

MOVIMENTO PAU DE ARARA: LIMITES E POSSIBILIDADES DA LUTA PELO DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE URBANA EM MOSSORÓ/RN

Cláudio Cesar Palheta da Costa Jr.

Universidade do Estado do Rio Grande do Norte - UERN

Resumo: O presente artigo busca analisar o papel do Movimento Pau de Arara (MPA), movimento social surgido na cidade de Mossoró-RN e principal aglutinador da juventude local na luta por mobilidade urbana, no período de 2013 a 2015. Neste trabalho, avaliaremos possibilidades e fragilidades do que consideramos como ‘novos movimentos sociais’, no que toca à garantia de direitos e transformação societária. Para isso, analisaremos especialmente a luta pelo direito à cidade, tão em voga após as jornadas de junho de 2013 e que ganhou importantes matizes em Mossoró com a atuação do MPA. Nosso trabalho se dividirá em três partes: primeiramente iremos analisar brevemente o surgimento dos chamados ‘novos movimentos sociais’ e sua relação com os movimentos sociais históricos. Após isto, articularemos, a partir de bibliografia produzida sobre a temática e vivências dentro do movimento, uma análise histórica do MPA, pensando suas principais mobilizações e controvérsias e por fim, faremos um debate sobre os limites e possibilidades da luta pelo direito à cidade a partir das experiências vivenciadas pelo coletivo supracitado e o horizonte de transformação social almejado pelos novos movimentos sociais. Embasando teoricamente este trabalho, utilizamos Maricato, Ghon e Montañó/Durigueto para abordar e nos ajudar a pensar o cenário dos movimentos sociais, retomaremos os trabalhos de Costa (2015) e Costa, Medeiros e Souza (2015) para falar do MPA, sua trajetória e conquistas. No que tange ao debate sobre direitos, usamos especialmente Tonet (2002), Santos (2002) e Sobottka (2006).

Palavras-Chave: Movimentos Sociais; Mobilidade; Transporte público; Direito à cidade; Direitos;

INTRODUÇÃO

Mossoró é, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹, a segunda maior cidade do Rio Grande do Norte em população, com 291.937 habitantes. Em 2015, Mossoró possuía 3.918 caminhões, 45.992 motocicletas, 308 ônibus, dentre outros, totalizando uma frota de 134.270 veículos. Dos 308 ônibus citados, apenas 32 estavam disponíveis ao transporte público, divididos em seis rotas, segundo o site da própria Prefeitura Municipal de Mossoró (PMM)². Ainda, de acordo com os dados do IBGE, 85% da população da cidade vive na zona urbana. Tais dados apresentam um panorama geral acerca da realidade urbana e geográfica de Mossoró e nos dão breves apontamentos sobre a dinâmica do município.

Faz-se necessário destacar que no ponto de vista das forças políticas, Mossoró tem uma conhecida trajetória de dominação pelos grupos tradicionais e oligárquicos, em nível de exemplificação basta que lembremos a lista de prefeitos e prefeitas da cidade nos últimos 20

¹ Dados retirados de http://cidades.ibge.gov.br/download/mapa_e_municipios.php?lang=&uf=rn Acesso em 25 de abr.2017

² Ver <<http://www.prefeiturademossoro.com.br/itinerario>>

anos: de 97 à 2005 Rosalba Ciarlini Rosado, de 2005 à 2013 Maria de Fátima Rosado Nogueira (Fafá Rosado), de 2013 à 2014 Cláudia Regina Freire (que era apoiada pela família Rosado), de 2014 à 2017 Francisco Silveira Jr. (que também era apoiado pela maior parte dos Rosados) e em 2017 temos o retorno, com ampla maioria dos votos do pleito, da ex-prefeita Rosalba Ciarlini Rosado. Inúmeras teses, dissertações e trabalhos de pesquisa já abordaram o papel *dos 'Rosado'* na esfera local e como se articulam as diversas forças políticas antagônicas e aliadas do agrupamento, dentre estes destaco os relevantes *Os Rosados encenam: estratégias e instrumentos da consolidação do mando* (2004) e *A abertura pós-Estado novo e a estratégia de poder do Rio Grande do Norte: O caso da família Rosado em Mossoró - 1945-1964* (2001), ambos do historiador Lemuel Rodrigues. É importante frisar que a hegemonia dos Rosados em Mossoró não aconteceu sem a criação de focos de resistência popular e até mesmo rupturas estratégicas e inesperadas dentro do agrupamento.

Aliado aos elementos locais já citados, é importante destacar que em todo o mundo vivemos um processo de profunda piora nas condições de vida e agudização da questão social. A pauperização é uma realidade presente em praticamente todas as cidades brasileiras: desemprego, subempregos, informalidade crescem ano após ano e as perspectivas para a imensa massa trabalhadora, em especial a juventude, são cada vez mais restritas. Sobre isso, Boschetti (2017) afirma

Estamos, portanto, num período de contraofensiva capitalista às conquistas civilizatórias resultantes das lutas sociais, um ambiente extremamente destrutivo dos direitos sociais, de aniquilamento dos direitos humanos, de destruição da natureza, de criminalização dos movimentos sociais e de avanço acelerado do conservadorismo. O capital está destruindo a humanidade e agudizando os processos de pauperização, o que exige renovados desafios e contundentes respostas por parte da classe trabalhadora.

Além disso, há um discurso construído e repercutido em todo o mundo desde os anos 80 e que cada vez é mais presente no imaginário da classe trabalhadora, de que chegamos ao fim da era de bem-estar social e que as reformas que precarizam e minam os direitos das classes subalternizadas são fundamentais para “desinchar” a máquina pública. Sobottka (2006) afirma

Para estes críticos da política de bem-estar, os custos crescentes, o efeito de desestímulo das políticas sobre os valores e comportamentos tanto de indivíduos e grupos como também de empresas, e seu resultado considerado desastroso por inchar e imobilizar a administração pública exigiria uma reforma radicalmente desregulamentadora de toda política social

São estes elementos, apresentados brevemente e que estão presentes na conjuntura local, nacional e internacional que nos serão importantes para refletir acerca do processo de

desmonte e ataques aos direitos sociais e de que forma os novos movimentos sociais estão respondendo à estas demandas e reagindo à ofensiva do capital.

2 – UM NOVO CICLO DE ORGANIZAÇÃO DA JUVENTUDE: NOVOS MOVIMENTOS SOCIAIS E NOVAS PAUTAS PARA VELHOS MOVIMENTOS SOCIAIS.

Antes de adentrarmos mais propriamente no Movimento Pau de Arara (MPA), objeto de análise deste artigo, ou dos movimentos de mobilidade urbana, que cada vez mais efervesce a luta nas grandes cidades, precisamos entender os movimentos sociais, em especial os chamados Novos Movimentos Sociais (NMS) que, de acordo com Duriguetto e Montañó (2011, p.248) surgem principalmente em meados do século XX e têm por vezes o objetivo ou a função ou objetivo de ser um complemento das lutas de classes dos movimentos clássicos, mas outras vezes também são observados como alternativos aos movimentos tradicionais e aos partidos políticos de esquerda. Gohn (2011, p.336) afirma:

Na realidade histórica, os movimentos sempre existiram, e cremos que sempre existirão. Isso porque representam forças sociais organizadas, aglutinam as pessoas não como força-tarefa de ordem numérica, mas como campo de atividades e experimentação social, e essas atividades são fontes geradoras de criatividade e inovações socioculturais.

É impossível falar do fortalecimento destes novos movimentos sociais sem destacar o papel dos processos de lutas como o Maio Francês na Europa, a resistência à Guerra do Vietnã nos Estados Unidos e o combate à ditadura na América Latina. Duriguetto e Montañó afirmam (2011, p.235):

A busca de alternativas às lutas sindicais, tanto de orientação socialdemocrata quanto as articuladas à União Soviética, fez emergir, ao longo dos anos 1960 e na abertura dos anos 1970, e tendo como marco referencial os processos revolucionários, as ditaduras militares e o Maio Francês de 1968, ações de resistência e ofensividade dos trabalhadores, que se evidenciavam não só por demandas por melhorias salariais, mas também por ações que contestavam a divisão hierárquica do trabalho, propostas de controle autogestionárias, chegando-se à recusa do controle do capital e à defesa do controle social da produção [...]

Algo complementar a esta discussão é entender a diferença entre os movimentos e mobilizações momentâneas e localizadas. Duriguetto e Montañó (2011, p.264) destacam que o movimento difere-se da mobilização por seu grau de organização, formalidade, estabilidade e sem reduzir sua ação a uma data localizada. A mobilização social por sua vez remete a uma atividade, que se esgota em si mesma quando concluída. Da mesma forma também não se pode confundir o movimento com as ONG's, já que os movimentos se constroem pelos próprios sujeitos mobilizados e as ONG's são formadas por voluntários, remunerados ou não, que se mobilizam em função da reivindicação/necessidade de terceiros.

Em nossa visão, a luta por mobilidade urbana e direito à cidade se encaixa dentro do que entendemos por Novos Movimentos Sociais, pois diferente da luta clássica dos movimentos de trabalhadora, que busca a emancipação política e superação do sistema capitalista, tais movimentos buscam a garantia de direitos específicos e melhorias das condições de vida sem que haja necessariamente uma mudança sistêmica.

A luta por mobilidade urbana dentro das grandes e médias cidades nem sempre foi uma pauta que esteve na ordem do dia para os movimentos sociais, sindicatos e partidos de esquerda. Podemos inclusive dizer que foram as chamadas *Jornadas de Junho de 2013*³ que colocaram de vez a questão do transporte público e direito à cidade na agenda política brasileira. Isso não significa, porém, que o debate sobre melhorias no transporte público e especificamente a redução nas tarifas de ônibus e metrô, fosse algo novo no Brasil. Basta lembrar a histórica luta por meia-passagem na cidade de Belém, no Pará, nas décadas de 80 e 90, com o protagonismo dos famosos “pula-catracas”⁴. Em Mossoró, as jornadas de junho de 2013 também inspiraram um ciclo de lutas da juventude, com foco específico na mobilidade urbana. É neste contexto em que surge o MPA, principal articulação política de juventude na cidade nos últimos anos. No próximo tópico remontaremos um pouco da história do MPA, observando sua estrutura organizacional e as principais pautas abraçadas pelo coletivo.

3. SE NÃO TEM ÔNIBUS A GENTE PARA! MOVIMENTO PAU DE ARARA E A LUTA POR MOBILIDADE URBANA EM MOSSORÓ

As lutas por mobilidade urbana em Mossoró não tiveram início em junho de 2013 e também não se encerraram após o ciclo travado naquele ano. De acordo com alguns pesquisadores, antes mesmo de outras grandes capitais (como Natal, com sua Revolta do Busão⁵), Mossoró já tinha um debate organizado sobre a temática. Costa (2014) relembra um pouco desse cenário em seu trabalho monográfico. Ela diz

As grandes manifestações protagonizadas pela juventude brasileira em Junho de 2013, que pararam o país, acometeram profundamente o quadro político de Mossoró, que vivenciava, e ainda vivencia uma forte precarização nos serviços públicos, sendo o transporte coletivo, uma das demandas que mais prejudicam a

³ Ciclo de lutas ocorridas em todo o Brasil que teve como principais motes a redução nas tarifas de ônibus e metrô e a garantia de direitos para a juventude. As jornadas de Junho reuniram milhões de brasileiros e brasileiras nas ruas e marcaram a história recente do país.

⁴ Para conhecer mais sobre o movimento ocorrido no Pará, acesse <http://www.jornalbeiradorio.ufpa.br/novo/index.php/2006/36-edicao-44/421--a-historica-conquista-da-meia-passagem>

⁵ A revolta do busão foi um conjunto de lutas travadas em Natal pelos estudantes contra o aumento abusivo das passagens de ônibus. Foi considerada o marco inicial das Jornadas de Junho brasileiras.

população. Entretanto, a luta por um transporte público de qualidade, no município, antecedeu a onda dos grandes protestos no país, ou seja, as mobilizações ocorridas não surgiram a partir das mobilizações nacionais, estas vinham se gestando no seio dos grupos, segmentos e organizações políticas e culturais que conformam as forças populares do município e ganharam força com novos sujeitos.

A articulação, anterior às jornadas de junho, remonta uma série de outras lutas estudantis e de juventude que ocorreram na cidade desde a virada da primeira década dos anos 2000 e também foram influenciadas pelo movimento grevista no RN, em 2011 e 2012 e uma importante retomada de combatividade dentro das universidades, com unidade entre os Diretórios Centrais de Estudantes (DCE's) e grêmios das instituições de ensino do município. “Intitulado de “Movimento Pau de Arara” (MPA), por fazer alusão ao veículo precário de transporte, regionalmente conhecido e ainda utilizado no nordeste brasileiro” (COSTA, 2014, p.44), o agrupamento começou a se reunir poucos meses antes das jornadas de julho. Com encontros periódicos e divisões de pequenas comissões internas foi ganhando forma e densidade ao reunir militantes políticos de diferentes forças, além de estudantes e jovens trabalhadores de base, que nunca haviam participado de nenhum movimento social. O trabalho de organização do MPA girava entorno de construir uma pauta que contemplasse as demandas da mobilidade urbana em Mossoró e pensar estratégias para garantir que tais pautas fossem conquistadas. As estratégias eram pensadas pelas comissões (comunicação, agitação e propaganda...) e variavam podendo ser um *twitaço* sobre o tema ou um ato público nas ruas da cidade. Sobre a forma de organização do MPA, Costa (2014, p.47) afirma

O Movimento Pau de Arara particularizava-se dos grandes movimentos de junho por possuir uma direção organizativa através de algumas lideranças, que eram jovens inseridos em movimentos sociais, como o movimento estudantil, movimento feminista, partidos políticos

Como um movimento de caráter espontâneo, formado por diferentes forças, que hora ou outra rivalizavam pela hegemonia da linha política, o MPA foi alvo de inúmeras contradições, que refletiam seu grau de organização e as estratégias utilizadas para a conquista das pautas. Nas jornadas de junho, quando podemos apontar que o MPA atingiu seu auge, uma série de discussões foi feita para determinar quais eram as prioridades do movimento. Um conjunto de 10 pautas foi definida⁶, dentre elas destaca-se a redução da passagem de R\$ 2,00 para R\$1,70, esta decisão por si só gerou grande polêmica interna no Movimento, uma vez que ia na contramão das reivindicações em diversas outras cidades,

⁶ Para mais detalhes acessar <<https://centrofeminista.com/2013/06/21/movimento-pau-de-arara-leva-mais-de-mil-jovens-as-ruas-de-mossoro>> Acesso em 22 de abr 2017

onde o Movimento Passe Livre (MPL)⁷ aproveitava a gigantesca mobilização popular para radicalizar suas exigências, pedindo passe livre para estudantes e trabalhadores.

As jornadas de junho de 2013 levaram milhões de pessoas às ruas brasileiras, portanto seria leviano afirmar que este impacto não influenciou a juventude de Mossoró. As manifestações massivas na cidade assustaram os governantes e a possibilidade de radicalização das ações do movimento sempre esteve no horizonte. Não por coincidência, a resposta do legislativo e executivo municipal foi imediata e provocou impacto profundo no futuro do MPA. Foi definido que o MPA passaria a participar de comissões mistas, reunindo manifestantes e membros da administração municipal, como forma de debater e encaminhar as melhorias propostas. A decisão, sem dúvida, provocou profunda cisão no seio do MPA. Setores mais radicalizados anunciavam a cooptação ou capitulação do movimento ao *establishment*, ao mesmo tempo, grupos independentes passaram a ser excluídos das decisões mais cabais do coletivo. Aliado a isso, as principais lutas na esfera nacional começaram a ganhar desdobramentos, seja com importantes vitórias dos respectivos movimentos, seja com a intensificação da repressão e violência policial (como no caso de Rio de Janeiro e São Paulo). A crítica de que o movimento não havia conquistado nenhum ganho real começa pouco a pouco a minar o respaldo conquistado durante o ciclo de lutas de 2013, quando o MPA chegou a levar mais de 5 mil pessoas às ruas de Mossoró.

Costa, Medeiros e Souza afirmam que “para além da inserção do plano de mobilidade urbana na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), nenhum outro ponto relevante foi atendido e a população da cidade continua passando pelas dificuldades diárias de utilizar o transporte coletivo” (2014, p. 11-12). Portanto, observando o cenário e o potencial de mobilização do MPA surge a indagação: O caminho da luta institucional, a garantia de direitos dentro dos marcos legais e dos estudos técnicos era de fato a melhor alternativa que o movimento poderia ter escolhido? A seguir colocaremos novos elementos que podem nos garantir tais respostas.

3.1 A LUTA POR MOBILIDADE GANHA NOVOS CAPÍTULOS

Dois mil e treze foi um ano essencial para a reorganização das lutas em Mossoró, e o surgimento do MPA foi importante para o fortalecimento da discussão acerca da mobilidade urbana e do direito à cidade. A fragilidade na conquista das pautas pleiteadas e a própria mudança na conjuntura atingiram o movimento. Sobre isso, Costa, Medeiros e Souza afirmam: “Assim como outros movimentos sociais e, como ocorreu em outras cidades que

⁷ Movimento Nacional que luta pelo fim da tarifa no transporte público

comportaram as jornadas de junho, o MPA sofreu um recuo no número de participantes e na continuidade de suas ações [...]” (2014, pg.11). Tal cenário não significou a extinção do movimento, que seguiu participando das comissões propostas pelo executivo e legislativo municipal que se reuniam esporadicamente.

O ano de 2014 foi diferente do que se esperava do ponto de vista da política local. Primeiramente pela cassação inesperada da então prefeita Cláudia Regina e sua substituição pelo então presidente da Câmara de Vereadores de Mossoró, Francisco Silveira Jr., que depois seria eleito em eleição suplementar. Neste período observamos curiosamente uma diminuição gradativa de atividades ligadas ao MPA e as mobilizações organizadas eram fruto de dissidências do movimento que começavam a despontar. Na contramão disso, o prefeito recém-eleito iniciava uma série de medidas que buscava contemplar, mesmo que de forma extremamente superficial, as pautas de mobilidade urbana. Percebe-se um processo de cooptação por parte de algumas lideranças do movimento, que passam a atuar em parceria com o legislativo e o executivo municipal na aprovação de medidas que tratassem da temática.

Na virada do ano de 2014 para 2015 há a criação do conselho municipal de mobilidade urbana e principalmente da linha universitária⁸ (uma das principais reivindicações do MPA). Para um observador desatento, certamente este é o momento mais vitorioso da história de tal movimento, mas o processos que se desencadearam dali e as decisões cada vez mais desconectadas dos anseios da base do movimento, em especial juventude que integrava o coletivo e que seguia sofrendo com as péssimas condições do transporte público, nos levam à crer que a direção do MPA iniciou um acelerado processo de transformismo, passando do lugar de agitador social e organizador das lutas à amenizador das insatisfações dos usuários do transporte público.

3.1.1 A OCUPAÇÃO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE MOSSORÓ

Seria impossível falar da luta por mobilidade urbana em Mossoró e esquecer a ocupação da Prefeitura Municipal, que aconteceu no final de novembro de 2015. O ciclo de lutas que culminou com a ocupação de 2015 foi a maior expressão de organização de juventude na cidade desde as jornadas de junho de 2013. Em Nossa avaliação também foi o momento de quebra e superação do MPA, enquanto entidade com legitimidade e autoridade política acerca do debate da mobilidade urbana na cidade. Para tal avaliação, lembramos que a ocupação da Prefeitura teve início com uma série de atos públicos convocados

⁸ Para mais informações acesse <<http://www.prefeiturademossoro.com.br/blog/mobilidade-urbana/2820>> Acesso em 22 de abr 2017

espontaneamente por estudantes e jovens trabalhadores revoltados com um novo aumento nas passagens. As promessas feitas nos anos anteriores de que muito em breve a cidade teria uma linha de transporte universitária, gratuita e com qualidade, com paradas de ônibus novas, com linhas que contemplassem bairros mais distantes aos domingos, feriados e durante a madrugada, foram pouco a pouco sendo esquecidas, levando ao ostracismo a legitimidade do movimento que supostamente “as conquistou”.

O levante popular de 2015 criou uma série de dúvidas inclusive nos setores da imprensa. Seria a volta do MPA? Seria um novo momento mais radicalizado com novas lideranças? Na prática se mostrou mais como um rechaço à antiga direção do movimento, composta majoritariamente de militantes partidários, mas também um rebato à simbologia ligada ao MPA. Diferentemente de 2013 e de 2014, quando os estudantes reivindicavam o movimento, mesmo não o construindo organicamente, em 2015 havia certo repúdio às palavras de ordem ligadas ao MPA e rejeição à ideia de que o movimento era quem dava a linha política nas manifestações. Aliado a isso, os próprios representantes da gestão municipal cumpriam o papel de corresponsabilizar o MPA pelo que não havia sido cumprido ou não estava a contento dos manifestantes. Não era incomum ouvirmos dos asseclas da prefeitura: “Isso foi acordado com o MPA, se vocês não gostaram do resultado, devem cobrar do movimento que fazem parte”. Ao mesmo tempo, também não era incomum que as próprias lideranças do MPA preferissem ser identificadas pelos coletivos ou partidos que faziam parte do que pelo movimento. Ali estava presente o movimento estudantil, mas não mais o MPA.

Durante as negociações para garantir a desocupação, participaram da mesa as representações das forças políticas organizadas e até mesmo representantes de setores anarquistas e independentes. O MPA, porém, não teve espaço, o que já mostrava o seu grau de deslegitimação frente aos lutadores e lutadoras sociais. A pauta apresentada aos gestores retomava uma série de reivindicações que não haviam sido cumpridas nos anos anteriores, com destaque para a imediata revogação do aumento que elevava as passagens de ônibus de R\$ 2,00 para R\$ 3,00.

O resultado das negociações novamente evidenciou as fragilidades e limitações da luta dentro da institucionalidade. Mesmo com o imenso potencial de radicalização do movimento e com uma ocupação em curso, parte dos coletivos e partidos (há de se fazer ressalva de que nem todos os agrupamentos presentes optaram por essa decisão) deliberaram pela desocupação sob a promessa de um documento redigido pelo executivo que seria cumprido no decorrer de 90 dias. A principal pauta da ocupação que era a revogação do aumento, foi substituída por uma conquista rebaixada (a diminuição de R\$ 0,20. Hoje, quase dois anos

depois, a mobilidade urbana segue sendo um grande problema na realidade da classe trabalhadora mossoroense. Muitas das pautas firmadas nunca saíram do papel. Não há hoje uma organização ou Movimento que seja referência no debate acerca de mobilidade urbana e que tenha real poder de articulação e base social para mudar o cenário na cidade.

4. CONCLUSÕES

Observando a curta trajetória do MPA e articulando isso à conceituação teórica dos Novos Movimentos podemos perceber de que forma o coletivo buscou enfrentar as demandas sociais, que estratégias escolheu para conquistar direitos e melhorias nas condições de vida. É fundamental observarmos que dentro do sistema de produção capitalista, a desigualdade não é mero acaso, mas sim parte preponderante desta engrenagem social, por isso alguns possuem o direito de se locomover e usufruir das cidades e outros não.

A luta para a conquista de uma melhor mobilidade urbana, de ônibus acessíveis, paradas adequadas, ciclovias... é a luta pela garantia de direitos dentro do capitalismo e convive com as contradições deste processo. O direito às cidades é, antes de tudo, a luta por uma melhoria na condição de vida dos sujeitos. Harvey afirma que “a liberdade de construir e reconstruir a cidade é um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos” (2008, p. 2). É inegável que a luta pelo direito à cidade ou pela mobilidade urbana só existe porque tal realidade não é acessível a todas as pessoas. Tonet (2002) é taxativo quando afirma

A desigualdade social é, portanto, o solo matrizador do direito. Vale dizer, o direito regula a atividade social no interior de uma sociabilidade fundada na desigualdade social sem, em nenhum momento, atingir a raiz desta desigualdade. Assim como a política, o direito é expressão e condição de reprodução da desigualdade social.

Mas de que forma um movimento social deve se portar na busca pela garantia de necessidades imediatas e concretas? Deveria o MPA abandonar a luta pela meia passagem, ou passe livre uma vez que o capitalismo continuaria de pé após tais conquistas? Em nossa avaliação, os elementos apresentados mostram que a luta por direitos é uma importante potencializador das massas, em especial juventude, e pode garantir melhorias concretas na vida da classe trabalhadora. Melhoras essas que inclusive não podem ser garantidas com melhores salários ou maior distribuição de renda. Sobre isso, Maricato (2013) aponta

Nem toda melhoria das condições de vida é acessível com melhores salários ou com melhor distribuição de renda. Boas condições de vida dependem, frequentemente, de políticas públicas urbanas, transporte, moradia, saneamento, educação, saúde, lazer, iluminação pública, coleta de lixo, segurança (2013, p. 19-20)

Ao mesmo tempo, o exemplo do MPA nos mostra que o caminho da institucionalização pode ser fatal na luta por direitos. Cooptação, transformismo, taticismo,

sectarismo são riscos permanentes que as organizações sociais terão de enfrentar. A mediação necessária entre as lutas objetivas e a radical transformação social precisa sempre estar presente na tônica dos Movimentos sociais. Trotsky afirma que “é necessário ajudar as massas, no processo de suas lutas cotidianas a encontrar a ponte entre suas reivindicações atuais e o programa da revolução socialista” (1978, p.24). Essa “ajuda” precisa vir da vanguarda revolucionária e das direções de movimentos. É preciso construir pontes para que a luta por mobilidade urbana esteja atrelada à luta por melhorias nas condições de trabalho, na vida das mulheres, das periferias; sem deixar de se atrelar a uma mudança total no sistema capitalista.

É preciso estar atento ao fato de que não são os direitos os reais causadores da dominação da burguesia aos trabalhadores, mas sim a forma como tais direitos são apropriados pelas classes dominantes. Não é a luta por mobilidade urbana, mas sim as estratégias escolhidas que levaram o MPA à derrocada na conquista de pautas. Santos (2002) destaca que

O enfrentamento das condições desumanas, vivenciadas pelos segmentos majoritários da população em nível mundial, não pode ser tratado, prioritariamente, como uma questão de princípios, ainda que estes sejam extremamente edificantes [...] O enfrentamento dessa situação, agudizada pela desigualdade passa, obrigatoriamente, pela mudança radical das condições materiais, subjetivas e institucionais dominantes

A derrocada do MPA enquanto direção organizada na luta por mobilidade urbana não significa que uma nova jornada de lutas, com novos sujeitos e organizações não esteja próximo de eclodir. A mobilidade segue sendo uma das maiores causadoras de tensões sociais em Mossoró. Os últimos anos ampliaram o debate, que anteriormente era limitado ao preço das tarifas e hoje engloba a construção de ciclovias na cidade, paradas de ônibus climatizadas e seguras, circulação dos taxis municipais e intermunicipais dentre outras coisas. A experiência construída com o MPA certamente trará inúmeros rebatimentos para as mobilizações futuras.

A batalha pela conquista de direitos dentro do estado capitalista tornou-se mais intensa com o afunilamento da crise, que atinge de maneira violenta a classe trabalhadora das grandes e médias cidades, onde as dificuldades de acesso à mobilidade, lazer, educação e saúde, são mais sensíveis. Por outro lado, o potencial da juventude organizada das universidades, escolas, institutos federais, os trabalhadores, moradores de comunidades, membros de centros comunitários e sindicalistas, pode ser um contrapeso nos enfrentamentos necessários.

A partir das nossas avaliações, podemos constatar que a luta por direitos, não só na esfera da mobilidade ou do acesso à cidade, tem limitações, mas também inúmeras possibilidades. A organização de um levante da juventude contra o aumento tarifário pode se transformar em uma grande jornada de lutas para a melhoria da saúde, educação, direitos das mulheres, e isso não pode ser encarado como um engodo ou distração para estes setores, mas sim como a possibilidade real de construção de uma nova sociedade. Porém é necessário que haja uma direção bem articulada e comprometida com a luta pela emancipação humana, que não se deixe convencer pela tática de conciliação com as classes dominantes, que acredite fundamentalmente na base organizada do movimento e que possa radicalizar as exigências cotidianas. Como fruto das contradições do real, os direitos são algo a ser explorado pelas classes subalternas, forma de intensificar o processo de lutas, ampliar o grau de organização dos trabalhadores e juventude e criar degraus para que as futuras gerações possam de uma vez por todas promover uma transformação sistêmica que mude as relações entre os seres humanos.

REFERÊNCIAS

8 DE MARÇO. Centro feminista. Movimento Pau de Arara leva mais de mil jovens às ruas de Mossoró [online]. Disponível em: <https://centrofeminista.com/2013/06/21/movimento-pau-de-arara-leva-mais-de-mil-jovens-as-ruas-de-mossoro>. Acesso em 22 de abr 2017

BOSCHETTI. Ivanete. Agudização da barbárie e desafios ao Serviço Social. Revista Serviço Social & Sociedade, São Paulo, n. 128, p. 54-71, jan./abr. 2017. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/ssoc/n128/0101-6628-ssoc-128-0054.pdf>> Acesso em 13 de abril 2017

COSTA. Taisa Iara de Almeida. Eu me organizando posso desorganizar: juventude e organização política em Mossoró nos anos de 2011 a 2014; 2015. 80 pgs. Trabalho de Conclusão de Curso; (Graduação em Serviço Social) - Universidade do Estado do Rio Grande do Norte. Mossoró;

COSTA, Taisa Iara de Almeida. **MEDEIROS,** João Paulo do Vale. e **SOUZA,** Cinthia Simão de. URBANIZAÇÃO E DIREITO À CIDADE: o movimento social na busca por qualidade na mobilidade urbana em Mossoró – Rio Grande do Norte. IN Colóquio Sociedade, Políticas Públicas, Cultura e Desenvolvimento-CEURCA, 4, 2014. *Anais...* Crato, 2014, p 823 - 836

DURIGUETTO, Maria Lúcia. **MONTAÑO,** Carlos. **Estado, classe e movimento social.** São Paulo: Cortez Editora, 2011.

HARVEY, David. O Direito à cidade. New York: New Left Review, 2008.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. CIDADES, 2017. [online] Disponível em http://cidades.ibge.gov.br/download/mapa_e_municipios.php?lang=&uf=rn Acesso em 02 de abril 2017

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: 19 de abr. 2017

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido. In: MARICATO, E. ROLNIK, R, HARVEY, D. et al. Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 19-26

MOSSORÓ. Prefeitura Municipal. Mobilidade: Prefeito acompanha implantação da linha universitária Disponível em <<http://www.prefeiturademossoro.com.br/blog/mobilidade-urbana/2820> > Acesso em 22 de abr 2017.

SANTOS, Silvana M. M. Há necessidade de direitos humanos para a formação de uma cultura política emancipatória? In: Revista Temporalis/Associação Brasileira de Ensino e Pesquisa em Serviço Social. Ano 3, n. 5. Brasília: ABEPSS, 2002.

SOBOTTKA. Emil Albert. Por que se faz políticas sociais no Brasil? Notas sobre estratégias de legitimação nos últimos dois governos federais. Revista Civitas – Revista de Ciências Sociais, v. 6, n. 1, jan.-jun. 2006. Disponível em <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/civitas/article/viewFile/23/6948> Acesso em 19 de abril de 2017

TONET. Ivo. Para além dos direitos humanos. Revista Novos Rumos. Nº 17. Ano 7. 2002. Disponível em <http://www2.marilia.unesp.br/revistas/index.php/novosrumos/article/view/2195/1815L> Acesso em 19 abr de 2017

TROTSKY. Leon. Programa de transição para a revolução socialista. Lisboa: Antídoto, 1978.