares de pessoas foram às ruas nas manifestações de Junho de 2013, que também não era só por 0,20 centavos, mas uma indignação generalizada da população com os problemas cotidianos, com os partidos da ordem e as insituições democráticas. Foi Junho de 2013 que consolidou uma nova geração de lutadores e mostrou que mover-se é importante, que assim é possível conquistar vitórias. Não à toa vimos



que se insurgiram contra “os problemas cotidianos, com os partidos da ordem e as instituições democráticas”. Em tom de convocação para os atos da semana, destacam que junho “consolidou uma nova geração de lutadores e mostrou que mover-se é importante, que assim é possível conquistar vitórias”. Lembra que os ventos de junho sopraram na luta dos secundaristas, na primavera feminista e, ainda, que “a RUA passou a ser o principal lugar da cidade”.

Evento que merece destaque, envolvendo o Levante da Juventude e a questão da mobilidade, ocorreu em julho de 2017. Em frente à residência do prefeito João Dória – monitorada por câmeras e protegida por uma viatura da Guarda Civil militar –, o Levante monta um teatro, onde o protagonista põe em oferta bens públicos e patrimônios da cidade; a peça é musicada por canções que enfatizam um caráter elitista de um gestor que corta direitos no transporte estudantil (o passe livre de secundaristas), na alimentação de crianças de primeira idade e nos subsídios a coletivos culturais periféricos. Uma estrofe merece atenção:

Ôh me libera, Dória!
Deixa eu ir estudar
Ôh me libera, Dória
Passe livre eu quero sim
Me libera, Dória
E para de privatizar
Cidade só e linda com o Projeto Popular
Projeto popular (2x)¹⁹

A canção encarna a voz e os enunciados daqueles não-representados por uma gestão que não atende às demandas das camadas ditas populares, podemos entender, as que vivem de sua força de trabalho; a falta de prioridade dada à mobilidade é incluída nesse quadro da crítica. A ação toda se move nesse tom, que reforça a necessidade de outro projeto para a cidade. Subjaz nessa canção uma ressignificação do slogan oficial do prefeito, “cidade linda”. Para os jovens, não se pode dizer que é bela uma cidade que não preveja a ampliação de direitos, entre os quais se destaca a mobilidade. A ação tem um efeito multiplicador imediato, vai quase simultaneamente para a versão online de grandes jornais – Estadão, Folha de S. Paulo –, de jornais menores como Brasil de Fato e sites como G1-Globo, Conversa Afiada, além de mídia-ativistas como Jornalistas Livres e Mídia Ninja.²⁰ Nesse evento, a pauta do corte do passe livre estudantil e a das privatizações explode em redes diversas de formação da opinião pública.

em 2015 a RUA ser o principal lugar de disputa das mentes e corações, e ainda hoje seguimos disputando com os setores da direita e governistas. Junho de 2013 ainda sopra seus ventos forte e fez emergir a luta dos secundaristas de São Paulo, Goiás, a Primavera Feminista, a luta contra o genocídio do povo negro e o #ForaCunha. Sem dúvidas, a RUA passou a ser o principal lugar da cidade”.

¹⁹ Panfleto é do acervo pessoal do autor.

²⁰ A ação ocorreu em 15 de julho de 2017, capa no site da Folha de S. Paulo, Estadão, Globo G1, Brasil de Fato, comentada em Conversa Afiada. Na Folha: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/07/1901564-doria-e-alvo-de-ato-contraprivatizacao-e-tem-muro-de-sua-casa-pichado.shtml> ;No Conversa Afiada: <https://www.conversaafiada.com.br/tv-afiada/ao-vivo-levante-esgracha-a-casa-do-prefake-doria>; No G1: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/protesto-em-frente-a-casa-de-doria-acaba-em-tumulto-e-manifestante-presos-por-pichacao.ghtml> , No Estadão: <http://sao->



Podemos dizer que, para esses jovens, a experiência da imobilidade reitera outras elaborações a respeito de um conflito mais fundamental, uma contradição mais determinante, com a qual compreendem a sociedade. A partir da perspectiva do filósofo e sociólogo Henri Lefebvre (1968), podemos dizer que a cidade e o urbano são mediações privilegiadas para compreender a sociedade, ou mais, pode-se entender como “a luta de classes, atualmente mais do que nunca, é lida no espaço” (Lefebvre, 1974, p. 68). Com isso, fica mais claro que as canções e declarações dos jovens estão atentas à mobilidade urbana como um aspecto da disputa no e pelo espaço urbano. Obviamente não se trata de projetar nesses grupos uma perspectiva clara a respeito das teses lefebvrianas, mas trazer o autor para elucidar as intuições desses/as jovens.

Foi nesses mesmos dias de 2017 que ocorreu um encontro singular em nome de uma ação confluyente entre jovens secundaristas e universitários, autônomos e organizados. Após cortes no passe livre estudantil, reconhecendo que a conjuntura era de fechamento, os estudantes do Rua, Juntos, Levante, União da Juventude Socialista e muitos outros redobram a aposta. Não apenas travam ruas, mas deliberam por ocupar a Câmara Municipal dos Vereadores.



Estudantes ocupam a Câmara dos Vereadores de SP, 09 de agosto de 2017. Imagem: Levante Popular da Juventude.

Uma ação como esta não acontece sem mudança nas subjetividades. A decisão de bloquear o cotidiano de uma instituição de tal porte somente é vista como possível quando há um reforço recíproco entre os grupos, uma certeza de que se trata de uma pauta legítima e, ainda, de que as autoridades políticas não têm condições de defendê-las. Trata-se de uma insurgência de grande

paulo.estadao.com.br/noticias/geral,manifestante-e-presos-durante-protesto-na-frente-da-casa-de-doria,70001891564
No Brasil de Fato: <https://www.brasildefato.com.br/2017/07/15/levante-popular-da-juventude-faz-escracho-na-casa-de-doria-manifestante-e-detido/> ; Jornalistas Livres ao vivo no Facebook: <https://www.facebook.com/jornalistaslivres/videos/566027756854439/>



risco, mas que coletivamente os jovens avaliaram ser necessário correr a título de dar visibilidade pública àquilo que acreditavam ser justo.

A imagem da ocupação da Câmara dos Vereadores em 2017 é uma boa síntese de nosso argumento. Podemos compreender essas aproximações e interações na chave das questões “geracionais”, estudadas por Karl Mannheim (1952).²¹ Não podemos dizer que há uma “unidade geracional” em torno da pauta da mobilidade urbana, porque não se forma nos sujeitos acima um grupo com alinhamento consistente e sem diferenças, com perspectivas e posições políticas unívocas.²² Não podemos conceber uma unidade, mas podemos considerar que há uma “conexão geracional” em torno da pauta da mobilidade, bem como numa certa afinidade no repertório de ação dos jovens. Ainda com Mannheim, podemos dizer que tal conexão ocorre na medida em que a experiência social recente – em seus bloqueios e oportunidades – os marca com uma tendência pelo menos próxima; isto os coloca em interações e em participação num destino coletivo comum, e os faz partilhar de conteúdos que estão relacionados de alguma forma.²³ São esses/as jovens que protagonizam as ações, elaboram e transmitem os significados que se enraízam no tecido social e na opinião pública acerca da necessidade da mobilidade como um direito de todos e todas.

A gestão municipal não se mostrou sensível à pauta, os estudantes não conseguiram reverter o corte, o que tende a acirrar os conflitos já existentes. Mas os congestionamentos continuam a aplacar o cotidiano urbano, o transporte coletivo permanece insuficiente às demandas e a imobilidade continua a ser uma pauta bastante transversal e de relativo consenso. Embora nem sempre apontem para as mesmas saídas coletivas, diversos estratos da população padecem das dificuldades de deslocamento e acesso a bens urbanos fundamentais -- como lembra Maricato(2013), os congestionamentos não distinguem o valor do automóvel.

²¹ Recorremos aqui ao conceito de geração de Karl Mannheim (1952), mas mais especificamente da noção de “conexão geracional”. Esta nos permite entender em que medida uma experiência coletiva pode marcar um grupo social de modo que esse construa significados comuns, mas sem que esses grupos se tornem um bloco unitário, o que os coloca em posições vizinhas, mas diversas. É suficientemente elucidativo a esse respeito o artigo de Wivian Weller “A atualidade do conceito de gerações de Karl Mannheim”. Outro autor que tem trabalhado a noção de geração para pensar os desdobramentos pós-2013 é Rodrigo Nunes, em “Geração, acontecimento e perspectiva: pensar a mudança a partir do Brasil”. Os desdobramentos de Nunes são outros, mas já é sintomática a mobilização dessa referência

²² Ainda Mannheim (1952, p. 306): “Estas [unidades geracionais] se caracterizam não só pela livre participação de diferentes indivíduos em vivências coletivas, que, no entanto, adquirem para si o caráter de acontecimentos distintos, mas por uma identidade de repostas; uma certa afinidade no modo como todos se movem e se formam numa experiência em comum.”

²³ Há uma passagem de Mannheim bastante elucidativa a respeito dessas distinções (1952, p. 306): “Enquanto que a afinidade para a posição geracional seja apenas algo de caráter potencial, uma conexão geracional é constituída através da participação, dos indivíduos que pertencem à mesma posição geracional, no destino comum e nos conteúdos de conexão que, de alguma forma, formam parte disso. As unidades geracionais específicas podem nascer, então, dentro dessa comunidade de destino. Essas unidades geracionais são caracterizadas não só por significar várias conexões de eventos ligados em uma participação compartilhada fraca experimentada por diferentes indivíduos, mas também porque significam uma maneira de reagir unitariamente - um ‘agitar juntos’ e uma maneira de configurar que são moldados por um senso semelhante - dos indivíduos que são (na medida em que estão) diretamente ligados a uma certa conexão geracional. [...] Dentro da mesma conexão geracional, podem ser formadas várias unidades geracionais que lutam entre si a partir de posições polarizadas. Pois bem, essas unidades constituirão uma ‘conexão’ precisamente quando estiverem em sintonia entre si, ainda que se combatam.”



Embora os jovens não tenham obtido resultados imediatos, a pauta não deixa de atravessá-los. Interessante perceber que desde pelo menos 2015 a “questão urbana” figura entre os tópicos do Conselho de Entidades Gerais da União Nacional dos Estudantes, com destaques para o tema da mobilidade e, especialmente, defesa do passe livre estudantil.²⁴ O mesmo acontece com o Congresso de 2017 da União Brasileira dos Estudantes Secundaristas (UBES) e na recepção de calouros de 2018 do Diretório Central dos Estudantes da Universidade de São Paulo (DCE-USP).²⁵ Essas redes de atores, cujas vozes circulam pelo tecido social e impactam a opinião pública com suas narrativas contra-hegemônicas, constituem os nós a partir dos quais a questão da mobilidade tem gerado novos marcos na cultura urbana, mesmo numa conjuntura adversa. Os eventos acima são paradigmáticos.

Antes de passarmos ao próximo tópico, é importante lembrar que esses movimentos jovens têm a difícil tarefa de realizar o trabalho de base – formação, organização e luta – com uma aposta nos ânimos coletivos, de modo a ampliar o campo do possível e, ao mesmo tempo, manterem-se atentos ao lugar de suas organizações na correlação de forças de âmbito nacional. Todos estão cientes de que autoproclamar uma radicalidade transformadora exige também a incidência capaz de uma construção social com tal estatuto. Noutros termos, nenhum deles quer ser tido como um “esquerdismo” infantil.²⁶ Tampouco querem – olhando para o outro polo – reduzir-se a um burocratismo institucional ou a um pragmatismo *realpolitik* daqueles a quem pretendem se opor. Esse exercício constante de imprimir expansividade na luta e de localização na correlação de forças acontece mediante a colaboração de referências. Intelectuais, figuras públicas e quadros políticos cumprem esse papel de contribuir nos posicionamentos que influenciam a formulação de – estas por parte dos jovens – resoluções e teses. É importante que isso seja dito, também para evitarmos uma posição teoricamente redutora ou até desonesta de dizer que tais referências e partidos “aparelham” essa juventude; é mais justo dizer que tais referências produzem avaliações em última instância intencionalizadas, o que não impede que os jovens façam críticas e ponham em movimento o campo que constroem ou ao redor do qual orbitam.

O Levante, por exemplo, pauta-se sobretudo por diagnósticos e prognósticos da Consulta Popular e do Movimento de Trabalhadores Rurais Sem-Terra.²⁷ Podemos definir tal posição, com

²⁴ Cf. <<https://www.une.org.br/noticias/especial-eleicoes-2016-une-quer-mais-mobilidade-e-qualidade-de-vida/>> . Acesso em 08 abr. 2018.

²⁵ O CONUBES de 2017 promoveu uma mesa com a participação de Lúcio Gregori, ex-secretário de transportes na gestão de Luiza Erundina (1989-1993), idealizador do projeto tarifa-zero. Na mesa sobre mobilidade urbana na recepção de calouros, promovida pelo DCE da USP, ocorrida na Faculdade Politécnica, em março de 2018, a organização convidou Nilce da Silveira, professora da FAU-USP, Jilmar Tatto, ex-secretário de transportes na gestão Haddad, e Paolo Colosso, autor deste artigo.

²⁶ Referimo-nos ao clássico texto de Lenin, “Esquerdismo: doença infantil do comunismo” porque é justamente este o termo com o qual jovens atacam-se uns aos outros em contextos de acirramento.

²⁷ A Consulta Popular é uma organização política e movimento social que surge em 1997 impulsionada, em grande medida, pelo MST, no intuito de enfrentamento à ofensiva neoliberal e, ao mesmo tempo, interessada em aglutinar militantes de esquerda refratários à disputa eleitoral. Entre seus fundadores, estiveram João Pedro Stédile, Plínio de Arruda Sampaio e César Benjamin. É da Consulta que o Levante retira o tripé fundamental formação/elaboração, organização e luta. Cf. <http://www.consultapopular.org.br/quem-somos>. Acesso em 08 abr. 2018.



Armando Boito (2017), como um “apoio crítico” característico do campo popular. Trata-se de reconhecer avanços e apontar limitações dos governos petistas, “combinando de maneira complexa o apoio a tais governos com a crítica, a cobrança, a pressão e a luta”, o que para Boito fora a tática correta, sobretudo no momento da ruptura institucional em 2016 representado pelo impeachment de Dilma Rousseff, quando setores considerados mais à esquerda recaíram num extremo que coincidiu com a posição da direita, pois permaneceram passivos à “violação da democracia.” (Boito, 2017, p. 32). Esses movimentos do campo do “apoio crítico” buscam preservar sua autonomia relacional com uma distância de cargos e posições na máquina pública. Desse modo reforçam o caráter de movimento junto a sociedade que não passa aos governos e evitam uma fusão com o campo mais determinado pelo Partido dos Trabalhadores. Isso os permite fazer críticas programáticas e formulações mais contundentes, mas não os impede de apoiar o campo petista em momentos chave e, no caso do Levante, não os impede esses jovens de dialogar com as diversas correntes de juventude do PT.

Já o Juntos e o Rua se pautam mais pelas referências que, desde o início dos anos 2000, foram dissidência do Partido dos Trabalhadores e passaram a construir um outro campo da esquerda, mais distante e independente do campo popular, tanto no que diz respeito aos movimentos quanto aos partidos daquela constelação. Estão mais próximos da Central Sindical e Popular-Conlutas (CSP-Conlutas) e, ainda, do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL). Na União Nacional dos Estudantes (UNE), instância que todos esses coletivos constroem, Juntos e Rua evitam diálogos com as juventudes do PT, formam o campo “oposição de esquerda”. Como estão liberados de frustrações históricas geradas pela experiência petista, tendem a se colocar mais na posição da renovação à esquerda, mas pelos mesmos motivos tem passado mais rapidamente a lugares nos centros de decisão, sobretudo no poder legislativo.

De nossa parte, manteremos a seguinte linha. Trata-se de movimentos jovens em ascensão, cujos desdobramentos estão em aberto. Estão, portanto, no interior de um campo de possibilidades e limitações que vai ser construído na trajetória relacional com outros sujeitos sociais e no interior de cenários feitos de correlações locais, mas também nacionais e mesmo internacionais.

A mobilidade sócio-espacial no “mundo conexcionista”

Este tópico suspende o recorte espacial e o arco temporal no qual vínhamos trabalhando, sem no entanto perder de vista um solo histórico-social no qual se formaram indivíduos do fim do século XX e início do XXI. Elevamos um grau em termos de abstração, a fim de expor a centralidade da mobilidade nas condições produtivas pós-fordistas mais gerais, que implicaram inovações diversas em tecnologias de informação e comunicação, um novo patamar nas trocas e fluxos globais de capitais, conhecimentos e pessoas, além de uma outra divisão internacional do trabalho. Com Jean Luc Boltanski e Eve Chiapello (2009), podemos tratar tais reestruturações na chave de um “mundo conexcionista”, orientado por um “novo espírito do capitalismo”. É neste quadro que a mobilidade, não apenas urbana, mas uma *mobilidade sócio-espacial* mais geral se



torna um bem fundamental, portanto necessidade, objeto de desejo e de disputa dos sujeitos sociais.

Isso significa, primeiro, compreender com Eduardo Vasconcellos (2001) que a mobilidade não é apenas, possibilidade de movimentar-se no espaço de acordo com condições físicas e de renda. É mais elucidativo tratar mobilidade urbana de um modo “que relacione a mobilidade no sentido tradicional [o deslocar-se] a um outro conceito mais amplo de acessibilidade. Esta é aqui entendida como a mobilidade para satisfazer as necessidades, ou seja, a mobilidade que permite à pessoa chegar aos destinos desejados”(Vasconcellos, 2001, p. 40-41). Nesse sentido, a mobilidade no espaço urbano está diretamente ligada às possibilidades de acesso ao trabalho, de interação na vida social e, ainda, na disputa na correlação de forças políticas.

É preciso nos valeremos dessas considerações do autor para elevá-las agora à discussão sobre a mobilidade que inclui “acessibilidade” ao nível mais geral da formação econômico-social capitalista contemporânea. Este cenário é o que Boltanski e Chiapello chamam de um “mundo conexcionista”. Nesse, a possibilidade dos agentes – pessoas físicas e jurídicas – serem bem-sucedidos está diretamente ligada a seu potencial de deslocamento e estabelecimento de conexões promissoras. Além disso, o acesso às redes infraestruturais é uma condição de possibilidade à cidadania e ao pleno desenvolvimento das classes subalternas, mantidas sob o risco de fixidez, isolamento e bloqueio.

Como lembram os autores (2009), este “novo espírito do capitalismo” envolve transformações nas relações de trabalho, nas justificativas ao engajamento na vida para acúmulo de capital, na relação com o dinheiro e propriedades, na importância do acesso a informação e saberes, além de um baralhamento entre vida privada e vida profissional. Esses são alguns dos aspectos de um mundo orientado pela lógica das redes, no qual o tempo é uma raridade a ser gerida,²⁸ a moral do trabalho é pautada não tanto pelo ascetismo racional weberiano, *mas pela valorização das atividades*. Essas, por sua vez, não se dão mais no interior de empregos estáveis, mas na forma de sucessivos projetos com fim determinado.²⁹ Por isso, “fazer alguma coisa, mexer-se, mudar são coisas valorizadas em relação à estabilidade, frequentemente considerada como sinônimo de inação” (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 193). Essa é a chave para entendermos que

num mundo conexcionista, a mobilidade, a capacidade de deslocar-se com autonomia, não só no espaço geográfico, mas também entre as pessoas ou mesmo em espaços mentais, entre ideias, é uma qualidade

²⁸ “A principal raridade em nossa sociedade, pelo menos nas categorias não confrontadas com a necessidade imediata, como a dos executivos, não diz respeito aos bens materiais, mas ao tempo [...] Evidentemente, isso vale sobretudo para o tempo dedicado aos outros: não perder tempo é reservá-lo para estabelecer e manter conexões mais lucrativas, ou seja, as mais improváveis ou as mais longínquas, em vez de desperdiçá-lo na relação com pessoas próximas ou com pessoas cujo trato propicia unicamente prazer de ordem afetiva ou lúdica. Mas a boa administração do tempo livre também significa (e as duas coisas estão frequentemente juntas) acesso à informação e acesso ao dinheiro” (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 190).

²⁹ “A vida é concebida como uma sucessão de projetos, válidos sobretudo por serem diferentes uns dos outros. [...] É exatamente por ser uma forma transitória que o projeto se ajusta a um mundo em rede: *sucessão de projetos, multiplicando as conexões* e provocando a proliferação de seus elos, tem como efeito *ampliar as redes*.” (Boltanski; Chiapello, 2009, pp. 142-143, grifos dos autores).



essencial dos grandes, de tal modo que os pequenos se caracterizam primordialmente por sua fixidez (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 370).

Vale ressaltar, como fazem os autores, que nessa realidade a mobilidade propriamente espacial não se distingue de outras formas de circulação e acesso. Tanto que ambos tratam “mobilidade” de maneira geral, sem um distintivo. Isso porque as conexões se traduzem, em algum momento, em aproximação geográfica e, inversamente, as desconexões tem grande probabilidade de redundar em distanciamento em termos espaciais. “A mobilidade geográfica ou espacial, portanto, pode ser sempre considerada como expressão paradigmática da mobilidade” (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 370).

Para os autores, o potencial de mobilidade nas redes não é um problema ou mal por si só, mas um atributo cujo valor gera duas figuras (personagens) e horizontes distintos. O primeiro pode ser entendido como o “integrador de redes” [mailleur], na medida em que coloca essas qualidades a serviço de um bem comum, gerando resultados compartilhados e apontando para formas de vida justas. É isso o que Boltanski e Chiapello entendem por “formação de uma cidade” – uma gramática de hábitos e valorações, instituições e direitos que conformam um mundo minimamente organizado, aceitável como legítimo³⁰. Já o segundo personagem é o oportunista, que se vale do potencial de mobilidade, seu acesso a estados superiores, exclusivamente para seus próprios fins e em detrimento de outros a quem ele torna imóveis, fixados. Esse é chamado de “redeiro”, ou “networker”. Essas duas figuras, concluem os autores, “compartilham do essencial, com a diferença (fundamental na lógica da cidade) de que o sucesso do redeiro só é proveitoso para ele mesmo, ao passo que o acesso do integrador de redes aos estados superiores é proveitoso a toda a cidade, sendo, portanto, um bem comum” (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 364)

Mas algo tem de ser destacado dessa argumentação. Nesse quadro, *a mobilidade é um bem em disputa*. Por isso, não menos importante é atentar para redefinições nas formas de exploração (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 375ss.) enquanto forma de usar a divisão social do trabalho para que o sucesso e a força de uns decorram, pelo menos parcialmente, da atividade de outros atores cuja atividade não é reconhecida nem valorizada. Boltanski e Chiapello argumentam que o mundo conexonista é habitado por uma tensão forte entre o próximo e o distante, o local e o global. Para adquirir grandeza, convém deslocar-se incessantemente, a fim de tecer novos elos. A divisão social do trabalho mais marcante se dá, portanto, num gráfico entre “os mais ligados e os menos ligados, os mais conectados e os menos conectados à rede, os incluídos no centro do diagrama e

³⁰ Como lembram os autores, cidade aqui é um termo figurativo, entendida como um construto social, com uma gramática própria, coletivamente aceita como minimamente justa. Nos termos dos autores, “metafísicas políticas que, tal como as culturas e as línguas, tem existência histórica e são, portanto, situáveis no tempo e no espaço. Por isso, é pertinente apreendê-las numa duração, num devir, a partir do momento de sua formação até seu refluxo, passando pelo seu enraizamento em dispositivos, objetos e direito. Em certo momento da história uma forma de vida é identificada e generalizada com o fito de servir de suporte a uma definição do bem comum e de padrão para juízos sobre o valor dos seres segundo a contribuição que eles dão para o bem de todos, assim concebido”. Logo adiante, “a cidade mostra-se então como um dispositivo crítico autorreferencial, interno, imanente a um mundo em vias de se fazer, mundo que precisa limitar-se para durar. Uma das características fundamentais da ordem das cidades é, de fato, impor limites à força dos fortes e dizer que eles somente serão grandes (legítimos, autorizados a revelar e usar sua força) se interiorizarem esses limites e a eles se adequarem” (Boltanski; Chiapello, 2009, pp.520-522).



os excluídos, relegados às suas margens” (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 369). Em termos sintéticos, os pequenos permanecem no lugar e permitem aos grandes se deslocarem e estabelecerem relações de maior distância.³¹ É nesse momento em que se estabelece uma relação de exploração – sutil, sem enfrentamento *face to face* –, a saber, a imobilidade de uns é condição para a mobilidade por meio da qual outros extraem mais-valia. Nesse sentido, os autores desenvolvem o argumento: “o diferencial de mobilidade é hoje uma nova mercadoria muito apreciada. Seu preço está subindo com rapidez e é pago exclusivamente pelos ‘lentos’, que assim conseguem que os ‘rápidos’ combinem seu ritmo e desacelerem um pouco.” No entanto, adicionam, “os rápidos não poderiam sobreviver sem o sustentáculo de atividades sedentárias, e a rede que eles animam não pode prescindir da inserção em territórios nem do trabalho de máquinas e homens, pesos pesados por excelência” (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 381). Essa mobilidade, vale lembrar, gera acesso diferencial a capitais, relações e saberes, fundamental para o êxito no espaço conexcionista das redes.

Ainda segundo Boltanski e Chiapello, essas relações baseadas em “diferencial de mobilidade” se dão não só entre os funcionários precarizados e a alta cúpula de uma empresa, mas ocorrem também no nível macro, isto é, valem para mercados financeiros versus países; mercados financeiros versus empresas ligadas à produção; multinacionais versus países; grandes terceirizadores versus pequenos terceirizados.

O que tais autores não desenvolvem são as formas com as quais, do ponto de vista do cotidiano urbano, esse diferencial de mobilidade determina as possibilidades de gerir o tempo e os acessos. Trata-se, por exemplo, de poder escolher o local de moradia; no caso de jovens, controlar o tempo e a distância da escola. Ou ainda, o modo de locomoção ao trabalho e o horário de ir e voltar desse. A classe detentora de capital decide seus ritmos no cotidiano urbano; já o tempo dos subalternos é determinado pelo transporte público, pelo horário previsto em seu contrato com a empresa. No caso de trabalhadores/as ambulantes não apenas seu tempo, mas também seu local de trabalho é em grande medida imposto pelas condições do mercado urbano: em dias chuvosos vendem guarda-chuva em eventos públicos, noutros dias vendem pequenos aparelhos eletrônicos no cruzamento de avenidas, ou também distribuem panfletos em frente à lançamentos imobiliários. Não muito diferente acontece com os empregados terceirizados.

Esse “diferencial de mobilidade” – tão importante em nosso “mundo conexcionista” - explica, em alguma medida, por que razões uma juventude percebe a cidade de São Paulo como um bloqueio nas suas possibilidades de acesso à vida urbana. Estão tão cientes das deficiências da mobilidade urbana paulistana que seus protestos também respondem na mesma linha, isto é, bloqueiam a cidade.

Já o autor Jeremy Rifkin (2000), ao cartografar a nova cultura do capitalismo e seus traços dominantes nos modos de vida, destaca o papel do “acesso”. Para Rifkin, as forças propulsoras dessa economia são o “capital intelectual” – conceitos, ideias, imagens, imaginação e criatividade humana – e o conjunto de relações que constituem “redes” (2000, p. 4). O sucesso nessa

³¹ “Num mundo em rede, cada um vive na angústia permanente de ser desconectado, ficar entregue à própria sorte, abandonado no local por aqueles que se deslocam” (Boltanski; Chiapello, 2009, p. 373).



economia de acesso depende menos das trocas individuais de bens no mercado e mais do estabelecimento de relações comerciais a longo prazo de troca de serviços. As transações de mercado dão lugar a alianças estratégicas, ao uso conjunto de recursos e a acordos para a divisão dos ganhos. Por isso: “a propriedade é uma instituição lenta demais para se ajustar à nova velocidade de uma cultura veloz” (Rifkin, 2000, p. 5). Não significa, vale reforçar, suprimir a propriedade, mas deslocá-la para um regime de bloqueio – o uso limitado, restrito – ou de abertura ao acesso.

Do ponto de vista da composição de capitais, isso explica por que empresas diminuem investimentos em ativos fixos e aumentam o investimento em ativos intangíveis. Do ponto de vista das relações de trabalho, explica a crescente importância nos setores de desenvolvimento do “conceito” e da “cultura” das marcas e, ao mesmo tempo, a terceirização e deslocamento da produção a países periféricos.

Para Rifkin, tais transformações marcam a passagem da economia de produção industrial para a economia do acesso e produção de experiências culturais. Se o capitalismo industrial, atravessado por uma ética da disciplina e do trabalho, marcou a introdução do trabalho como mercadoria, esse novo momento é marcado mais por uma “ética da diversão”, e é esta que se torna o centro das atenções e das buscas por oportunidades: “A luta entre a esfera cultural e a esfera comercial para controlar tanto o acesso quanto o conteúdo da diversão é um dos elementos definidores da próxima era” (Rifkin, 2000, p. 5).³² Trata-se do tempo dos parques temáticos, das comunidades de prestígio, da venda de estilos de vida, do leasing de automóveis e máquinas, da compra de créditos e de *time-shares*³³ de imóveis, da assinatura de serviços e, no que diz respeito às formas urbanas, o tempo de condominização e comunidades fechadas.

Não teremos tempo de avaliar aqui em que medida Rifkin é crítico a essa realidade, mas pode-se dizer que o texto se mantém ambíguo a respeito de tais fenômenos e deposita um tanto de entusiasmo noutro tópico, qual seja, o papel do “ciberespaço”. O autor crê que “o material dá lugar ao imaterial e a transformação do tempo em *commodity* se torna mais importante que a expropriação do espaço” e, ainda, que “as noções convencionais de relações de propriedade e de mercados, que vieram a definir o estilo industrial de vida, tornam-se cada vez menos relevantes” (Rifkin, 2000, p. 12). Mas a visão de Rifkin não chega a ser apologética, o autor lembra que “embora 1/5 da população mundial esteja migrando para o ciberespaço e para relações de acesso, o resto da humanidade ainda é vítima no mundo da escassez física” (2000, p. 11). Rifkin tem em conta o abismo entre as redes virtuais de trocas intensificadas e um mundo sem acesso a bens básicos e fundamentais. Mas sua argumentação parece sugerir que o acesso à essa ponta da

³² Vale atentar para o argumento mais completo do autor (2009, p. 5): a metamorfose da produção industrial para o capitalismo cultural está sendo acompanhada por uma mudança significativa da ética do trabalho para a ética da diversão. Enquanto a era industrial era caracterizada pela modificação conjunta do trabalho, transformando-o em commodity, a Era do Acesso refere-se, acima de tudo, à transformação da diversão – a saber, o marketing de recursos culturais incluindo rituais, as artes, festivais, movimentos sociais, atividade espiritual e fraternal e o engajamento cívico na forma de entretenimento pessoal pago.

³³ O paradigma da comunidade fechada é a *Disney World*. O *time-share*, por sua vez, é uma forma de subdividir o uso, a compra do acesso temporário a um condomínio, seja ele uma casa ou um resort (Rifkin, 2009, pp. 93-108).



modernização ciberespacial prescinde dos avanços no cotidiano vivido – por exemplo, à mobilidade urbana, à moradia digna e aos centros de decisão.

De nossa parte, entendemos a necessidade de reter de Rifkin a tônica do “acesso” e das “redes” na vida social, sem recair no entusiasmo pelo ciberespaço, mas elevando a discussão sobre o papel do *espaço urbano conexcionista* nessa tensão entre, por um lado, a intensificação das trocas e interações – mercantis, mas também de saberes, horizontes de ação coletiva – no interior das redes e, de outro, o atraso gerado pela imobilidade urbana, o que em São Paulo envolve grandes parcelas da população.³⁴ Tais redes são, aqui deve ficar claro, uma sobreposição de infraestruturas territorializadas no espaço urbano, das quais as redes digitais são apenas mais uma camada.³⁵ O isolamento enquanto negação do acesso nunca foi tão danoso à cidadania, ou mais, nunca foi tão constritivo ao desenvolvimento das potencialidades humanas como atualmente. A formulação positiva desta equação também é válida, isto é, conferir mobilidade aos sujeitos expropriados da centralidade urbana nunca teve tamanha potência emancipatória como agora.

Há um último ponto que podemos explorar com Rifkin e para além dele. No mundo do acesso, a mobilidade urbana (geográfica) não é substituída pelas conexões virtuais, no entanto é de se esperar que essa possibilidade de conectividades mais rápidas, simultâneas e múltiplas, *torquem-se o referencial para os anseios de liberdade de deslocamento*. A mobilidade urbana se torna, nessa equação, o componente denso, aquele que incomoda pela lentidão, o mesmo que acontece, segundo Rifkin, com a propriedade. Provavelmente, constrange em quaisquer situações, mas sobretudo nas atuais condições urbanas, em que os bloqueios (congestionamentos) são uma patologia de ordem global. Por ser o aspecto incômodo da imobilidade, é também aquele contra o qual as insurgências se voltam.

Ora, essas reestruturações produtivas no ciclo de acumulação de capitais, nas relações de trabalho e na sociabilidade cotidiana implicam ainda mudanças significativas nos horizontes existenciais das necessidades e desejos, do esforço diário pela sobrevivência às formas de usufruto do tempo livre. Não por outra razão, é nesse enquadramento, o do “*mundo conexcionista*” de Boltanski e Chiapello, que emergem os mais significativos tensionamentos, os conflitos sociais e outras formas de subversão de restrições. É em torno da luta por mobilidade (deslocamento e acesso), geográfica e comunicacional, que se dão as disputas, insatisfações sociais e anseios de transformação.

Outro aspecto relevante. Tais reestruturações produtivas implicam mudanças nas competências técnicas e nas habilidades relacionais dos sujeitos que, em algum momento,

³⁴ Em pesquisa de 2017 da Rede Nossa São Paulo mostra que, para 47% da população paulistana o meio de transporte mais usado é o ônibus municipal; para 22% é o automóvel e para 8% é o metro. A mesma pesquisa mostra que, numa escala de 01 a 10 de satisfação, a amostra confere nota 3,8 para o transporte público em geral e 3,4 para o “tempo gasto para se deslocar na cidade”. Cf. <http://www.nossasaopaulo.org.br/noticias/rede-nossa-sao-paulo-e-cidade-dos-sonhos-lancam-11a-edicao-da-pesquisa-de-mobilidade-urbana>. A pesquisa de satisfação se encontra na página 10 da apresentação.

³⁵ Essa controvérsia já foi bem resolvida por Saskia Sassen (2013). Embora suas reflexões tenham outro foco, Sassen também refuta a tese segundo a qual meios virtuais substituirão a vida pública e evidencia que esses meios dependem de um amplo e estruturado aparato de infraestruturas físicas das cidades.



decidem voltar-se contra o ordenamento social que os impõe bloqueios. Nesse sentido, tais habilidades tornam-se instrumentos de contestação, repertório das ações coletivas, da organização social na pressão a governantes. Para falarmos com Negri e Hardt (2016, p. 200 e p. 399), isso significa entender as transformações da composição técnica do capital para entender as competências políticas das lutas do proletariado (ou da multidão).

Portanto, com essas problematizações acerca da mobilidade sócio-espacial, pretendemos ter levantado a um novo patamar o debate sobre os conflitos urbanos que se intensificaram na cidade de São Paulo da década de 2010. Com as contribuições de autores como Boltanski, Chiapello e Rifkin fica mais evidente que, em nossas condições históricas, manter a imobilidade dos indivíduos, estancar o acesso desses a bens materiais e saberes, é um modo de bloquear o pleno desenvolvimento desses sujeitos e da sociedade. Dito de outro modo, *atualmente se torna mais claro em que medida garantir a mobilidade a todos e todas tem um potencial transformador nada desprezível.*

Considerações finais

Nossa contribuição ao debate acerca da mobilidade urbana se deu em dois passos. No primeiro, argumentamos que esta pauta atravessa boa parte de uma juventude paulistana marcada em grande medida pelos desdobramentos pós-junho de 2013. Não há entre esses jovens uma unidade, mas sim “conexões geracionais” que permitem interações, reforços recíprocos e ações convergentes. Subjaz a essa exposição uma premissa: para pensarmos o avanço na mobilidade urbana, não podemos recair na aposta de que há um único sujeito que protagoniza as transformações, mas também não podemos achar que leis e diretrizes tem força social de efetivação da agenda. Será necessário atentar para essas forças reais que estão patentes na cultura urbana e em disputa na opinião pública. Com esses, abrir diálogos, construir saberes e práticas condizentes com as energias transformadoras que animam. Isso significa entrar na disputa de narrativas coletivas, defender que a mobilidade seja um direito fundamental e parte de um horizonte de cidade reumanizada, de interações mais concretas, vida urbana mais vibrante, com caráter efetivamente democrático. Uma cidade que possa ser chamada de nossa por todas e todos.

Num segundo momento, resgatamos o lugar central da mobilidade não apenas urbana, mas uma *mobilidade sócio-espacial*, num quadro social e econômico no qual o deslocamento, o acesso a bens, informações e saberes é tão importante quanto a produção de mercadorias. Isso, vale lembrar, incide no horizonte de desejos e necessidades, físicas e simbólicas de todas e todos os sujeitos constituídos nesse enquadramento. A partir das reflexões sobretudo de Jean Luc Boltanski e Eve Chiapello sobre “o mundo conexionista”, e de Jeremy Rifkin sobre “a era do acesso”, argumentamos que nesse momento histórico não poderemos pensar uma mobilidade social sem uma mobilidade urbana, por isso, é importante entendermos que as duas caminham *pari passu*. Dito de outro modo, *a mobilidade urbana tem de ser entendida como um aspecto concreto de uma mobilidade social*. Essa parece uma reflexão abstrata, mas já aparece, em alguma medida, nas



canções, nas palavras de ordem e outras elaborações da juventude que defende a importância da mobilidade no pleno desenvolvimento de suas faculdades e da sociedade.

Bibliografia

- BOITO, A. 2017. "O legado dos governos do PT". In: MARINGONI, G; MEDEIROS, J. *Cinco mil dias: o Brasil na era do lulismo*". São Paulo, Fundação Lauro Campos/ Boitempo.
- BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, È. 2009. *O Novo Espírito do Capitalismo*. Trad. de Ivone C. Benedetti. São Paulo: Ed. Martins Fontes.
- BRINGEL, B.; PLEYERS, G. 2015. "Junho de 2013: dois anos depois – polarização, impactos e reconfiguração do ativismo no Brasil". *Nueva Sociedad*. Disponível em: http://nuso.org/media/articles/downloads/COY1_Bringel_Pleyers.pdf. Acesso em 08 abr. 2018.
- CARLOS, A. F. 2013a. "Espaço público e 'nova urbanidade' no contexto do direito à cidade". *Confins*, v. 18. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/8391?gathStatIcon=true&lang=pt#quotation> . Acesso em 08 abr. 2018.
- _____. 2013b. "A luta é urbana, o caminho está ainda sendo construído". 2013b. Disponível em: <http://gesp.fflch.usp.br/node/197>>. Acesso em 08 abr. 2018.
- _____. 2015. *A cidade como negócio*. São Paulo: Ed. Contexto.
- COLOSSO, P. 2014. "Uma Bienal como intervenção socioespacial. Breves comentários sobre a X Bienal de Arquitetura de São Paulo". *Drops*, ano 14, n. 081.02. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/14.081/5197>>. Acesso em 08 abr. 2018.
- _____. 2017. *Rem Koolhaas nas metrópoles delirantes: entre a Bigness e o big business*. São Paulo: Annablume.
- FOUCAULT, M. 2008. *Nascimento da biopolítica*. São Paulo: Ed. Martins Fontes.
- LEFEBVRE, H. 2000 [1974]. *La production de l'espace*. Paris: ed. Anthropos/ Economica.
- _____. 2001 [1968]. *Droit à la ville*. Paris: ed. Anthropos.
- MANNHEIM, K. 1952. "The sociological problem of generations". In: KECSKEMETI, P. (Ed.). *Essays on the Sociology of Knowledge*: Londres: Routledge and Kegan Paul, pp. 276-322.
- MARICATO, E. 2013. "É a questão urbana, estúpido". In: *Cidades Rebeldes*. São Paulo: Boitempo.
- MEDEIROS, J. et. al. 2016. *Escolas de luta*. São Paulo: Veneta.
- NEGRI, A.; HARDT, M. 2016. *Bem-estar comum*. Rio de Janeiro: Record.
- NUNES, R. 2014. "Generación, acontecimiento, perspectiva. Pensar el cambio a partir de Brasil". In: *Nueva Sociedad*, n. 251. Disponível em: www.nuso.org/upload/articulos/4027_1.pdf>.
- PALLAMIN, V. 2015. *Arte, cultura e cidade – aspectos estético-políticos contemporâneos*. São Paulo: Annablume.
- RIFKIN, J. 2001. *A era do acesso*. São Paulo: Pearson do Brasil.
- SADER, É. 1998. *Quando novos personagens entram em cena*. São Paulo: Paz e Terra.
- SANTO AMORE, C. et al. 2015. *Minha casa... e a cidade*. Rio de Janeiro: Letra Capital.



SASSEN, S. 2013. “Escala e amplitude num mundo digital global”. In: SYKES, A. (Org.). *O campo ampliado da arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify.

SINGER, A. 2009. “Raízes sociais e ideológicas do lulismo”. In: *Novos estudos CEBRAP*, n. 85, pp. 83-102.

_____. 2013. “Brasil, junho de 2013: classes e ideologias cruzadas”. In: *Novos Estudos CEBRAP*, n. 97.

_____. 2016. *As contradições do lulismo: a que ponto chegamos?* São Paulo: Boitempo.

_____. 2017. “A ideia de lulismo”. In: MARINGONI, G; MEDEIROS, J. *Cinco mil dias: o Brasil na era do lulismo*. São Paulo, Fundação Lauro Campos/ Boitempo.

VASCONCELLOS, E. 2001. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume.

WELLER, W. 2010. “A atualidade do conceito de gerações de Karl Mannheim”. In: *Sociedade e Estado*, v. 25, n. 2.

, 2017.

Sites consultados:

HADDAD, F. http://brasil.elpais.com/brasil/2014/01/03/politica/1388787506_411833.html>. Consultado em 10/08/2018

Exposição “Cidade Gráfica” <http://novo.itaucultural.org.br/programe-se/agenda/evento/cidade-grafica/>>. Consultado em 10/08/2018

<https://www.brasildefato.com.br/2017/10/04/saida-para-a-crise-brasileira-e-a-retomada-do-movimento-de-massas/>. Consultado em 10/08/2018

JUNTOS. <https://juntos.org.br/quem-somos/>. Consultado em 21 de outubro de 2017.

RUA. Tese para o 52 Congresso da UNE. Disponível em: https://docs.wixstatic.com/ugd/4eb36a_c42d3c5c27b546329029e0bf5a05b6cd.pdf

<https://www.movimentorua.org/cultura-popular-e-periferia> .

<https://www.une.org.br/noticias/especial-eleicoes-2016-une-quer-mais-mobilidade-e-qualidade-de-vida/>. Consultado em 10/08/2018

Pesquisa Nossa São Paulo. Cf. <http://www.nossasaopaulo.org.br/noticias/rede-nossa-sao-paulo-e-cidade-dos-sonhos-lancam-11a-edicao-da-pesquisa-de-mobilidade-urbana>. Consultado em 10/08/2018