



Isabel Thees Castro

**Cidade sem Catracas
Pensando a Cidade da Livre Circulação**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Otávio Leonídio



Isabel Thees Castro

**Cidade sem Catracas
Pensando a Cidade da Livre Circulação**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Otávio Leonídio

Orientador

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura

Prof. João Masao Kamita

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura

Prof. Carlos Eduardo Feferman

Professor Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

UFRJ

Profa. Denise Berruezo Portinari

Coordenadora Setorial do Centro de
Teologia e Ciências Humanas – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 04 de abril de 2016

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

Isabel Thees Castro

Graduação em Desenho Industrial pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ (1997) e em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica - PUC-Rio (2013), Mestrado em Arquitetura pela Pontifícia Universidade Católica Rio de Janeiro - PUC-Rio, Linha de Pesquisa: Teoria e História do Projeto (2016). Tem experiência em projetos nas áreas de Arquitetura, Urbanismo e Design. Coordenadora do Instituto de Artes Visuais 2000/2013 no Centro Universitário Cidade.

Ficha Catalográfica

Castro, Isabel Thees

Cidade sem catracas : pensando a cidade da livre circulação / Isabel Thees Castro ; orientador: Otávio Leonídio. – 2016.

87 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2016.

Inclui bibliografia

1. Arquitetura – Teses. 2. Cidades. 3. Urbanismo. 4. Direito à cidade. 5. Movimentos sociais. 6. Mobilidade urbana. I. Leonídio, Otávio. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD: 720

Dedico esse trabalho aos meus sobrinhos João Thees
e Ana Julia Thees que foram uns amores nas férias de
janeiro de 2016

Agradecimentos

Ao meu orientador.

A todos os amigos e familiares que me estimularam e me ajudaram.

Aos professores que participaram da Comissão Examinadora.

Resumo

Castro, Isabel Thees; Leonídio, Otávio. **Cidade sem catracas: pensando a cidade da livre circulação**. Rio de Janeiro, 2016. 87p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Fixos e fluxos. A grande cidade é um fixo enorme, cruzado por fluxos enormes. O que acontece quando a ordem desses fixos e fluxos é subvertida? Qual a espacialidade de uma cidade cuja ocupação de seu território e circulação não sejam guiados e estabelecidos pela lógica da funcionalidade e pelos imperativos da circulação do valor? Em junho de 2013 cerca de 388 cidades brasileiras foram palco de manifestações populares cujo estopim foi o aumento da tarifa do transporte público. No entanto, a demanda extrapolava a reivindicação pela revogação do aumento. A demanda era também pelo direito à cidade, direito à livre circulação e acesso a tudo o que a cidade oferece. O Movimento Passe Livre, articulador dos protestos que ficaram conhecidos como Jornadas de Junho, coloca a questão urbana, da mobilidade e também da disputa do espaço nas cidades na pauta política do país. O movimento pensa na cidade, na sua ocupação e circulação. Uma circulação inclusiva, uma circulação que permite o desvendamento, o uso e a apropriação da cidade. Uma imaginação urbana que subverte sua lógica de ocupação espacial em um grau de utopia que não vem do urbanismo e da arquitetura. O objetivo geral desse estudo é contrapor diferentes ideias de cidade tendo como fim a definição da noção de cidade subjacente nas propostas do Movimento Passe Livre.

Palavras-chave

Cidades; urbanismo; direito à cidade; movimentos sociais; mobilidade urbana; protestos de junho

Abstract

Castro, Isabel Thees; Leonídio, Otávio (Advisor). **City without ratchets: thinking the city of free circulation**. Rio de Janeiro, 2016. 87p. MSc. Dissertation - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Fixed and flows. The big city is a huge fixed, crossed by huge flows. What happens when the order of these fixed and flows is subverted? What is the spatiality of a city in which the occupations of its territory, as well as its circulation, are not established by the logics of functionality and imperatives of movement of value? On June, 2013, around 388 Brazilian cities were the theater of riots in which the main focus were the public transportations tariff raise. However, the claims have overcome the revocation of such raises. The claims were also for rights to the city, free circulation and access to whatever the city may offer. “Movimento Passe Livre – MPL”, the main perpetrator of the riots, which were also called “Jornadas de Junho” puts the urban question of mobility and also the space competition at the Country’s political agenda. MPL approaches the city, its occupation and circulation. An inclusive circulation, that allows the unveiling, usage and appropriation of the city. An urban idealized view, subverting the logics of occupation in such an utopia that does not belong to urbanism or architecture. The main objective of this work is to interpose different city concepts aiming to define the city envisaged by MPL.

Keywords

Cities; urbanism; right to the city; social movements; urban mobility; june 2013 riots in Brazil

Sumário

1. Introdução	13
2. Da cidade ao direito à cidade	18
2.1. Considerações sobre cidades	18
2.2. Capitalismo e a urbanização no Brasil	28
2.3. O inferno urbano	40
2.4. Direito à cidade – tudo o que foi feito, pode ser reimaginado e refeito	49
3. Utopias do Século XX	55
3.1. Utopia 1 – Cidade Modernista	55
3.2. Utopia 2 – A Crítica Urbana Situacionista	62
4. Utopias do Século XXI	67
4.1. Arruaça por 20 centavos	68
4.2. Projeto Tarifa Zero	71
4.3. Da Revolta do Buzu ao MPL	72
4.4. Passe livre para a cidade	75
5. Considerações Finais	78
6. Referências bibliográficas	83

Lista de Figuras

Figura 1: A dimensão política da cidade. Foto: Mídia Ninja, Manifestações Junho 2013.....	20
Figura 2: Empreendimento Ilha Pura, exemplo de enclave fortificado, “um bairro que já nasce pronto”. O desejo por segurança promovendo o isolamento.....	25
Figura 3: Um quinto dos brasileiros não recebe água tratada Fonte: Carta Capital.....	29
Figura 4: Imagem sem título [Planta do bairro do Recife]. Original manuscrito do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa. 1733. Reprodução do livro Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial, Nestor Goulart Reis	31
Figura 5: Carta Topográfica da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro...”. Original manuscrito de André Vaz Figueira, da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. 1750. Reprodução do livro Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial, Nestor Goulart Reis	32
Figura 6: “A arquitetura moderna morreu em St. Louis, Missouri a 15 de Julho de 1972 às 15h32, quando o infame complexo de Pruitt-Igoe, ou antes, alguns dos seus blocos de cimento, tiveram o seu golpe final dado pela dinamite”. Charles Jencks	37
Figura 7: Favelas com remoções x Empreendimentos do MCMV. O fluxo populacional provocado pelas remoções implicou uma mudança de até 40 quilômetros de distância do local original de moradia. Fonte: AZEVEDO, Lena. SMH 2016 remoções no Rio de Janeiro Olímpico. Rio de Janeiro: Mórula, 2015	39
Figura 8: Charge de Laerte, a crise na mobilidade urbana	42

Figura 9: Redes de Transporte Regional	44
Figura 10: Matéria de Joaquim Ferreira dos Santos publicada na capa do Caderno B de 4 de novembro de 1984. "Eles não seguem a moda, têm filhos demais, comem na praia. Os velhos habitués não escondem que estão chocados, protestam e se perguntam se os ônibus Padron terão incorporado para sempre os "japeris" à paisagem de Ipanema."	47
Figura 11: Viva a Cariquice. Operação Verão 2015 realizada antecipadamente em setembro de 2015. A Operação teve por objetivo coibir os arrastões na Zona Sul. Jovens negros vindos da periferia são revistados pela polícia e impedidos de chegar às praias da zona sul da cidade.....	48
Figura 12: Coletivo Projetação; Foto: Bernardo Leite	49
Figura 13: Carta de Atenas, a atividade humana ritmada pela jornada solar de 24 horas	56
Figura 14: Diferentes perfis das pistas de auto-estradas. Fonte: CORBUSIER, L. Planejamento Urbano. p. 82.....	57
Figura 15: Cruzamento dos veículos rápidos. Em nível no solo (M) e em níveis diferenciados (P e R). “Os cruzamentos de automóveis instauraram uma técnica verdadeiramente científica, excluindo qualquer critério arbitrário” (p.83) Fonte: CORBUSIER, L. Planejamento Urbano.p. 84.....	58
Figura 16: A circulação articula as funções chave morar, trabalhar e recrear.....	59
Figura 17: Ilhota e seus casebres; reunificação da propriedade fundiária; novo dispositivo construído, feito de imóveis que dão para ruas e para grandes pátios Fonte: CORBUSIER, L. Planejamento Urbano.p. 91 e 92.....	60
Figura 18: A cidade se transforma pouco a pouco em um parque. Fonte: CORBUSIER, L. Planejamento Urbano.p. 94	60

Figura 19: Marcação dos eixos de circulação, gesto fundador de uma cidade modernista – Basília. Fonte: COSTA, L. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: GDF. p. 21.....	61
Figura 20: <i>Le fond de l'air est rouge</i> - 1977 Chris Marker.....	62
Figura 21: The Naked City, representação gráfica da psicogeografia e da deriva. Composto por vários recortes do mapa de Paris e setas vermelhas que indicam as ligações possíveis entre essas unidades. As unidades não correspondem à sua localização no mapa da cidade real, mas demonstram uma organização afetiva desses espaços ditada pela experiência da deriva. As setas representam essas possibilidades de deriva.	64
Figura 22: Grupo de manifestantes fecha a Av. 9 de julho, às 19h48. Foto: Alexandre R. Pereira.....	68
Figura 23: Charge publicada em 01/10/2013 no site Conversa Afiada.....	69
Figura 24: Plenária Nacional pelo Passe-Livre, realizada no espaço Caracol Intergalactika durante a quinta edição do Fórum Social Mundial.....	74
Figura 25: Ocupe Estelita, movimento de resistência popular contra o projeto Novo Recife.....	78
Figura 26: Resistência Vila Autódromo; Foto: Isabel Thees	81



*"Não existe essa coisa de sociedade, apenas indivíduos e as suas famílias."
Margaret Thatcher*

1 Introdução

Embora as cidades brasileiras possuam uma tradição histórica de revoltas populares, poucas vezes na história recente do país foram registradas manifestações com a magnitude das ocorridas em Junho de 2013. As manifestações desencadeadas pelo Movimento Passe Livre (MPL), cujo estopim foi o aumento de 20 centavos (US\$ 0,05) na tarifa dos transportes coletivos, levaram milhares de pessoas às ruas. Junho de 2013 tornou-se um marco na história do Brasil. No entanto, a demanda extrapolava a reivindicação pela revogação do aumento. A demanda era também pelo direito à cidade, direito à livre circulação e acesso a tudo o que a cidade oferece.

As manifestações foram vitoriosas e as principais cidades do país, incluindo Rio de Janeiro e São Paulo, revogaram o aumento. Um acontecimento de extrema relevância considerando-se o histórico das últimas grandes explosões de massas: o movimento Diretas Já, que reivindicava eleições presidenciais diretas nos anos de 1980, fracassou no cumprimento de suas metas; o movimento Fora Collor, ocorrido em 1992, embora vitorioso diferencia-se de Junho de 2013, pois havia um consenso entre os diferentes grupos de gestão do país.

O movimento conquistou, além da revogação do aumento das tarifas, a inserção da mobilidade urbana como direito social na Constituição Federal, assim como já eram saúde, educação, moradia, alimentação, trabalho, entre outros. A PEC 74/2013¹, sancionada em 09 de setembro de 2015 no Senado, é de autoria da deputada Luiza Erundina, ex-prefeita de São Paulo. É também de sua iniciativa, durante a gestão de seu governo em São Paulo, o projeto Tarifa Zero. Dessa maneira, a questão da mobilidade urbana é colocada no horizonte da política.

¹ PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO n° 74, de 2013. Disponível em <http://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115729>. Acesso em 05 jan. 2016

As Jornadas de Junho de 2013 tiveram um efeito de exemplo no contexto de lutas sociais brasileiras, foi um gatilho para novos movimentos e recuperou a ideia de que política se faz na rua. Uma vitória fortalece e estimula outras lutas. Não é por outro motivo que se assistiu a seguir uma explosão de ocupações por moradia, que movimentos se apoiam mutuamente - como a doação de alimentos feita pelo Movimento dos Sem Terra (MST) para as escolas ocupadas em São Paulo² -, além de uma proliferação de novos movimentos coletivos. Surge uma nova potência contestatória.

Na contramão das reivindicações pela democratização dos espaços urbanos, a cidade do Rio de Janeiro intensifica um modelo de gestão do território que agrava desigualdades e processos históricos de segregação urbana. Este modelo atua em favor do mercado e do capital, em especial do capital imobiliário, de grandes construtoras e empresas de transporte urbano promovendo um processo de transformações urbanas que expressam o caráter neoliberal da cidade e refletem uma lógica de negação do público.

Este modelo foi inserido no início dos anos de 1990 com a adoção do planejamento estratégico, modelo de planejamento inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na *Harvard Business School*. No planejamento estratégico a cidade é tratada como uma forma de empreendimento que, para tornar a cidade competitiva, aposta nos mecanismos de parcerias público-privadas onde, segundo Harvey “[...] a iniciativa tradicional local se integra com o uso dos poderes governamentais locais, buscando e atraindo fontes externas de financiamento, e novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego” (HARVEY, 2006, p.172).

Outra importante característica deste modelo de direcionamento das políticas urbanas é o *marketing urbano* que implica na transformação da cidade em mercadoria. Essa forma de planejamento urbano atua a serviço da valorização capitalista da cidade e emerge a questão da competitividade urbana. A cidade torna-se ela mesma objeto no processo de valorização do capital e o poder público é subsidiário dessa ação. Isto significa a gestão territorial além do Estado em novas formas de relacionamento entre capital privado e cidade. Como afirma Carlos Vainer “este projeto de cidade implica a direta e imediata apropriação da cidade por interesses empresariais e globalizados e depende, em grande

² MST doa alimentos aos estudantes que ocupam as escolas paulistas. Disponível em <http://www.mst.org.br/2015/11/21/mst-se-solidariza-com-os-estudantes-que-ocupam-as-escolas-na-luta-por-educacao-em-sao-paulo.html>. Acesso em 05 de jan. 2016

medida do banimento da política e da eliminação do conflito e de condições do exercício da cidadania” (VAINER, 2000, p. 78)

Coexistente à adoção do planejamento estratégico, que toma contornos radicais com a realização dos megaeventos, atua também na cidade um processo de urbanismo militar, um urbanismo organizado, estruturado sob a lógica, da doutrina da segurança. Essa configuração espacial securitária interfere diretamente no modo de circular pela cidade, assim como a sua estruturação territorial voltada para a lógica do mercado.

Neste contexto, o objetivo geral deste trabalho é refletir sobre a proposta de cidade entendida no discurso do MPL. Qual a configuração espacial de uma cidade cuja ocupação de seu território e circulação não sejam guiados e estabelecidos pela lógica da funcionalidade e pelos imperativos da circulação do valor? O movimento pensa na cidade, na sua ocupação e circulação. Uma circulação inclusiva, uma circulação que permite o desvendamento, o uso e a apropriação da cidade. Um pensamento que subverte sua lógica de ocupação espacial em um grau de utopia que não vem do urbanismo e da arquitetura. Para entender essa utopia duas propostas de cidade do século XX serão estudadas e contrapostas: a cidade Modernista e a crítica urbana Situacionista. O trabalho está organizado então em três capítulos, além deste capítulo introdutório, descritos a seguir.

A cidade é um tema complexo que pode ser objeto de diferentes abordagens. No primeiro capítulo da dissertação (Capítulo 2) serão definidas as bases para o estudo. O ponto de partida é a definição sobre o que é uma cidade, principalmente através de Lefebvre (2001) e Rolnik (1988). É importante também a compreensão da cidade como um processo histórico, entendendo acontecimentos que explicam os desdobramentos que persistem na configuração espacial das cidades assim como a passagem do poder territorial para o biopoder, explicado por Foucault, as formas de segregação urbana, a produção capitalista do espaço e a recente mudança da hegemonia do trabalho industrial para o trabalho imaterial. Essas são algumas questões que influenciam a forma de ocupar e circular nas cidades hoje.

Dando continuidade ao tema será abordada a compreensão do desenvolvimento da urbanização brasileira, em especial do Rio de Janeiro, e os principais modelos de gestão do território e da cidade dentro dos diferentes ciclos de acumulação capitalista. Este desdobramento busca a compreensão da crise das cidades brasileiras expressa nos

problemas de habitação, persistência da violência e de uma forma bastante aguda, na mobilidade. A crise no espaço urbano e os conflitos dela decorrente pavimentam o espaço para reflexão sobre o direito à cidade, conceito introduzido por Henri Lefebvre, na obra-manifesto *Le droit à la ville*, publicado poucos meses antes de maio de 1968. O direito à cidade, como nos ensina Harvey (2008), não é somente o a liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos mudando a cidade.

O Capítulo 3 propõe o estudo de duas utopias do século XX. Essas propostas, embora distintas, tem como premissa a ênfase na circulação.

A primeira parte propõe um estudo dos pontos da doutrina estabelecidos na Carta de Atenas e do pensamento modernista no que diz respeito à circulação nas cidades. Os princípios do Urbanismo Moderno, da cidade funcional, estabelecem que a circulação é uma de suas funções chave, responsável por estabelecer a articulação entre morar, trabalhar e recrear. Desta forma, a circulação pela cidade deve ser livre de barreiras, seja nos deslocamentos pelo uso de veículo mecânico ou mesmo a pé.

Na segunda parte o estudo aborda o Situacionismo. Durante o período pós-guerra a Europa passava por um processo de reconstrução de suas cidades. Dentro desse contexto o movimento moderno ganhou força, cuja teoria apontava o urbanismo como instrumento de mudança da sociedade que poderia evitar a revolução. O pensamento dos situacionistas era o extremo oposto. Era sair da passividade, não se submeter às situações vigentes e sim construir situações, provocar a revolução.

O pensamento situacionista origina-se a partir de questões ligadas à arte e evolui para um pensamento crítico à arquitetura, ao urbanismo e ao funcionalismo moderno. Em seguida estas se deslocam para as esferas políticas e culminam na participação ativa dos situacionistas nos eventos de Maio de 1968 em Paris.

A crítica urbana situacionista baseou-se na observação e experiência da cidade existente através do seu uso e apropriação. Tais experiências davam-se através de procedimentos como a deriva, técnica do andar sem rumo, oposta às noções de viagem e de passeio. A deriva está ligada ao reconhecimento de efeitos de natureza psicogeográfica e à afirmação de um comportamento lúdico-constructivo.

O Capítulo 4 tem como meta uma reflexão sobre uma utopia de cidade do século XXI, a noção de cidade subjacente no discurso do MPL. Importante entender que durante o

século XIX as revoltas sociais predominantes foram relacionadas a questões trabalhistas e sobre as condições da indústria. Atualmente vê-se o surgimento de protestos em diversas regiões do planeta tendo como tema de suas reivindicações a qualidade da vida urbana. Os movimentos ocorridos no Brasil em junho de 2013 fazem parte desse contexto e aborda a questão da circulação e apropriação do território.

O capítulo trata do movimento que convocou os protestos de 2013, partindo do seu histórico cuja raiz data de 2003 na Revolta do Buzu na Bahia, passa pelas revoltas em Florianópolis e culmina com a fundação do Movimento Passe Livre em 2005 onde são estabelecidos seus princípios, que vigoram até hoje. Até este momento a luta era pelo passe livre para estudantes. Em 2006 acontece um encontro com Lucio Gregori, ex-secretário de Transporte em São Paulo durante o governo de Luiza Erundina. Esse evento estabelece um marco: a discussão sobre o Projeto Tarifa Zero.

A conclusão é um exercício de imaginação urbana após a contraposição das duas concepções urbanas abordadas no Capítulo 3 e reflexão sobre a abordagem da livre apropriação do território, imaginada pelo MPL. Essa apropriação rejeita a visão funcionalista e a mobilidade restrita ao direito de ir e vir do trabalho, aproximando-se da visão situacionista de livre apropriação da cidade.

2 Da cidade ao direito à cidade

Em sua obra manifesto “O Direito à Cidade”, publicado poucos meses antes de maio de 1968, Henri Lefebvre toma o processo de industrialização, “motor de transformação na sociedade”, como ponto de partida para apresentar e expor a problemática urbana de seu tempo. No entanto, como o próprio autor observa, a cidade é preexistente à industrialização e “quando nasce o capitalismo concorrencial com a burguesia especificamente industrial, a cidade já tem uma poderosa realidade” (LEFEBVRE, 2001, p.12).

A cidade sofreu profundas transformações desde a sua origem até a época atual e “ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto”. (LEFEBVRE, 2001, p.51). As antigas cidades muradas e as gigantescas cidades contemporâneas são fenômenos urbanos muito diferentes. No entanto, alguns aspectos inerentes às cidades permanecem relevantes em qualquer tempo e lugar. Outros são transformados na sua forma física, porém preservados em sua essência. Dessa maneira, embora Lefebvre adote o período posterior à Revolução Industrial como ponto de partida para a sua exposição, é também importante considerar aspectos presentes nas cidades antigas para a compreensão da questão urbana no período atual. O presente capítulo não tem a pretensão de traçar uma linha histórica, mas ressaltar traços que ajudem a entender a cidade como um modo de vida, objeto central estruturador das relações sociais.

2.1. Considerações sobre cidades

Há mais de 13 mil anos os povos eram nômades e viviam em busca de água e comida, sem um assentamento fixo. Contudo, já possuíam uma organização social. Com o domínio de técnicas da agricultura e a domesticação de animais aparecem os primeiros assentamentos permanentes. A cidade surge então como

um fenômeno da civilização que se torna sedentária e está diretamente ligada ao excedente de produção. O excedente de produção permitiu que habitantes das cidades se ocupassem de outras atividades ao invés de trabalhar a terra. Dessa maneira “a urbanização tem sido sempre, portanto, um fenômeno de classe, uma vez que os excedentes são extraídos de algum lugar e de alguém, enquanto o controle sobre o seu desembolso normalmente encontra-se em poucas mãos.” (HARVEY, 2008)

Este fenômeno não é único e isolado. Diversos povos formaram-se ao longo do tempo, ocupando regiões mais ou menos próximas, cada qual com suas características, cultura e produção. O aparecimento dos primeiros núcleos urbanos data do terceiro milênio antes da Era Cristã na Mesopotâmia, terra entre rios, nome dado pelos antigos gregos a uma região onde hoje é o Iraque e terras próximas. “Fruto da imaginação e trabalho articulado de muitos homens, a cidade é uma obra coletiva que desafia a natureza” (ROLNIK, 1988). A cidade é pré-existente à industrialização e tende a refletir a imagem das sociedades que ocuparam seu território ao longo da história. Intrínseco à essência de qualquer cidade Raquel Rolnik (1988) aponta que estão sempre presentes a necessidade da gestão da vida e da produção coletiva, ou seja, existe desde sempre em toda cidade uma dimensão política e uma dimensão mercantil.

Rolnik explica que a dimensão política, isto é, a dimensão pública de vida coletiva, precisa ser organizada e desta demanda surge um poder urbano, autoridade político-administrativa. Desde a sua origem a cidade constitui um modo de organizar o território e uma relação política, onde os cidadãos participam de alguma maneira da vida pública. Esse poder possui um importante papel na produção do espaço urbano, pois controla os recursos públicos para investimentos, a regulamentação e o controle sobre o uso e ocupação do solo. Para o entendimento da importância da dimensão política na expressão espacial da cidade, Rolnik utiliza a *polis* grega como referência:

“De todas as cidades é provavelmente a *polis*, cidade-Estado grega, a que mais claramente expressa a dimensão política do urbano. Do ponto de vista territorial uma *polis* se divide em duas partes: a acrópole, colina fortificada e o centro religioso, e a cidade baixa, que se desenvolve em torno da ágora, grande local aberto de reunião.” (ROLNIK, 1988 p. 22)

O espaço público é o espaço onde acontece essa dimensão política, é a manifestação concreta do bem comum. Com a degradação do espaço público degrada-se automaticamente a qualidade de vida, as características da vida pública e das relações comunitárias que ali acontecem.

Além da expressão espacial na organização territorial, a dimensão política pode ser apreendida através da ação pela apropriação do espaço urbano. Essa dimensão pôde ser percebida durante manifestações civis como as ocorridas em 2013 no Brasil, conhecidas como Jornadas de Junho onde pontes, vãos, palácios, tornaram-se ambiente da mediação em relação às demandas colocadas pela população aos seus representantes democraticamente eleitos. Durante as manifestações o espaço público deixa de ser exclusivo à funcionalidade cotidiana e assume o caráter *civitas*, ou seja, a cidade no sentido da participação dos cidadãos na vida pública, e torna-se símbolo de um desejo comum. A cidade não é unicamente a descrição de uma entidade física, a cidade é também um conceito político. Esse conceito conecta-se a noção de cidadania, no sentido de pertencimento e participação ativa.



Figura 1: A dimensão política da cidade. Foto: Mídia Ninja, Manifestações Junho 2013.

A segunda dimensão apresentada por Rolnik, a dimensão mercantil, é promovida pela intensificação das trocas proporcionadas e facilitadas pela

aglomeração de pessoas nas cidades. A capacidade produtiva é potencializada através da divisão do trabalho e obtenção de parte dos produtos necessários para a sobrevivência através da troca. Desta forma, configura-se a especialização do trabalho e constitui-se um mercado. Inicialmente os mercados urbanos atendem somente a uma demanda local, a sua dimensão mercantil é circunscrita à dimensão da cidade. Quando se estabelece uma divisão de trabalho entre cidades a produção passa a atender uma demanda mais ampla expandindo também, dessa maneira, o caráter mercantil da cidade.

“Uma vez que a urbanização depende da mobilização do produto excedente, uma relação íntima emerge entre o desenvolvimento do capitalismo e urbanização” (HARVEY, 2008). Com desenvolvimento capitalista, e com as suas diferentes fases, a dimensão política tem seu espaço ameaçado pela dimensão mercantil. A partir desse momento o espaço urbano se transforma e as cidades começam a se estruturar espacialmente em função do mercado.

Os primeiros sinais dessa reorganização aparecem nas cidades européias com a crise do sistema feudal e as cidades adquirem traços que são fundamentais até hoje. Um desses traços é a mercantilização do espaço urbano, “a terra urbana, que era comunalmente ocupada, passa a ser uma mercadoria” (ROLNIK, p.39, 1988) cujo valor será atribuído em função de características como localização, infra-estrutura, acessibilidade, paisagem natural circundante e vizinhança. O trabalhador assalariado comprará no mercado imobiliário o pedaço de terra urbana possível ao seu poder aquisitivo.

As cidades passam a exercer então um importante papel na dinâmica do capitalismo. Harvey (2008) defende que “a urbanização desempenhou um papel particularmente ativo, ao lado de fenômenos tais como gastos militares, na absorção do excedente que os capitalistas produzem perpetuamente em sua busca pelo lucro” (HARVEY, 2008).

Importante destacar aqui que Lefebvre (1968) define a cidade como uma obra, e “esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca” (LEFEBVRE, 1968, p. 12).

Outro aspecto a ser entendido refere-se à questão de sua defesa. Existiam originalmente dois critérios principais para decidir onde construir uma cidade. O

primeiro era a facilidade de acesso, de maneira comum feito pela água. O segundo fator decisivo era a sua possibilidade de defesa.

A muralha era presença essencial e simbolizava a cidade. É no seu interior que a cidade é possível, a sedentarização só pode existir na medida em que o território é demarcado. As muralhas que marcavam a sedentarização também defendiam contra inimigos externos, delimitavam fronteiras rígidas e criavam uma ideia de identidade comunitária:

“Lembremos o caso de Babilônia, a referência urbana por excelência para o mundo oriental, assim como Roma o é para o ocidental. Babilônia era conhecida por ser “a cidade das sete muralhas”. O que nos lembra, pelo fato do número ser sete, que se trata não só de uma questão de segurança militar, mas também de uma segurança mítica ou mística. O número sete é um número místico. E a idéia de se formar uma cidade com sete muralhas tinha o propósito de que ela fosse também uma defesa em relação aos demônios e deuses exteriores, de outras comunidades, outras civilizações”. (SEVCENKO, 2014)

A muralha era uma presença fundamental e indissociável da imagem da cidade, possibilitava a sua vigilância, controle de seus acessos e estava associada à soberania e ao poder territorial. A transformação da organização desse espaço urbano emerge no século XVII na Europa com o ideal barroco das cidades-capitais, decorrente da centralização dos poderes. A cidade-capital, cidade como expressão da “ideologia do poder”, já não se apresenta como uma cidade fechada entre seus muros, mas como um organismo aberto, um nó de vias de comunicação (ARGAN, P.72, 2004). A eliminação da muralha implica na necessidade de organizar a circulação e o acesso à cidade, conforme explica Michael Foucault:

“(…) o que era um dos problemas importantes das cidades do século XVIII - possibilitar a vigilância, a partir do momento em que a supressão das muralhas, tornada necessária pelo desenvolvimento econômico, fazia que não fosse mais necessária pelo desenvolvimento econômico, fazia que não fosse mais possível fechar a cidade de noite ou vigiar com rigor as idas e vindas durante o dia; por conseguinte, a insegurança das cidades tinha aumentado devido ao afluxo de todas as populações flutuantes, mendigos, vagabundos, delinquentes, criminosos, ladrões, assassinos, etc., que podiam vir, como se sabe, do campo [...]. Em outras palavras, tratava-se de organizar a circulação, de eliminar o que era perigoso nela, de separar a boa circulação da má, [de] maximizar a boa circulação diminuindo a má. Tratava-se, portanto, também de planejar os acessos ao exterior, essencialmente no que concerne ao consumo da cidade e a seu comércio com o mundo exterior.” (FOUCAULT, 2008, p.24)

Dessa maneira, as cidades assistiram a permanente transformação de suas muralhas e a criação de novas formas de defesa. Desde a sua permanência física

nos Falanstérios, comunidades ideais de Charles Fourier, até a sua dissolução material tomando a forma de cinturão verde nas cidades-jardim de Ebenezer Howard, que tinham por objetivo limitar o crescimento das comunidades e impedir o acesso de estranhos a um espaço reservado. Observa-se então que as muralhas não desaparecem na cidade moderna, tomam outra forma e assumem novas missões que não é mais a demarcação territorial, vigilância e defesa contra inimigos externos à cidade.

Foucault (2008) explica essa questão como a passagem do poder territorial do antigo regime de soberania (ou seja, o poder que estava relacionado ao domínio do território), para o biopoder moderno, — o processo pelo qual o poder progressivamente toma o caráter de um governo das coisas e da vida operando através de mecanismos de segurança. Segundo Foucault o mecanismo de segurança difere-se da soberania e da disciplina porque:

“(...) enquanto a soberania capitaliza um território, colocando o problema maior da sede do governo, enquanto a disciplina arquiteta um espaço e coloca como problema essencial uma distribuição hierárquica e funcional dos elementos, a segurança vai procurar criar um ambiente em função de acontecimentos ou série de acontecimentos ou elementos possíveis, séries que vai ser preciso regularizar num contexto multivalente e transformável”. (FOUCAULT, 2008, p. 27)

Os mecanismos de segurança, que organizam a circulação e o acesso à cidade, permanecem presentes. Se antes o inimigo era externo hoje o inimigo está dentro. O inimigo, no imaginário da cidade, vive na periferia e nas favelas, locais onde moram o perigo e a violência. Essas medidas envolvem a criação de barreiras para a circulação na cidade, como a complexidade das rotas do transporte público associado às altas tarifas, somando-se à expulsão da população desfavorecida para as periferias. Dessa maneira, os agentes que atuam na produção da cidade criam novas formas de barreira e controle. Isso se reflete na distribuição espacial da cidade, na qualidade da vida pública e na sua circulação.

Esses mecanismos são alimentados pela “cultura do medo” e sustentados por uma economia da segurança. A solução é uma reação ao sintoma. Uma indústria que vende soluções de “segurança” como resposta para problemas sociais muito mais complexos. “A segurança impõe-se como princípio básico da atividade estatal” (GRAHAM, 2013). A mídia controla desejos e percepções, estratégia do poder para diluir a capacidade de pensar e minar o entendimento. Os meios de comunicação criam e alimentam a cultura do medo introduzindo no

cidadão o desejo por segurança, autorizando a suspensão de direitos e a transformação a qualidade da vida pública.

Para ilustrar essa questão, da prevalência da segurança sobre outras questões relacionadas à vida pública, vale observar a previsão de orçamento do Estado do Rio de Janeiro para 2016. Essa previsão estipula um corte de R\$ 2,9 bilhões em educação em relação à estimativa do ano de 2014. Já na segurança, os gastos aumentam R\$ 1,4 bilhões. De acordo com o texto divulgado pela Secretaria de Planejamento, a Educação receberá R\$ 7,8 bilhões. No ano passado, o governo destinava R\$ 10,7 bilhões para a pasta. Em contrapartida, a Segurança Pública terá R\$ 1,4 bilhão a mais, com R\$ 11,6 bilhões previstos em caixa. Essa informação esclarece qual é a prioridade das políticas públicas, menos educação e mais segurança.³ As muralhas caíram, mas permanecem presentes.

Com o avanço da mercantilização e a transformação da cidade medieval em cidade capital de um Estado moderno ocorre também o processo de separação das classes na organização espacial da cidade, o processo de segregação. Com a centralização do poder, são realizadas construções de edifícios públicos e o primeiro movimento de segregação acontece com a separação do local de residência do local de trabalho (ROLNIK, 1988).

A segregação é traduzida de muitas maneiras –, seja pela presença dos condomínios fechados, pela separação dos locais de trabalho dos locais de moradia ou pelo tratamento diferenciado por parte da autoridade político-administrativa local. Uma forma de segregação presente em muitas cidades é a proliferação dos “enclaves fortificados”. Os “enclaves fortificados”, como explica Teresa Caldeira:

“(...) são espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho. Esses espaços encontram no medo da violência uma de suas principais justificativas e vêm atraindo cada vez mais aqueles que preferem abandonar a tradicional esfera pública das ruas para os pobres, os “marginais” e os sem-teto. Enclaves fortificados geram cidades fragmentadas em que é difícil manter os princípios básicos de livre circulação e abertura dos espaços públicos que serviram de fundamento para a estruturação das cidades modernas. Conseqüentemente, nessas cidades o caráter do espaço público e da participação dos cidadãos na vida pública vem sendo drasticamente modificado.” (CALDEIRA, 1996)

³ Mais Segurança e menos Educação no orçamento do estado em 2016. Disponível em <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-09-30/mais-seguranca-e-menos-educacao-no-orcamento-do-estado-em-2016.html> Acesso 4 nov. 2015



Figura 2: Empreendimento Ilha Pura, exemplo de enclave fortificado, “um bairro que já nasce pronto”. O desejo por segurança promovendo o isolamento

Para Ermínia Maricato a ausência de controle público sobre a propriedade da terra favorece a segregação territorial além de contribuir para a carência habitacional, aumento do custo de infra-estrutura e serviços e impõe maior sacrifício à população pobre excluída da cidade. “A “desordem” do mercado fundiário e imobiliário (que evidentemente pressupõe uma outra “ordem”) impõem custos à administração pública que resultam em rendas diferenciais apropriadas privadamente.” (MARICATO, 2009)

As cidades tornaram-se a base territorial da produção industrial, onde se concentram capital e força de trabalho. Como citado anteriormente, a cidade “muda quando muda a sociedade no seu conjunto” e a forma do trabalho vem sendo transformada. Com a reestruturação da produção capitalista, iniciada no final do século XX, a hegemonia do trabalho industrial perde espaço para a produção imaterial. É entendido por trabalho imaterial o “trabalho que cria produtos imateriais, como o conhecimento, a informação, a comunicação, uma relação ou uma relação emocional” (NEGRI, 2014, p. 149). Assim como a supremacia do trabalho industrial promoveu profundas mudanças sociais – disseminando uma forte disciplina para o trabalho sob o ritmo mecanizado e

repetitivo da indústria, horários rígidos, rotinas rigorosas – hoje o trabalho e a sociedade geram novas mudanças que se refletem na cidade.

“(…) o trabalho imaterial tornou-se hegemônico em termos qualitativos, tendo imposto uma tendência a outras formas de trabalho e à própria sociedade. Em outras palavras, o trabalho imaterial encontra-se hoje na mesma posição em que estava o trabalho industrial há 150 anos, quando respondia apenas por uma pequena fração da produção global e se concentrava numa pequena parte do mundo, mas exercia hegemonia sobre todas as outras formas de produção. Assim como naquela fase todas as formas de trabalho e a própria sociedade tinham de se industrializar, hoje o trabalho e a sociedade têm de se informatizar, tornar-se inteligentes, comunicativos e afetivos.” (NEGRI, 2014, p. 101).

Os mundos da indústria e do trabalho imaterial convivem e se combinam no grande sistema integrado do capitalismo. Porém, no século XXI, o centro do capitalismo não é mais a indústria. A produção do desejo torna-se protagonista neste sistema, impulsionada pelo *marketing*. O objeto foi substituído, a imagem é anterior ao produto, o espetáculo anterior ao consumo. Não existe mercado – regido pela lei da oferta e da procura ou pela escassez. O que existe é a constituição de públicos, seguida de sua fidelização. A demanda não se subordina à oferta: é criada independentemente dela.

Quando uma cidade adota um planejamento onde suas normas são negociadas – flexibilização – onde a sua imagem é comercializada em um mercado competitivo entre cidades, onde as parcerias público-privadas estabelecem novas formas de relacionamento entre Estado, Capital Privado e Cidade, presencia-se aí o reflexo da imagem da sociedade que ocupa seu território, a sociedade do trabalho imaterial. A cidade, uma construção social coletiva, é transformada em mercadoria.

Cada cidade possui suas particularidades de configuração territorial. Milton Santos define a grande cidade como “um fixo enorme, cruzado por fluxos enormes” e afirma que “as cidades se distinguem uma das outras por esses fixos e fluxos. Mudá-los é mudar a sua própria significação para os próprios moradores, segundo as classes sociais” (SANTOS, 2002, p. 129). Santos explica que para se entender a cidade como um modo de vida e entender o seu grau de equidade social é territorial é preciso distinguir entre os fixos públicos, que devem funcionar independentemente das exigências de lucro, e os privados, localizados segundo as leis de oferta e procura. As cidades que promovem maior equidade social e

territorial os serviços essenciais são de incumbência do poder público, e a sua distribuição territorial terá como objetivo o provimento de toda a sua população.

As questões enfatizadas – dimensão política, dimensão mercantil, segurança, segregação e base econômica – estão presentes em todas as cidades e têm relação direta com a distribuição dos fixos públicos ou privados nas cidades, com o tipo de laços sociais e modos de vida estabelecidos. Quando se fala em mobilidade e circulação não está se falando somente no funcionamento de um sistema, em especial, do sistema de transporte público. Fala-se também em sua distribuição territorial e configuração espacial. É essa a perspectiva que será enfatizada aqui.

Atualmente o mundo é predominantemente urbano e 54 por cento da população mundial vive em cidades, uma dimensão que está prevista a continuar em ascensão. Estima-se que em 2050, 70% da população global viverá em ambientes urbanos. Frente a este quadro, divulgado no relatório Perspectivas da Urbanização Mundial pela Organização das Nações Unidas em 2014, reconhece-se que é um momento de grande desafio, sem precedentes na história.⁴

Com a população mundial urbana superando os 6 bilhões de habitantes, os países em desenvolvimento sofrerão os maiores impactos. São Paulo e Rio de Janeiro são citadas como megacidades e aparecem na lista das áreas urbanas mais povoadas do mundo, ou seja, com registro de população superior a 10 milhões de habitantes. Esse aumento populacional imporá desafios para encontrar meios de atender gigantescas demandas como moradia, infra-estrutura, transporte, energia e emprego, assim como serviços básicos e educação. Formas eficientes de urbanização serão cruciais. As cidades brasileiras, marcadas por uma extrema desigualdade social, já sofrem dramas como carência nessas diversas áreas além de problemas ambientais, segurança hídrica, mobilidade e habitação.

Se a cidade for encarada como um produto coletivo, um produto público, nada mais razoável que as soluções para as demandas da cidade também sejam públicas, também sejam de caráter coletivo.

⁴ Relatório da ONU mostra população mundial cada vez mais urbanizada, mais de metade vive em zonas urbanizadas ao que se podem juntar 2,5 mil milhões em 2050 Disponível em <http://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050> Acesso em dez. 2015.

2.2. Capitalismo e a urbanização no Brasil

Em sua síntese sobre a urbanização brasileira Milton Santos (2013) afirmava que:

“com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. Seu tamanho, tipo de atividade, região em que se insere etc. são elementos de diferenciação, mas, em todas elas, problemas como os do emprego, da habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde são genéricos e revelam enormes carências.” (SANTOS, 2013, p. 105)

Apesar de recentes conquistas na agenda política nacional – promulgação do Estatuto das Cidades (2001), a criação do Ministério das Cidades (2003), a aprovação do Marco Regulatório do Saneamento Básico (2007), da Lei da Política Nacional dos Resíduos Sólidos (2010), da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), da retomada das políticas de habitação após décadas de ausência do Estado –, a condição de carência na vida urbana brasileira ainda é uma realidade. Conforme divulgado em dezembro de 2015, um quinto dos brasileiros não recebe água tratada e perto de 5 milhões de habitantes ainda não têm banheiro em casa. Só metade da população tem acesso à rede de coleta de esgoto, enquanto 61% dos resíduos, sem tratamento, são despejados diariamente em rios, lagos e outras áreas⁵. Numa sociedade persistentemente desigual, as cidades não poderiam expressar o contrário.

⁵ Com 20% da água doce do planeta, Brasil tem 1/5 da população sem água tratada, publicado 18/12/2015. Disponível em: <http://www.cartacapital.com.br/especiais/infraestrutura/com-20-da-agua-doce-do-planeta-Brasil-tem-1-5-da-populacao-sem-agua-tratada-4356.html> Acesso jan. de 2016.



Figura 3: Um quinto dos brasileiros não recebe água tratada – Fonte: Carta Capital

A urbanização das cidades brasileiras reflete a desigualdade social e um padrão individualista que se sobrepõe ao coletivo. As cidades expressam essa desigualdade de uma maneira muito clara e projetam no território a perversidade da sua sociedade. Ermínia Maricato (2009) lembra que na América Latina a desigualdade social é o resultado de uma herança de cinco séculos de dominação externa que se combina, internamente, a elites que têm forte acento patrimonialista, ou seja, acostumadas a tratar os assuntos públicos como se fossem privados. O Brasil também assistiu mudanças na sua agenda social nos últimos anos: Bolsa Família, crédito consignado, aumento do salário mínimo, Prouni, programa Minha Casa Minha Vida. Políticas de distribuição de renda e promoção do aumento do poder aquisitivo, de acesso à educação e à moradia. No entanto, a herança de dominação e desigualdade não foi superada e a condição urbana piora a cada dia.

As cidades são uma construção histórica resultante de uma série de períodos do desenvolvimento da sociedade e do capitalismo brasileiro. Segundo o geógrafo Nelson da Nóbrega Fernandes (2008) o Brasil desde a colônia é parte do sistema mundial capitalista e a produção do espaço urbano responde às exigências deste sistema em suas diferentes fases. Fernandes considera quatro grandes ciclos de acumulação e de gestão do território e da cidade: o mercantilismo e a gestão policial durante o Século XVIII, o liberalismo no Século XIX, o fordismo-

keynesianismo no Século XX e, a partir dos anos 1970, o neoliberalismo (FERNANDES, 2008). Assim, os capitais, dentro de cada ciclo, registram processos de gestão do território e moldam as cidades aos interesses de um conjunto articulado de diferentes forças.

No Brasil, o processo de urbanização avança a partir dos anos 30 e se acelera após a Segunda Guerra Mundial. Santos afirma que, de um modo geral, é “a partir do século XVIII que a urbanização se desenvolve” e que “foi necessário ainda mais um século para que a urbanização atingisse sua maturidade, no século XIX, e ainda mais um século para adquirir as características com as quais conhecemos hoje” (SANTOS, 2013, p. 21).

No século XVIII, período do mercantilismo e gestão policial, o Brasil se tornou a principal fonte de recursos de Portugal. O território brasileiro, cuja posse era ameaçada por outras potências da época, foi objeto de um amplo planejamento territorial, através da fundação de novas cidades e reformas das cidades mais antigas. Nestor Goulart Reis (1968) defende que desde o início da colonização, o urbanismo no Brasil respondeu a políticas bem definidas por parte de Portugal.⁶

“No século XVIII, com o desenvolvimento da vida urbana nas regiões de mineração e nos principais portos, tornou-se importante para o governo português a aplicação de modelos mais complexos de controle urbanístico, que levaram a elaboração de estudos e projetos com níveis elevados de qualidade profissional. Dessa etapa existem numerosos desenhos aquarelados, com esmerada elaboração, mostrando as vilas e cidades em sua arquitetura e urbanismo.” (REIS, 2000, p. 13)

⁶ Evolução urbana do Brasil: 1500-1720, de Nestor Goulart Reis Filho, publicado em 1968. Resultado de uma tese de livre-docência defendida em 1964 na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e da qual participa, Sérgio Buarque de Holanda como membro da banca. Até então, prevalecia a ideia de que as cidades brasileiras sofriram da ausência de planejamento sendo legítimas herdeiras do desleixo e da espontaneidade característicos do urbanismo islâmico, medieval e português. Em Raízes do Brasil (1936), S. B. de Holanda oferece um capítulo intitulado “o semeador e o ladrilhador”. Neste capítulo o autor contrapõe as cidades brasileiras, que teriam sido construídas como produto do acaso, às espanholas, que, ao contrário, obedeceriam a um plano.



Figura 4: Imagem sem título [Planta do bairro do Recife]. Original manuscrito do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa. 1733. Reprodução do livro *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, Nestor Goulart Reis



Figura 5: Carta Topográfica da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro...”. Original manuscrito de André Vaz Figueira, da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. 1750. Reprodução do livro *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, Nestor Goulart Reis

Assim, as cidades nesse período correspondiam às características da cidade barroca cujas características envolviam a abertura de espaços para promover a vigilância e o poder do Estado abrindo avenidas, praças, jardins, construindo fortalezas e monumentos, ainda que em porções restritas das cidades.

No contexto europeu, o século XIX é caracterizado pelo predomínio do Estado liberal, pela hegemonia britânica e pela substituição do ciclo de acumulação pelo imperialismo de livre comércio. Neste período acontece o recuo do Estado na gestão do território que agora deve ser comandado pela “mão invisível do mercado” e da sociedade civil, especialmente a burguesia que se consolidava. A gestão territorial passa a ser voltada para a satisfação dos interesses e estratégias do capital industrial.

A cidade barroca dá lugar à cidade capitalista industrial da livre concorrência, primeiro na Europa e nos EUA e depois em situações periféricas como a América Latina. Fernandes divide a história deste modelo de gestão de cidade em dois períodos: “antes e depois das primeiras grandes reformas urbanas que na Europa foram levadas adiante entre o final de 1840 e a década de 1870” e “na América Latina há certo atraso no desenvolvimento deste processo com as

reformas urbanas ocorrendo na virada dos séculos XIX e XX” (FERNANDES, 2008). No período anterior às reformas, as cidades experimentam um gigantesco crescimento onde quase não existiu a interferência estatal e as cidades ficaram entregues ao *laissez-faire*, então estimulado pelos economistas liberais.

A estrutura básica da cidade brasileira no início do século XX ainda era colonial que, do ponto de vista espacial, guardava certa semelhança com os burgos medievais europeus, sobretudo no caráter comunal do espaço urbano (ROLNIK, 1988. p. 45). Isso significa que não existia a separação espacial das classes sociais. O que existia eram os trabalhadores morando lado a lado com a classe média e com os ricos. Os trabalhadores moravam em cortiços, em condições precárias, mas ocupavam região central da cidade.

Nesse período o Rio de Janeiro torna-se o pólo mais relevante de intensificação das relações capitalistas em função da posição estratégica de seu porto. No entanto, a estrutura portuária era antiga e limitada. O recém instalado regime republicano vê-se obrigado a propor uma reforma portuária que deveria ser acompanhado pela modernização da cidade, facilitando o escoamento das mercadorias. Esse processo dá-se então com base nos interesses privados dos cafeicultores do Vale do Paraíba e do Oeste Paulista.

“Ávida pelos recursos estrangeiros dos quais dependiam diretamente a cafeicultura e a consolidação do regime, a nova elite esforça-se por criar uma cidade-vitrine, cartão de visitas enganador mas capaz de atrair o capital e com ele o trabalhador europeu, representando ideais de civilização burguesa, de estabilidade, segurança, saúde, solidez e identidade cosmopolita. Com esse objetivo, às obras de melhoria do porto seguem-se as de reurbanização da cidade, com a demolição dos casarões velhos e a abertura de largas avenidas – particularmente a Avenida Central – cercadas por edifícios com fachadas de mármore e cristal, no melhor estilo Art-Nouveau. O Prefeito Passos, ex-discípulo do Barão Haussmann recebe carta branca, as demolições iniciam-se e a multidão de moradores humildes do centro é toda expulsa, não lhes restando alternativa senão ir morar nos morros, em casebres improvisados de caixas de bacalhau e tetos de latas de querosene desdobradas. Outros irão para as áreas pantanosas ou para as periferias mais distantes.” (SEVCENKO, 2014)

Essa lógica em que a valorização significa ao mesmo tempo a exclusão é a linha matriz das cidades brasileiras e é um mecanismo que se reproduz até hoje. Importante destacar que o Plano Pereira Passos, de 1903, foi cumprido integralmente conforme planejado. Maricato (1997) lembra que dos Planos Agache para o Rio e Prestes Maia para São Paulo, em torno dos anos 1930, só foram cumpridas as propostas viárias, vinculadas à lógica do capital imobiliário.

A terceira hegemonia do capitalismo histórico tem como data inicial simbólica o ano de 1914, quando “Henry Ford introduziu seu dia de oito horas e cinco dólares como recompensa para os trabalhadores da linha automática de montagem de carros que ele estabeleceu no ano anterior em Dearborn, Michigan” (HARVEY, 2012, p. 121). O centro da hegemonia mundial desloca-se de Londres para Nova Iorque e a morfologia das cidades norte americanas passa a ser o modelo de gestão do espaço urbano nas mais variadas cidades do mundo.

Nas três décadas que seguiram a Segunda Guerra Mundial, em especial nos países capitalistas avançados, o fordismo se aliou ao keynesianismo e consolidaram-se os ideais de que o Estado deveria se concentrar no pleno emprego, no crescimento econômico e no bem-estar de seus cidadãos.

“Aceito amplamente a visão de que o longo período de expansão de pós-guerra, que se estendeu de 1945 a 1973, teve como base um conjunto de práticas de controle do trabalho, tecnologias, hábitos de consumo e configurações de poder político-econômico, e de que esse conjunto pode com razão ser chamado de fordista-keynesiano.” (HARVEY, 2012, p. 119)

O modernismo foi a matriz teórica que alimentou o planejamento urbano nesse período. Com raízes no iluminismo, o planejamento modernista ganha especificidades no período fordista-keynesiano conforme afirma Maricato:

“Do modernismo esse planejamento urbano ganhou a herança positivista, a crença no progresso linear, no discurso universal, no enfoque holístico. Da influência keynesiana e fordista o planejamento incorporou o Estado como figura central para assegurar o equilíbrio econômico e social e um mercado de massas.” (MARICATO, 1997, p. 113)

Para Ermínia Maricato (2009), este padrão de conjunto de práticas não incluíam toda a sociedade nos chamados países periféricos do capitalismo. Dessa forma “os padrões do urbanismo modernista foram aplicados a uma parte das cidades formando verdadeiras “ilhas de primeiro mundo”, cercadas de ocupação ilegal promovidas pelas favelas, cortiços e loteamentos clandestinos.” (MARICATO, 2009)

Esse quadro se aprofunda durante o período de ditadura militar. O regime autoritário contribui fortemente para a manutenção da condução da prioridade aos investimentos em capital geral, do interesse de poucas empresas, em detrimento de investimentos de caráter social. Também nesse período se desenvolvem políticas de limpeza social das áreas nobres das cidades, agravando o processo de

segregação com sérias conseqüências ambientais e sociais uma vez que parte significativa dessa população passa a ocupar áreas ambientalmente frágeis, – por serem áreas desconsideradas no mercado legal –, como encostas, áreas alagáveis e áreas de preservação de mananciais.

“A ideologia desenvolvimentista dos anos 1950 e a posterior ideologia do crescimento e do Brasil-potência justificavam e legitimavam a orientação do gasto público em benefício de grandes empresas, cujo desempenho permitiria ao Brasil aumentar suas exportações para poder equipar-se melhor... As administrações locais viam reduzidos os seus recursos próprios e, ainda por cima, perdiam o poder de decisão sobre os recursos que lhe eram alocados.” (SANTOS, 2013, p. 113)

Com a redemocratização inaugura-se um período de grandes expectativas. A partir dos anos 80 emergem exemplos de gestão urbana que elaboraram e implementaram planos democráticos de gestão visando assegurar condições de urbanidade ao conjunto da cidade. Maricato apresenta diversas experiências – Belém, Belo Horizonte, Santo André, Recife, Diadema e Caxias do Sul – todas como bons exemplos de gestões urbanas democráticas e destaca o orçamento participativo de Porto Alegre, implantado em 1989, como a mudança mais notável de rumo nas administrações urbanas e no planejamento:

“O Orçamento Participativo praticado durante quase duas décadas em Porto Alegre constituiu uma mudança no padrão dos investimentos urbanos. Ele significou a ruptura com o investimento público submetido os interesses do mercado imobiliário, o que por sua vez alimenta a segregação territorial e as desigualdades. Outros lobbies muito bem organizados que indefectivelmente atuam junto às Câmaras Municipais encontram dificuldades em agir. Os excluídos passam a sujeitos políticos que participam diretamente das decisões e que podem, portanto, exercer algum controle sobre o Estado que se torna mais próximo e mais transparente. Rompe-se também com o indefectível clientelismo político, embora isso dependa do grau de democracia exercida no processo, pois o risco da cooptação e do clientelismo está sempre presente. O orçamento participativo muda o lugar e a natureza do planejamento urbano.” (MARICATO, 2009)

A cidade de São Paulo também esteve inserida nesse contexto de propostas mais democráticas de gestão urbana. Paul Singer (1996) descreve que Luiza Erundina, eleita para a gestão da prefeitura no período de 1989 a 1992, “decidiu que faria de São Paulo uma cidade para todos, inclusive para a classe dominante” (SINGER, 1996, p. 14). Com uma equipe integrada por nomes como Paulo Freire na secretaria da educação, Marilena Chauí na secretaria da cultura e Ermínia Maricato na secretaria da habitação, a gestão de Luiza Erundina entrou para a história pela promoção de projetos de alfabetização de adultos e de políticas de

mutirões autogeridos para equacionar o déficit habitacional. É também desse período o Projeto Tarifa Zero para o transporte público. Proposto pelo secretário de transportes, o engenheiro Lúcio Gregori, e discutido na forma de democracia participativa, o projeto não foi implantado mas “ficou a ideia”.⁷

Finalmente, a hegemonia do pensamento neoliberal, surgida no final dos anos 1980, impõe a desregulamentação e privatização dos serviços públicos. Charles Jenks (1981) anuncia a morte da arquitetura moderna com o acontecimento de Saint Louis, Missouri, no dia 15 de julho de 1972, às 15h32. Neste momento, o conjunto habitacional Pruitt-Igoe foi posto abaixo. A dinamite destruía o sonho de uma arquitetura voltada para o desenvolvimento e o progresso social. “De modo mais geral, o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conter as contradições do capitalismo” (HARVEY, 2012, p. 135). Com os escombros de Pruitt-Igoe sucumbia também o Estado do Bem Estar Social e estava instalada a crise do regime fordista-keynesiano.

A agenda neoliberal enfatiza o controle da inflação e finanças públicas (em vez de pleno emprego e proteção social) como principais objetivos de política econômica. Os preceitos neoliberais foram sistematizados em 1989, com a articulação do Consenso de Washington e, segundo Harvey (2005):

“O neoliberalismo é, em primeira instância, uma teoria de práticas político-econômicas que propõe que o bem-estar humano pode ter um melhor progresso pela liberdade individual de habilidades empreendedoras e empresariais dentro de um quadro institucional caracterizado por fortes direitos à propriedade privada, mercados livres e de livre comércio” (HARVEY, 2005).

Formulado por economistas de instituições financeiras situadas em Washington D.C., como o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, o Consenso de Washington é um conjunto de medidas, constituído por dez regras básicas: Disciplina fiscal; Redução dos gastos públicos; Reforma tributária; Juros de mercado; Câmbio de mercado; Abertura comercial; Investimento estrangeiro direto, com eliminação de restrições; Privatização das estatais; Desregulamentação (afrouxamento das leis econômicas e trabalhistas); e Direito à propriedade intelectual (WILLIAMSON, 2004).

⁷ “Ficou a ideia”. Entrevista com Luiza Erundina para o TarifaZero.org. Disponível em <http://tarifazero.org/2009/11/10/ficou-a-ideia-entrevista-com-luiza-erundina/> Acesso em jan. 2016.



Figura 6: “A arquitetura moderna morreu em St. Louis, Missouri a 15 de Julho de 1972 às 15h32, quando o infame complexo de Pruitt-Igoe, ou antes, alguns dos seus blocos de cimento, tiveram o seu golpe final dado pela dinamite”. Charles Jencks

Nesse período, popularizou-se o conceito *trickledown*, que consiste na ideia de que se a camada mais rica da sociedade enriquecer, esse crescimento será distribuído, de forma gradativa, para todos os setores da sociedade. No embalo desse pensamento, no Brasil o presidente Fernando Henrique Cardoso aprovou em 1995 a Lei nº 9.249 instituindo a isenção total do imposto de renda em relação aos lucros e dividendos distribuídos pelas pessoas jurídicas⁸.

Este conceito foi desmistificado em estudo divulgado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). Publicado em 1º junho de 2015, o documento⁹ escrito por cinco economistas do Departamento de Política Estratégica e Revisão do FMI, afirma que o aumento da desigualdade reduz crescimento econômico e sugere a adoção de políticas de distribuição de renda como forma de garantir um crescimento sustentável. As conclusões do estudo seguem uma lógica simples, mas que vai contra o que o próprio Fundo Monetário e países desenvolvidos defendem, ou seja, a concentração de esforços em medidas de austeridade.

A predominância do pensamento neoliberal significou o desmonte do Estado provedor e a eliminação da noção de subsídio. O liberalismo torna-se novamente hegemônico, tal como no início do século XIX, e comanda a

⁸ Artigo 10 da Lei nº 9.249/95.

⁹ Causes and Consequences of Income Inequality: A Global Perspective. Disponível em: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/sdn/2015/sdn1513.pdf>. Acessado em jan. 2016.

morfologia das cidades capitalistas. Estabelece-se então o primado do mercado. “No Brasil este processo agrava e aprofunda a desigualdade numa sociedade onde a maior parte da população nunca conheceu os direitos universais: emprego, previdência, saúde e habitação” (MARICATO, 2009).

O pensamento neoliberal ignora a maioria da população; decisões políticas e urbanísticas estão subordinadas aos interesses privados e temas como habitação social, transporte público, saneamento e drenagem não integram suas propostas. Do ponto de vista da regulação das cidades este quadro ganhou mais nitidez no início da década de 1990 com a adoção do chamado planejamento estratégico, que busca conduzir o desenvolvimento urbano através de projetos e vetores estruturantes que, ao sabor do mercado e da colaboração do Estado, devem articular os diversos fragmentos metropolitanos de interesse dos agentes globais. No planejamento estratégico a cidade é tratada como uma empresa privada e compete com outras cidades para atrair investimentos.

“Inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Harvard Business School, o planejamento estratégico, segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas.” (VAINER, 2000, p. 76)

Vainer (2000) explica que o urbanismo modernista teve a fábrica *taylorista* como modelo, com sua racionalidade, funcionalidade, regularidade e produtos estandardizados. O planejamento estratégico, por sua vez, tem inspiração na produtividade, competitividade e subordinação dos fins à lógica do mercado. O novo conceito impõe ainda novos atores e exige que os protagonistas das ações e decisões sejam os mesmos que protagonizam as peripécias do mercado.

O *marketing urbano* é também uma característica deste modelo de direcionamento das políticas urbanas e implica na transformação da cidade em mercadoria. Para Vainer:

“Talvez esta seja, hoje, uma das idéias mais populares entre os neoplanejadores urbanos: a cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda. Isto explicaria que o chamado *marketing urbano* se imponha cada vez mais como uma esfera específica e determinante do processo de planejamento e gestão de cidades.” (VAINER, 2000, p. 78)

Essa forma de planejamento urbano atua a serviço da valorização capitalista da cidade e emerge a questão da competitividade urbana. A cidade torna-se ela

mesma objeto no processo de valorização do capital e o poder público é subsidiário dessa ação. Isto significa a gestão territorial além do Estado em novas formas de relacionamento entre capital privado e cidade. Significa também que gastos públicos não são realmente reduzidos, como amparado pelo discurso neoliberal, mas reorientados da promoção de direitos sociais em direção para o desenvolvimento de um ambiente *market friendly*.

Como afirma Carlos Vainer “este projeto de cidade implica a direta e imediata apropriação da cidade por interesses empresariais e globalizados e depende, em grande medida do banimento da política e da eliminação do conflito e de condições do exercício da cidadania” (VAINER, 2000, p. 78).

A prefeitura do Rio de Janeiro vem, desde a década de 1990, implantando uma série de projetos seguindo esse modelo. Em 2009 essa forma de produzir a cidade é consolidada com a criação do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas (PROPAR-RIO¹⁰) e a realização da Copa do Mundo em 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, megaeventos responsáveis por significativo aporte de recursos advindo dos setores privados e das outras esferas de governo, principalmente a federal.

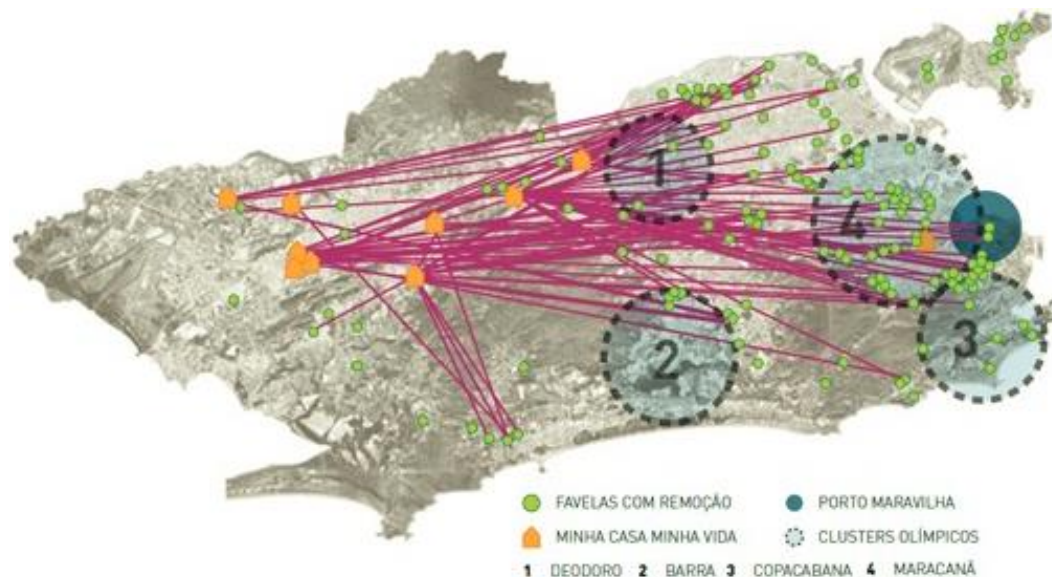


Figura 7: Favelas com remoções x Empreendimentos do MCMV. O fluxo populacional provocado pelas remoções implicou uma mudança de até 40 quilômetros de distância do local original de moradia. Fonte: AZEVEDO, Lena. SMH 2016 remoções no Rio de Janeiro Olímpico. Rio de Janeiro: Mórula, 2015

¹⁰ Lei Complementar nº 105, de 22 de dezembro de 2009

A consequência direta dessa política neoliberal é a ideia de que o melhor uso para a terra urbana deixa de ser aquele demandado pela cidade e de seus cidadãos, e passa a ser o uso mais rentável para o capital investido. Logo, terra urbanizada bem localizada não pode ser ocupada por favelas¹¹. Esse ideal se expressa nas diversas desapropriações e remoções realizadas no período em que a cidade se prepara para a realização dos megaeventos. É a concentração de riqueza traduzida no espaço urbano, num persistente círculo vicioso de desigualdades.

A lógica do capital influencia a maneira como se dá a urbanização nas cidades. Este processo se aprofunda, interpenetra as escalas territoriais e alcança com força a produção do espaço urbano. O marca territorial das periferias e favelas foi reforçado ainda mais. O acesso a serviços, educação, trabalho, cultura e lazer é difícil, e a tarifa de transporte é cara, além do serviço ser ineficiente. As jornadas de junho provaram que a mudança é possível.

2.3. O inferno urbano

"O inferno dos vivos não é algo que será; se existe, é aquele que já está aqui, o inferno no qual vivemos todos os dias, que formamos estando juntos. Existem duas maneiras de não sofrer. A primeira é fácil para a maioria das pessoas: aceitar o inferno e tornar-se parte deste até o ponto de deixar de percebê-lo. A segunda é arriscada e exige atenção e aprendizagem contínuas: procurar e reconhecer quem e o que, no meio do inferno, não é inferno, e preservá-lo, e abrir espaço."

Italo Calvino¹²

A mobilidade é uma questão chave desde o surgimento das cidades. As cidades surgem em locais acessíveis e prosperaram em locais onde existia a possibilidade de acessibilidade e mobilidade, na medida em que favorecia a realização de trocas. A crise urbana das cidades brasileiras manifesta-se de muitas maneiras. Problemas ambientais, déficit habitacional, segurança hídrica e manifesta-se de forma bastante aguda por meio da mobilidade. O sonho da mobilidade do século XX se transformou no pesadelo da imobilidade.

¹¹ 'Como é que você vai botar o pobre ali?', diz bilionário 'dono da Barra da Tijuca. Disponível em: http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/08/150809_construtora_olimpiada_jp. Acessado em jan. 2016.

¹² CALVINO, Italo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1972.

A crise de mobilidade urbana envolve vários fatores que resultaram no aumento do tempo de deslocamento e a sensação de caos urbano. Um fator importante corresponde ao aumento excessivo da motorização individual. A desoneração dos automóveis somada à ruína do transporte coletivo fez dobrar o número de carros nas cidades.

No Brasil, o transporte rodoviário teve impulso a partir da década de 1920. A sua predominância em território nacional deve-se à sua adoção por Juscelino Kubistchek, na década de 1950, para viabilizar a instalação da indústria automobilística no país. O modelo foi mantido e incentivado durante os governos militares sob o pretexto de “Integrar para não entregar” e, mais recentemente, a concessão de incentivos fiscais para a produção de automóveis foi uma das principais medidas do Governo Federal para enfrentar a crise econômica mundial de 2008. A adoção de uma política econômica que sustenta suas altas taxas de crescimento econômico no incentivo ao crescimento da indústria automobilística¹³ ainda que tenham sido benéficas para a economia, foram desastrosas para as cidades brasileiras.

Segundo o Anuário da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) em 2003, o número de automóveis em 12 metrópoles brasileiras era de 23,7 milhões e, em 2013, era de 45,4 milhões, ou seja, praticamente dobrou. Nesse mesmo período o número de motos passou de 5,3 milhões para 18,1 milhões, ou seja, quase quadruplicou (*apud* MARICATO, 2015, p. 43). Os congestionamentos, que comprometem uma parte da vida das pessoas, são a parte mais visível do problema. Perdas econômicas e deterioração da qualidade de vida se tornaram parte do cotidiano na vida urbana brasileira. A cidade que prioriza os automóveis também gera problemas de poluição e acidentes de trânsito provocando impactos sociais, econômicos, ambientais e na saúde.

A primazia do transporte individual é entendida também pelas obras de infra-estrutura dedicadas à circulação de automóveis. Os altos investimentos públicos em obras de viadutos, pontes, túneis e ampliação de avenidas, não guardam qualquer ligação com a racionalidade da mobilidade urbana, mas com a expansão do mercado imobiliário, além do financiamento de campanhas.

¹³ Incentivos e subsídios a carros somam quase o dobro do investido em transporte coletivo em 2013. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/economia/incentivos-subsidios-carros-somam-quase-dobro-do-investido-em-transporte-coletivo-em-2013-14439996>. Acessado em jan. 2016

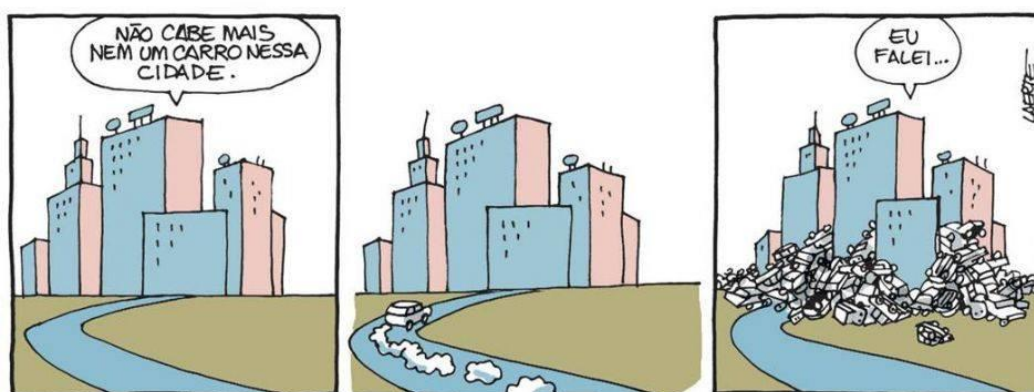


Figura 8: Charge de Laerte, a crise na mobilidade urbana

Para Maricato (2015) a longa ausência de investimentos nos sistemas de transportes coletivos (de 1980 até 2009, aproximadamente) é outro fator que colaborou para a condição da mobilidade tornar-se um dos maiores problemas sociais e urbanos. É importante destacar que a partir dos anos 1990 a visão mercadológica do transporte ganha força. Segundo Igor Pouchain Matela:

“Se o transporte urbano pode ser visto como um serviço público essencial para o bem-estar urbano, um bem comum universal que tem como objetivo fundamental a equidade de acesso à cidade para o conjunto da população; há também quem o veja como um empreendimento, produtor de deslocamentos espaciais, um negócio que busca captar clientes num mercado que pode ser largamente definido pelo conjunto da população urbana.” (MATELA, 2014, p. 62)

Outra questão importante destacada por Matela diz respeito aos modais que realizam o serviço de transporte coletivo na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Apesar da aparente diversidade – ônibus, metrô, trens, barcas e vans – “ônibus municipais têm uma participação de 60,5% dos deslocamentos totais na RMRJ. Este montante está distribuído entre seus 20 municípios integrantes, mas com um peso desproporcional em favor do município do Rio de Janeiro, núcleo da Região Metropolitana” (MATELA, 2014, p. 15).

No ano de 2010, a prefeitura do Rio de Janeiro realizou, pela primeira vez, via licitação, a concessão privada de todo o sistema de transporte por ônibus na cidade. A mudança do modelo de permissão para a concessão prometia um sistema renovado que na prática não aconteceu. Alvo de análises do Tribunal de Contas do Município (TCM) e de investigação do Ministério Público Estadual,

por suspeita de formação de cartel, o transporte rodoviário do Rio de Janeiro permaneceu concentrado nas mãos de poucos¹⁴. A estrutura empresarial dos consórcios vencedores aparece em 42 empresas diferentes que se associaram para operar nas Redes de Transporte Regional (RTR) definidas pela prefeitura na licitação. Porém, apenas quatro empresários concentram um terço do transporte rodoviário na cidade. Matela defende que essa ação também fez parte do processo de neoliberalização das cidades brasileiras, não representando uma ruptura, mas sim uma transição regulatória para um novo ciclo de acumulação do setor.

No Rio de Janeiro, enquanto os ônibus se originam e se desenvolvem até os dias atuais basicamente por meio de capitais privados; metrô, trens e barcas eram operados por empresas estatais até passarem pelo processo de privatização nos anos 1990. O transporte urbano é assim transformado em mercadoria, atendendo uma lógica que não pode ser outra senão a lógica do lucro. Dessa forma, quem tem mais dinheiro movimenta-se mais e melhor, enquanto aqueles que têm menos, pouco se movimentam e fazem isso da pior forma possível.

Para Lucio Gregori, – ex-secretário de transportes de São Paulo, durante a gestão de Luiza Erundina e autor do Projeto Tarifa Zero –, o atual modelo de contratação do setor privado e a prestação de serviço que é de utilidade pública:

“(…) segue uma tradição típica de sociedades mais “atrasadas” ou de “capitalismo tardio”; como se dizia outrora; a concessão dos serviços de transportes coletivos por prazos praticamente intermináveis para os mesmos grupos empresariais por cidade/região e que acabam por se constituir em enormes cartéis, alguns em escala nacional. Esse modo de concessão estabelece a tarifa cobrada como garantia do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e tem prazos de até 25 ou 30 anos, e que se prorrogam ou se eternizam com a contratação das mesmas empresas. Tudo isso resulta num modelo que se assemelha ao Estado Cartorial a que se referia Helio Jaguaribe. Como ter concorrência, inovação e aperfeiçoamento com modelo assim?” (*apud* BORBA, *et al.*, 2014, p.103)

¹⁴ Apenas quatro empresários concentram um terço do transporte rodoviário no Rio. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/apenas-quatro-empresarios-concentram-um-terco-do-transporte-rodoviario-no-rio-8417193>. Acesso em jan. 2016

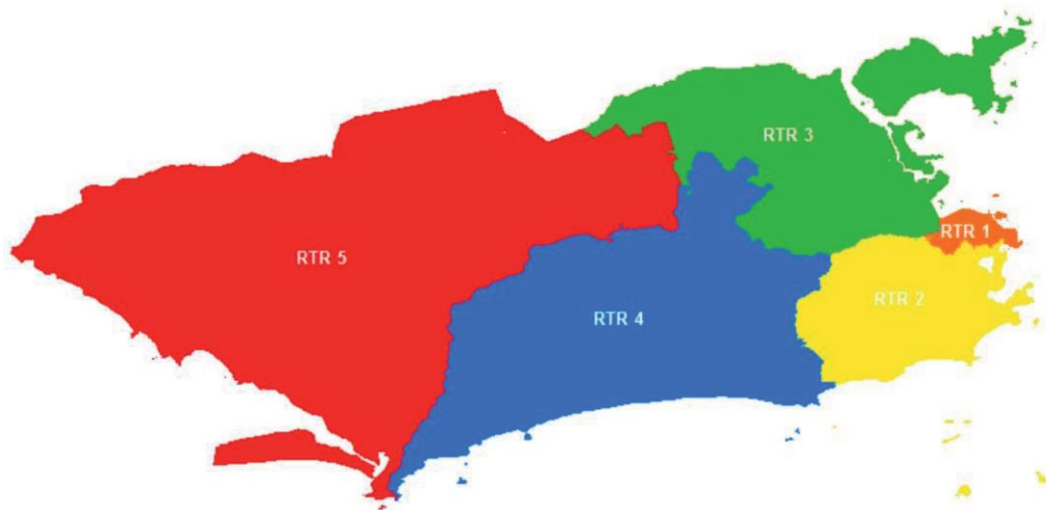


Figura 9: Redes de Transporte Regional

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 1412375/CA

Permissão	Concessão (proposta)
Não há contrato	Há um contrato com atribuições definidas
Tarifas negociadas politicamente a cada reajuste	Cálculo de reajuste de tarifas pré-definido
Empresas operam linhas com prazo indefinido	Prazo de 20 anos
Competição territorial entre linhas nas áreas mais rentáveis	Competição pelo direito de operação do serviço
Cada empresa planeja suas linhas	Planejamento abrangente
	Consórcios operam em regiões definidas (RTR)
	Racionalização da operação
	Implantação de corredores expressos de ônibus (BRT)
	Bilhete Único

Tabela 01: Modelo de Permissão x Proposta de Concessão. Fonte: Matela

Diretor/Procurador	EMPRESA	Qualificação (b)
AGOSTINHO TAVARES MAIA	Transportes Campo Grande Ltda	Diretor
AGOSTINHO TAVARES MAIA	Viação Penha Rio Ltda	Diretor
ALVARO RODRIGUES LOPES	City Rio Rotas Turísticas Ltda	Diretor
ALVARO RODRIGUES LOPES	Empresa de Viação Algarve Ltda	Diretor
ALVARO RODRIGUES LOPES	Rio Rotas Transporte e Turismo Ltda	Diretor
ALVARO RODRIGUES LOPES	Translitorânea Turística Ltda	Diretor
ALVARO RODRIGUES LOPES	Viação Andorinha Ltda.	Diretor
AVELINO ANTUNES	Transportes Barra Ltda	Diretor
AVELINO ANTUNES	Transportes Futuro Ltda	Diretor
AVELINO ANTUNES	Viação Redentor Ltda.	Diretor
CASSIANO ANTONIO PEREIRA	Transportes America Ltda	Diretor
CASSIANO ANTONIO PEREIRA	Viação Madureira Candelaria Ltda	Diretor
CASSIANO ANTONIO PEREIRA	Viação Rubanil Ltda	Diretor
GABRIEL GAROFALO LOPES	Rio Rotas Transporte e Turismo Ltda	Diretor
GABRIEL GAROFALO LOPES	Translitorânea Turística Ltda	Diretor
GABRIEL GAROFALO LOPES	Viação Andorinha Ltda.	Diretor
GETULIO ANTUNES	Transportes Barra Ltda	Diretor
GETULIO ANTUNES	Transportes Futuro Ltda	Diretor
GETULIO ANTUNES	Viação Redentor Ltda.	Diretor
HELIO VEIGA FERREIRA	Empresa de Transportes Braso Lisboa Ltda	Diretor
HELIO VEIGA FERREIRA	Empresa Viação Ideal Ltda	Diretor
JACOB BARATA FILHO	Auto Viação Alpha S/A	Diretor
JACOB BARATA FILHO	Empresa Viação Ideal Ltda	Diretor
JACOB BARATA FILHO	Transurb S/A	Diretor
JACOB BARATA FILHO	Viação Normandy do Triângulo Ltda	Diretor
JACOB BARATA FILHO	Viação Saens Peña S/A	Diretor
JACOB BARATA FILHO	Viação Verdun S/A	Diretor
JACOB BARATA FILHO	Viação Vila Real S/A.	Diretor
JORGE LUIS LOUREIRO QUEIROZ FERREIRA	Transportes America Ltda	Procurador
JORGE LUIS LOUREIRO QUEIROZ FERREIRA	Viação Madureira Candelaria Ltda	Procurador
JORGE LUIS LOUREIRO QUEIROZ FERREIRA	Viação Rubanil Ltda	Procurador
JOSE DOS SANTOS CUNHA	Transurb S/A	Diretor
JOSE DOS SANTOS CUNHA	Viação Verdun S/A	Diretor
VALTER DOS SANTOS LOPES	City Rio Rotas Turísticas Ltda	Diretor
VALTER DOS SANTOS LOPES	Empresa de Viação Algarve Ltda	Diretor

Tabela 02: Procurador/diretor em mais de uma empresa

Fonte: TCMRJ, voto 358/2012 (*apud* Matela, pag. 107)

Falar em mobilidade não é apenas falar de transporte. A questão da mobilidade urbana é dada também pelo ordenamento territorial da cidade, pela sua distribuição de oportunidades, serviços e também de lazer. Na RMRJ o município do Rio de Janeiro continua concentrando o emprego, especialmente no Centro e na Zona Sul e, mais recentemente, na Barra da Tijuca. Como mostram os textos reunidos no livro Rio de Janeiro: Transformação na Ordem Urbana:

“(…) o maior contingente de trabalhadores permanece realizando o movimento da periferia para o núcleo metropolitano, e ainda aumentou em mais de 120 mil o número de pessoas que realiza esse movimento frequente, principalmente nas grandes vias de acesso que ligam o núcleo a outros municípios, como a Ponte Rio-Niterói, a Avenida Brasil e a Linha Vermelha que, nos momentos de tráfego muito intenso, apresentam às vezes longos congestionamentos.” (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2015, p. 242)

O transporte coletivo é claramente compreendido como um serviço essencial para promover o deslocamento da classe trabalhadora. É esse movimento pendular que recebe maior atenção, investimentos e maior quantidade de oferta que atende prioritariamente o horário comercial. Embora o artigo 414 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro estabeleça: “É obrigatória a manutenção das linhas de transporte coletivo no período noturno em frequência a ser estabelecida por lei e que não poderá ser superior a sessenta minutos”, um levantamento feito pelo grupo “Nós de Campo Grande” mostra que de 59 linhas que tem seu trajeto no bairro da Zona Oeste da cidade, menos de 20% rodam durante a madrugada. Esta realidade certamente não se limita a Campo Grande, já que existem várias reportagens mostrando que o problema é geral e se espalha pelo Rio.¹⁵ Embora o presente momento não siga mais o rígido horário das indústrias fordistas, a oferta pelo transporte não acompanhou essa mudança. Trata-se de um gigantesco descompasso com a realidade econômico-social em que o país se encontra.

A limitada oferta de transporte coletivo e o tratamento desigual do território também são evidenciados nos conflitos pelo acesso à praia nos verões cariocas. Em 1984 o Jornal do Brasil publicava na primeira página do Caderno B o texto “Nuvens suburbanas sob o sol de Ipanema” de Joaquim Ferreira dos Santos.

¹⁵ A campanha “Prefeitura, Eu não sou Cinderela” denuncia a dificuldade para conseguir ônibus durante a madrugada e cobra providências. Disponível em: <http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/718> Acessado em jan. de 2016
Pesquisa sobre Ônibus Noturnos em Campo Grande, Rio de Janeiro. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0B3ldM1LVCdOnc2tGdVR5RnJHR1E/view> Acessado em jan. 2016



Figura 10: "Eles não seguem a moda, têm filhos demais, comem na praia. Os velhos *habitués* não escondem que estão chocados, protestam e se perguntam se os ônibus Padron terão incorporado para sempre os "japeris" à paisagem de Ipanema."

O então governador Leonel Brizola entendia que o túnel Rebouças, construído com o dinheiro público e que faz a ligação Zonas Norte/Sul, não poderia servir quase que exclusivamente aos que tinham carro. Em 1984 Brizola e seu secretário Jaime Lerner criaram linhas pela Companhia de Transportes Coletivos do Estado (CTC-RJ)¹⁶, que ligavam a estação de trem de São Cristóvão à Zona Sul, uma viagem que durava agora apenas 20 minutos. A mudança provocou reação nos moradores da Zona Sul: "A sensação é de que eles estão invadindo o nosso espaço" (SANTOS, 1984).

Essa divisão persiste. Em janeiro de 2015 a colunista Hidelgard Angel¹⁷, publicou em sua página medidas para "solucionar" casos de violência em praias da Zona Sul em dois tópicos. A primeira medida proposta é que "em dias de grande concentração de pessoas nas ruas e praias, nos fins de semana e feriados do

¹⁶ Em 1985 Brizola emcampou pela CTC-RJ 16 empresas de ônibus em situação irregular. A ação permitiu ao poder público o controle de 25% do volume total de deslocamentos dentro da região metropolitana. O objetivo era a racionalização do transporte rodoviário urbano reorganizando o sistema em moldes econômicos e sociais mais justos. A encampação é uma forma de ação do contratante no modelo de concessão onde o contratante retoma a execução do serviço durante o prazo contratado.

¹⁷ Jornalista retira texto do ar após propor que entrada em praias do Rio seja paga. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-01-13/jornalista-retira-texto-do-ar-apos-propor-que-entrada-em-praias-do-rio-seja-paga.html>. Acesso em jan. 2016

verão", a circulação de linhas de ônibus e metrô no fluxo Zona Norte - Zona Sul seja "drasticamente" diminuída. A segunda e não menos polêmica sugestão, chamada por ela de "plano B radical", seria a cobrança de entrada nas praias do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon.



Figura 11: Viva a Carioquice. Operação Verão 2015 realizada antecipadamente em setembro de 2015. A Operação teve por objetivo coibir os arrastões na Zona Sul. Jovens negros vindos da periferia são revistados pela polícia e impedidos de chegar às praias da zona sul da cidade.

O problema é complexo e não se resolve com mais exclusão e segregação. No entanto, esta parece ser a principal resposta para a questão. A solução é sempre uma reação ao sintoma. Ainda em 2015 foi, realizada no Rio de Janeiro a Operação Verão, em plena primavera, com o objetivo de coibir os arrastões nas praias da Zona Sul da cidade. Percebe-se aí a atuação de um poderoso mecanismo de controle e segurança que associado à reordenação das linhas de ônibus, extinguindo linhas que realizam o trajeto Zona Norte/Zona Sul, exclui de uma parcela da população o desfrute de um importante espaço público e coloca em evidência a sua desigual distribuição territorial. Não existe cidade para todos.

Um dos efeitos visíveis das Jornadas de Junho foi a revelação não somente da insatisfação da população com as suas cidades, mas também a percepção de que políticos, jornalistas e formadores de opinião não andam de ônibus e não circulam pela própria cidade.



Figura 12: Coletivo Projetação; Foto: Bernardo Leite

A resistência e o questionamento sobre as decisões sobre a cidade são extremamente necessários num contexto em que a política urbana no Brasil é dirigida há décadas única e exclusivamente na direção dos interesses dos capitais que ganham com produção da cidade e que financiam campanhas eleitorais. Outros valores estão sendo colocados na mesa de discussão. Como diz Lefebvre “a cidade e a realidade urbana dependem do seu valor de uso.”

2.4.

Direito à cidade – tudo o que foi feito, pode ser reimaginado e refeito

“(…) a democracia é a sociedade verdadeiramente histórica, isto é, aberta ao tempo, ao possível, às transformações e ao novo. Com efeito, pela criação de novos direitos e pela existência de contra-poderes sociais, a sociedade democrática não está fixada numa forma para sempre determinada, ou seja, não cessa de trabalhar suas divisões, suas diferenças internas, seus conflitos e por isso, a cada passo, exige a ampliação da representação pela participação, o que leva ao surgimento de novas práticas, que garantam a participação como ato político efetivo, que aumenta a cada criação de um novo direito. Em outras palavras, só há democracia com a ampliação contínua da cidadania.”

Democracia e sociedade autoritária, Marilena Chauí

Para Harvey na história urbana, calma e civilidade são exceções, e não a regra. O geógrafo esclarece ainda que “a globalização e a guinada em direção ao neoliberalismo enfatizaram, ao invés de diminuir, as desigualdades sociais. Os resultados foram indelevelmente gravados nas formas espaciais de nossas cidades, que cada vez mais tornam-se cidades de fragmentos fortificados” (*apud* MARICATO *et al.* 2013, p. 28). O desenvolvimento urbano desigual traça assim o

cenário para o conflito social. No entanto, se de um lado temos a cidade como um espaço de conflitos, é também a cidade o lugar geográfico e político da possibilidade da solução através da realização de uma sociedade democrática, forma política onde o conflito é legítimo.

Na democracia o conflito não é obstáculo, é a constituição mesma do processo democrático. Marilena Chauí (2012) explica que o cerne da democracia é a criação de direitos e, por isso mesmo, como criação de direitos, está necessariamente aberta aos conflitos e às disputas. Hoje, o conceito e a prática democrática estão em crise por toda a parte e essa crise tem relação com o seu próprio conceito. Antônio Negri (2014) lembra que “todos os movimentos sociais radicais desde 1968 se têm insurgido contra essa corrupção do conceito de democracia, que a transforma numa forma de domínio imposto e controlado de cima. Em vez disso, insistem, a democracia só pode surgir de baixo” (NEGRI, 2014, p. 301).

Chauí argumenta que existe no Brasil um costume geral em aceitar a definição liberal da democracia; a qual obscurece o seu original sentido. Segundo tal entendimento, a democracia caracteriza-se como regime da lei e da ordem para a garantia das liberdades individuais, a democracia “é, assim, reduzida a um regime político eficaz, baseado na idéia de cidadania organizada em partidos políticos, e se manifesta no processo eleitoral de escolha dos representantes, na rotatividade dos governantes e nas soluções técnicas para os problemas econômicos e sociais” (CHAUÍ, 2012). Na concepção liberal, a democracia é encarada pelo critério da eficácia. Sendo uma questão de competência, é excludente.

No entanto, tanto na prática quanto e nas concepções democráticas, existe uma profundidade e uma verdade muito maiores do que o liberalismo abrange e deixa perceber, explica Chauí; ela destaca características do que ela chama de democracia social real. A primeira característica, a essência da democracia, é que o poder não se identifica com os ocupantes do governo, o poder não lhes pertence, mas é sempre um lugar vazio que, periodicamente preenchido por representantes eleitos pelos cidadãos. A segunda característica refere-se ao princípio republicano da separação entre o público e o privado. Por fim, Chauí esclarece que na democracia “os cidadãos são sujeitos de direitos e que, onde tais direitos não

existam nem estejam garantidos, tem-se o direito de lutar por eles e exigi-los. É esse o cerne da democracia: a criação de direitos” ”. (CHAUI, op. cit. 2012).

Quando Henri Lefebvre, no catártico ano de 1968, publicava a sua coletânea de ensaios *Le droit à la ville* colocava em evidência a demanda por um direito humano fundamental. Nas palavras de Lefebvre:

“(...) o direito à cidade (não à cidade arcaica mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc.). A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) (...)” (LEFEBVRE, 2001, p. 139)

O direito à cidade é um direito de caráter amplo e “se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade” (LEFEBVRE, 2001, p. 134).

Lefebvre defende que a cidade, obra socialmente produzida, é diferente dos demais produtos, pois a sua especificidade reside no predomínio do seu valor de uso sobre o seu valor de troca. Para Lefebvre, não pode haver cidade sem um centro dinâmico repleto de urbanidade, de espaços públicos vibrantes onde se realizam encontros, para onde convergem informações e comunicação, a diversidade, o imprevisível.

O espaço concebido por tecnocratas a serviço da modernização com suas vias cartesianamente desenhadas, máquinas de habitar, separação racional das funções urbanas, – onde não se lê os séculos, nem o tempo, nem o passado, nem o possível – representava para Lefebvre a negação de tudo que a cidade tinha de mais positivo. Nesse espaço o texto oferecido aos olhos “é perfeitamente legível, tão pobre quanto claro apesar dos esforços dos arquitetos para variar as linhas. A surpresa? O possível? Desvanecidos nesse lugar que deveria ser o das possibilidades” (LEFEBVRE, 1969, p. 141).

Lefebvre esclarece que a industrialização, sob o pretexto de arrumação e de plano, impõe a segregação de grupos, etnias, estratos e classes sociais, destruindo a cidade morfológicamente e ameaçando a vida urbana. Esses grupos, expulsos da cidade para as periferias, perdem o entendimento da cidade como obra criativa e coletiva. O habitat (a moradia reduzida à função, o habitante submetido à

cotidianidade alienada) substitui o habitar (o viver plenamente a cidade). O urbanismo, ideologia e estratégia de classe calcada sob uma racionalidade segmentadora, intensifica as segregações através da separação funcional das atividades e da sociedade no espaço. Na sua *Introdução à Modernidade* (1962) Lefebvre anunciava:

“Tudo o que era separável foi distinguido e separado: não somente os domínios e os gestos, mas os lugares e as pessoas. O que desde as idades neolíticas, era quase confundido nos lugares espontâneos da vida social foi separadamente jogado no tempo e no espaço. De maneira que os intermediários entre esses elementos separados (quando eles existem, o que é um bem: meios de comunicação, ruas e estradas, sinais e códigos, agentes de câmbio e de comércio, etc.) recebem uma importância exagerada. O que liga torna-se mais importante do que os “seres” ligados. Mas esta importância não confere em nada vida e atividade a esses intermediários. A rua e a estrada tornam-se essenciais, mas desérticas na mesma circulação incessante e sempre repetida. A venda torna-se mais importante do que a produção, a troca mais do que a atividade, os intermediários mais do que os criadores, os meios mais que os fins. E tudo cai no tédio.” (LEFEBVRE, 1969, p. 142)

É contra essa ordem que Lefebvre estabelece a ideia do direito à cidade com o objetivo fazer com que os problemas expostos entrassem na consciência e nos programas políticos, o que só seria possível na condição de um humanismo e de uma democracia renovados, numa vida urbanas libertadas dos antigos limites da escassez e do economismo.

Harvey (2008) acrescenta ao conceito que o direito à cidade “é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade”. Trata-se de um direito comum, uma vez que esta transformação está vinculada ao exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização, cujas limitações impostas pelo neoliberalismo, agravaram as questões levantadas por Lefebvre:

“O direito à cidade não pode ser concebido como um direito individual. Ele demanda um esforço coletivo e a formação de direitos políticos coletivos ao redor de solidariedades sociais. No entanto, o neoliberalismo transformou as regras do jogo político. A governança substituiu o governo; os direitos e as liberdades têm prioridade sobre a democracia; a lei e as parcerias público-privadas, feitas sem transparência, substituíram as instituições democráticas; a anarquia do mercado e do empreendedorismo competitivo substituíram as capacidades deliberativas baseadas em solidariedades sociais.” (*apud* MARICATO *et al.* 2013, p.32)

A ideia de uma nova humanidade, o ser humano aperfeiçoado para um mundo aprimorado que já está presente nas utopias do Renascimento, certamente carrega um perigo autoritário. Mas é do mesmo modo autoritário estagnar as

peças e o mundo social naquilo que são hoje, como se não existisse qualquer possibilidade de mudança. Em todo o projeto político transformador existe um componente utópico, a visão de uma sociedade nova em um mundo organizado de forma diferente. Sem isto, a humanidade estaria condenada a permanecer com o já existente e a disputa política seria reduzida à mera destinação de recursos.

O termo utopia, criado por Tomas Morus (1516), significa “lugar nenhum”. Morus designava assim uma ilha habitada por uma sociedade imaginária onde não existe a propriedade privada nem dinheiro, preocupada com a felicidade coletiva e a organização da produção, onde todos os cidadãos seriam iguais e viveriam em harmonia. Tal alegoria serviu como contraponto pelo qual Morus criticou a sociedade da sua época.

Utopia, em um sentido mais amplo, designa o projeto de uma sociedade perfeita. O termo pode adquirir um sentido pejorativo ao se considerar esse ideal como algo irrealizável, logo, fantasioso. Por outro lado, possui um sentido positivo quando se defende que esse ideal contém o germe do processo social e da transformação da sociedade.

Muitos propuseram cidades ideais que, conforme acreditavam, criariam sociedades ideais. As propostas modernistas se enquadram nessa categoria. A jornalista Jane Jacobs, em sua obra *Death and Life of Great American Cities* (1961), articula contra as palavras-de-ordem do urbanismo moderno e define o legado de Le Corbusier e Ebenezer Howard na tradição utópica, cuja receita de salvação das pessoas é acabar com as cidades. Nas palavras de Jacobs: “Le Corbusier planejava não apenas um ambiente físico; projetava também uma utopia social” (JACOBS, 2001, p. 22).

Lefebvre ressalta uma urgência de transformação dos instrumentos intelectuais e propõe o uso de uma utopia experimental, estudando-se na prática suas implicações e conseqüências, é isso que interessa. O lado positivo do pensamento utópico conduziu Lefebvre a perguntar: “Atualmente, quem não é utópico?” (LEFEBVRE, 2001, p. 110). É a rejeição de um *status quo*, fatalista ou oportunista. O conceito-chave na abordagem de Lefebvre para utopia é “transdução”, ou a construção intelectual dos objetos possíveis.

De forma proativa, pensamento utópico está implicado na formulação de metas radicais. Como David Harvey coloca: “Sem uma visão de utopia não há nenhuma maneira para definir que porto ao qual podemos querer

navegar”(HARVEY, 2000, p 189). Harvey, ecoando o pensamento de Lefebvre, reage a esta situação expondo maneiras em que as realidades urbanas existentes apóiam estruturas e práticas sociais opressivas e excludentes e, ao mesmo tempo projeta visões alternativas.

A mobilidade urbana é tida como essencial para a garantia o pleno acesso à cidade e a efetivação de outros direitos sociais. Dessa maneira, a implementação do Projeto Tarifa Zero nas cidades brasileiras, reivindicado pelo Movimento Passe Livre, faz parte do embate pela reivindicação do direito à cidade. A discussão da proposta da tarifa zero, ou seja, do transporte público gratuito vai contra a lógica capitalista, na qual tudo é mercadoria; logo, é um conceito inaceitável e absurdo do ponto de vista da racionalidade mercantil do sistema. A gratuidade implica uma sociedade diferente, baseada em valores e regras diferentes daquelas do mercado e do lucro capitalistas. É, é por esse motivo, um princípio revolucionário.

No entanto, embora seja um imperativo de justiça social, o projeto não garante por si só o direito e acesso à cidade. As utopias servem como um ponto de partida, não como um fim, e não devem ser esgotadas no plano da sua realização. Mais relevante que a viabilidade da implementação do Projeto Tarifa Zero, são as questões que a proposta coloca na pauta de discussão: qualidade, custo do transporte público e sua relação com qualidade de vida nas cidades; mercantilização do espaço urbano e degradação do espaço público; injustiças e distorções tributárias; relação Estado e capitais e sua atuação nas cidades. O projeto é um argumento de luta tática da classe trabalhadora e não garante sozinho o pleno direito à cidade, mas é um ponto importante no processo dessa conquista.

3. Utopias do século XX

“É possível pensar que as reivindicações revolucionárias de uma época correspondem à ideia que essa época tem de felicidade.”

Debord e Fillon (Potlatch nº 14, novembro de 1954)

3.1 Utopia 1 – A Cidade Modernista

Em 1928 um grupo de 24 arquitetos, de diferentes nacionalidades europeias, reuniram-se no Château Sarraz na Suíça e fundaram o CIAM, Congresso Internacional da Arquitetura Moderna, do francês Congrès Internationaux d'Architecture Moderne. O CIAM tornou-se a partir de então um instrumento de intercâmbio de ideias entre arquitetos até a sua crise e dissolução no último encontro realizado em Dubrovnik, Iugoslávia, em 1956.

O Congresso passou por diferentes etapas de desenvolvimento. Na primeira, de 1928 a 1930, voltou-se para os temas dos padrões mínimos de vida e uso eficiente do lote e nesta fase a questão urbanística recebeu pouca ênfase. Em sua primeira declaração, formulada em La Sarraz, as três funções fundamentais com cujo cumprimento o urbanismo deve se preocupar são morar, trabalhar e recrear. Seus objetos essenciais são a destinação do solo, organização dos transportes e a legislação. O tema recebe poucas linhas e a discussão gira em torno de questões como métodos eficientes de produção que devem suplantar a estética e métodos do passado.

É a partir de 1933, cujo tema foi A Cidade Funcional, que o planejamento urbano ganhou ênfase predominante. Dominado pela presença de Le Corbusier “o CIAM IV, de 1933, foi sem sombra de dúvida o congresso mais abrangente do ponto de vista urbanístico, em virtude de sua análise comparativa de trinta e

quatro cidades européias. Dele surgiram os artigos da Carta de Atenas” (FRAMPTON, 1997, p. 328). É também nesse momento que a circulação deixa de ser um “objeto essencial” e passa a ser discutida como “função fundamental” da vida urbana, mesma categoria das funções morar, trabalhar e recrear.

A cidade funcional atende as demandas da sociedade da máquina e a vida rural, medida pelas estações do ano ou forças da natureza, dita as suas regras. A vida é regida pelo ciclo solar, *la journée solaire*, que limita a distribuição dos espaços. Essa ocupação fornece os dados do problema de circulação. A Carta de Atenas estabelece:

“O desejo de reintroduzir na vida as condições naturais parece, à primeira vista, aconselhar uma maior extensão horizontal das cidades; mas a necessidade de regulamentar as diversas atividades segundo a duração do trajeto solar se opõe a essa concepção, cujo inconveniente é impor distâncias que não têm relação com o tempo disponível. É a habitação que está no centro das preocupações do urbanista e o jogo de distâncias será regulamentado de acordo com a sua posição no planejamento, em conformidade com a jornada solar de vinte e quatro horas, que ritma as atividades dos homens e dá a justa medida a todos os seus empreendimentos.” (in: CARTA DE ATENAS, 1993)

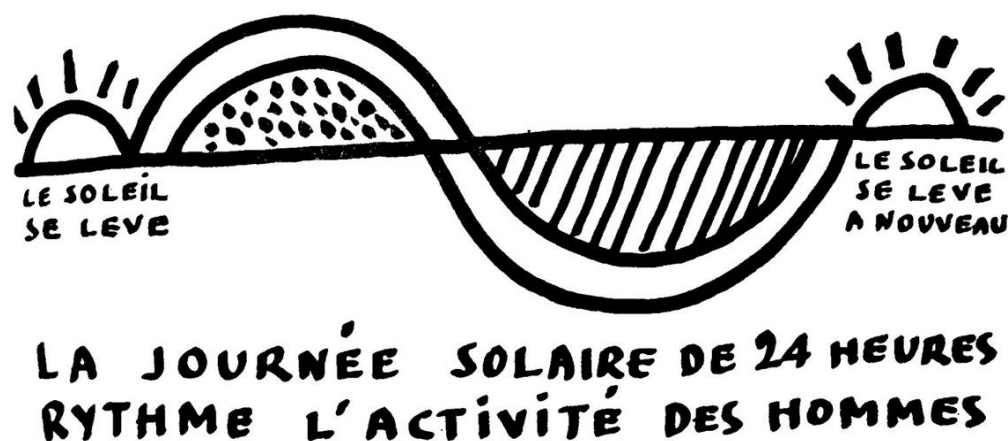


Figura 13: Carta de Atenas, a atividade humana ritmada pela jornada solar de 24 horas.

A circulação tornou-se uma função primordial e pede um programa cuidadosamente estudado. Na cidade funcional nada é arbitrário e tudo tem uma missão. A missão da circulação é “dissipar a confusão entre as velocidades naturais (o passo do homem) e as velocidades mecânicas (automóveis, ônibus, bondes, bicicletas e motocicletas) por meio de uma classificação adequada”. (CORBUSIER, 1946, p. 81) e estabelecer o contato entre as três outras funções chave do urbanismo.

Essa classificação é feita pela separação das diferentes velocidades – pedestre e veículos – e das diferentes funções – trânsito, distribuição e circulação lenta. A circulação mecânica ocorre em pistas de diferentes perfis que atendem a objetivos diversos. Quanto mais rápida a necessidade do fluxo, mais reta deverá ser a via. Paradas e estacionamentos não são permitidos. Os cruzamentos são inimigos da circulação, causadores de paradas e perturbadores do trânsito. Devem acontecer em sentido único e podem apresentar níveis diferenciados. “Os cruzamentos de automóveis instauram uma técnica verdadeiramente científica, excluindo qualquer critério arbitrário”. (CORBUSIER, 1946, p. 83)

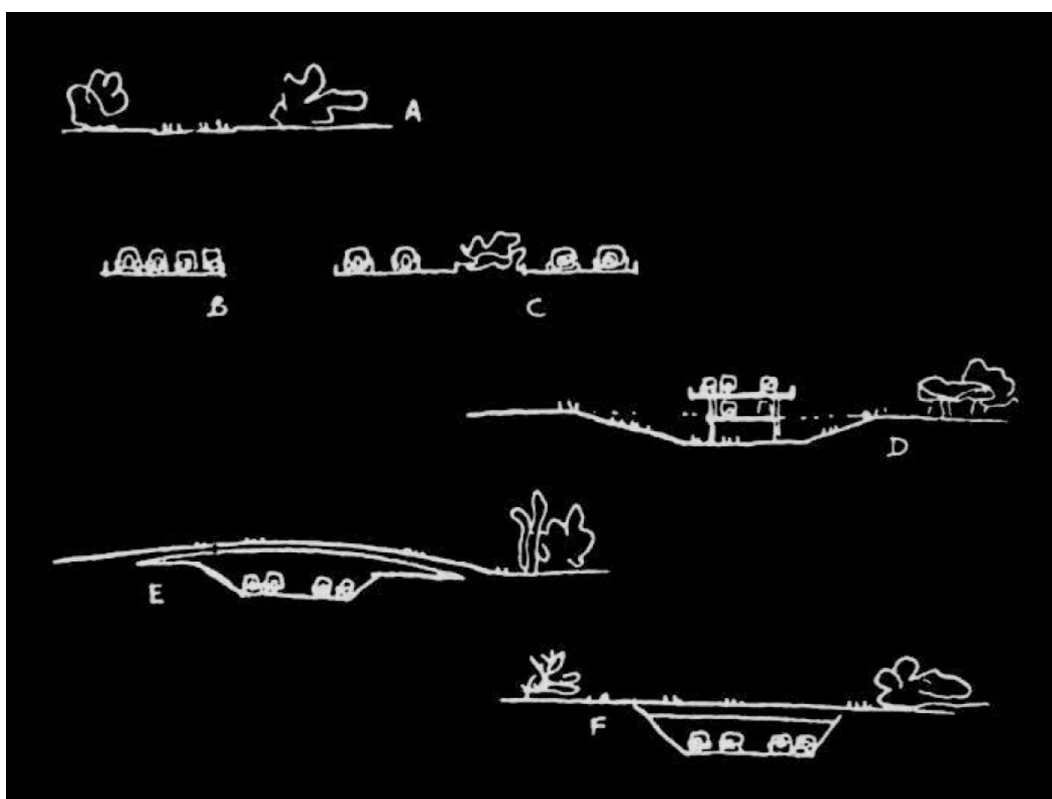


Figura 14: Diferentes perfis das pistas de auto-estradas. Fonte: CORBUSIER, L. Planejamento Urbano. p. 82

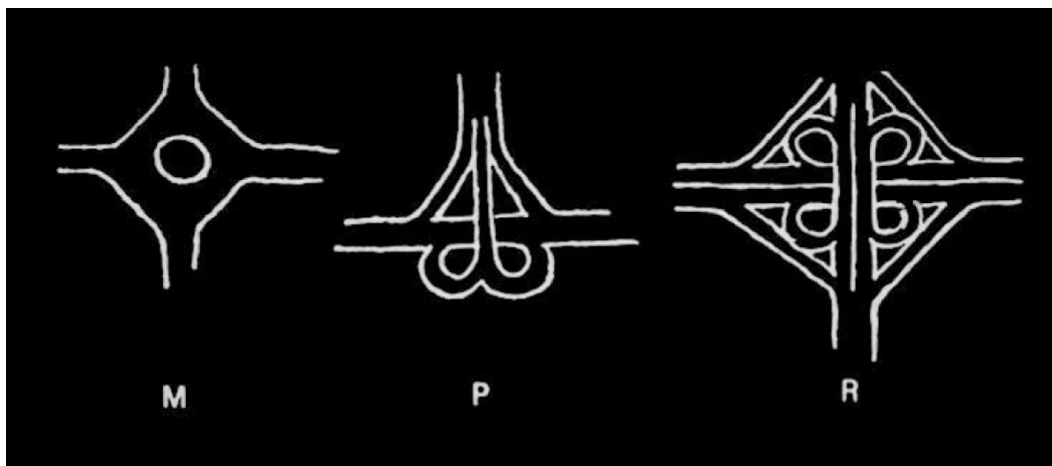


Figura 15: Cruzamento dos veículos rápidos. Em nível no solo (M) e em níveis diferenciados (P e R). “Os cruzamentos de automóveis instauraram uma técnica verdadeiramente científica, excluindo qualquer critério arbitrário” (p.83) Fonte: CORBUSIER, L. Planejamento Urbano.p. 84

A regra para a passagem das auto-estradas nas cidades e nos campos prevê que isto aconteça:

“(…) de acordo com o sistema mais direto, mais simplificado, inteiramente ligado ao solo, à sua topografia, mas totalmente independente dos edifícios que poderão ficar mais ou menos próximos uns dos outros.

A ligação entre esses edifícios será, então, assegurada por uma rede de distribuição que se comunicará com as vias de trânsito; cada uma das ramificações dessa distribuição alarga-se em sua extremidade, formando um parque de estacionamento, completado por uma garagem, partes integrantes, um e outra, da unidade de habitação ou da unidade de trabalho, de lazer.” (CORBUSIER, 1946, p. 83)

A circulação vertical também é contemplada na proposta da cidade funcional. Ao conferir altura e densidade às construções, libera-se terreno ao seu redor. A eficiência da máquina – o elevador – contribui dessa forma para o uso racional do solo urbano. Para comprovar as vantagens da cidade concentrada sobre a cidade dispersa, Corbusier propõe um cálculo comparativo entre custos percorridos por uma pessoa, horizontalmente e verticalmente, acrescentando aos custos horizontais valores referentes ao transporte, pavimentação e infra-estrutura. E afirma:

“Desse modo será julgada a disputa entre a cidade dispersa e a cidade concentrada e, nesta matéria de circulação, será fixada a escolha entre duas concepções de exploração de progresso: circular a pé, na cidade, em parques, ou consagrar, todos os dias, duas ou três horas de transportes mecânicos longínquos. Parece que a resposta deveria ser a seguinte: o homem da civilização da máquina circulará a pé, no interior de sua cidade reorganizada. Nos planos de urbanismo, fará figurar, ao lado da tradicional escala métrica, uma outra escala: a da marcha a pé (4

quilômetros por hora), cuja presença ao lado das escalas de medida levará a reflexões úteis.” (CORBUSIER, 1946, p. 88)

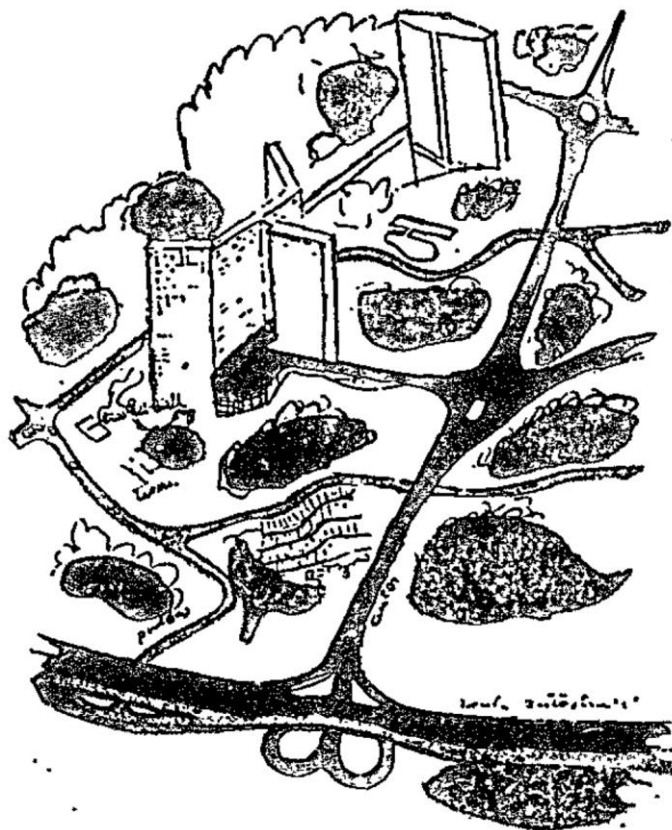


Figura 16: A circulação articula as funções chave morar, trabalhar e recrear

Para a concepção urbana dos modernistas, a situação da circulação nas cidades estava a caminho de um desastre e a rua, representação da desordem circulatória, era entendida como o problema. O urbanismo exemplar da época tinha o plano de Cerdà para Barcelona como modelo. No entanto, essa proposta não eliminava a rua corredor e não favorecia a orientação da edificação, sempre vinculada à rua. “Abolida a tirania da rua, todas as esperanças são permitidas” (CORBUSIER, 1946, p. 93). Com a liberação do solo e a classificação das circulações de pedestres e de automóveis, a edificação não é mais orientada em função da rua e a cidade é pensada como um parque. A natureza – essencial para as funções morar, trabalhar e cultivar o corpo e o espírito – também se faz presente, então, na função circulação.

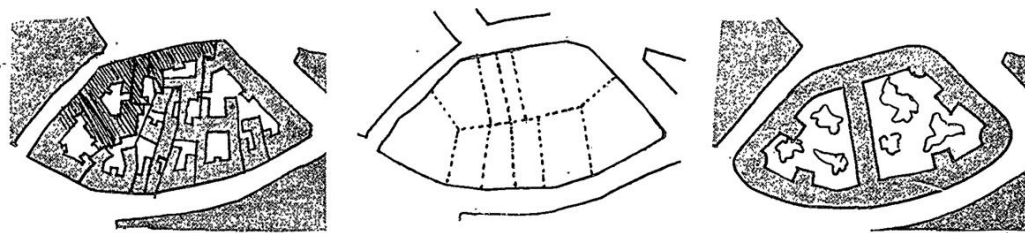


Figura 17: Ilhota e seus casebres; reunificação da propriedade fundiária; novo dispositivo construído, feito de imóveis que dão para ruas e para grandes pátios. Fonte: CORBUSIER, L. Planejamento Urbano.p. 91 e 92

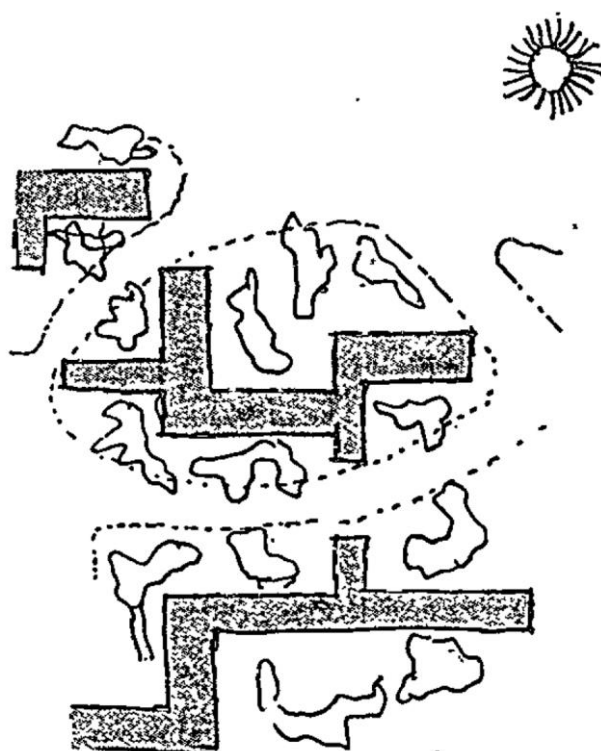


Figura 18: A cidade se transforma pouco a pouco em um parque. Fonte: CORBUSIER, L. Planejamento Urbano.p. 94

A cidade modernista é racional, funcional, segregadora pelo seu zoneamento monofuncional e hierarquização de tráfegos de velocidades distintas. Relaciona-se com a vida urbana como algo previsível. Algo que pode ser dominado, controlado e direcionado. Essa visão, que pode parecer sensata, conduz a uma incapacidade de aceitar a espontaneidade dos movimentos e a aleatoriedade dos deslocamentos. Existe um antagonismo entre a estaticidade do pensamento urbano modernista e as dinâmicas de uma sociedade.

A circulação é de fato um objeto fundamental na concepção e espacialização de uma cidade. Essa constatação pode ser ilustrada pelo fato de que Brasília, um

exemplo prático da aplicação das premissas da Carta de Atenas, nasce do “gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse” (COSTA, 1991, p.22), a marcação de seus eixos, suas principais vias de circulação. No entanto, embora se proponha a adotar a escala da marcha a pé e o ciclo solar como limitador das distribuições do espaço, é o automóvel que possui papel central na sua espacialização e escala. Os custos ambientais e sociais de uma cidade baseados no automóvel são hoje amplamente debatidos e questionados.

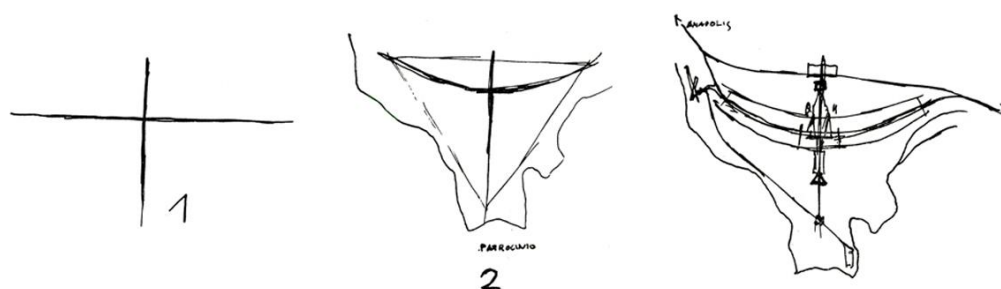


Figura 19: Marcação dos eixos de circulação, gesto fundador de uma cidade modernista – Brasília. Fonte: COSTA, L. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: GDF. p. 21

Novos conceitos foram introduzidos – mobilidade, multi-modalidade, acessibilidade, entre outros – à questão da locomoção nas cidades. O carro, não mais a rua, desponta como um grande vilão. O sonho de modernidade, que inspirou confiança no futuro e na tecnologia, se transformou num pesadelo. A conquista do transporte individual já não é garantia de uma livre circulação pela cidade e acesso ao que esta oferece. Os congestionamentos são somente a parte mais evidente do problema causado por um modelo baseado no uso do transporte individual.

Muitas críticas e questões emergiram e aparentemente “todas as tentativas de criar um novo começo apenas desacreditaram a idéia de um novo começo” (KOOHAAS, 1995). No entanto, algo do ideário modernista permanece vivo e latente nos que buscam e trabalham por uma cidade democrática e inclusiva: o uso do espaço público para um livre circular, a visão de uma cidade sem barreiras que proporcione mobilidade total para todos e o acesso a tudo que a cidade oferece.

3.2. Utopia 2 – A Crítica Urbana Situacionista



Figura 20: *Le fond de l'air est rouge* - 1977 Chris Marker

Em 27 de julho de 1957 a Internacional Letrista de Guy Debord e os integrantes do Movimento Internacional por uma Bauhaus Imaginista (MIBI) realizaram uma conferência de unificação que resultou na fundação da Internacional Situacionista (IS). O movimento europeu de crítica social, cultural e política reuniu poetas, arquitetos, cineastas, artistas plásticos entre outros. Ao longo de sua história o grupo teve aproximadamente 70 membros, no entanto, devido a expulsões frequentes o número de membros em qualquer momento nunca foi mais que entre 10 e 20. O grupo surge em um período de mudança completa nos movimentos revolucionários, que começa por volta de 1956, onde as organizações clássicas são deixadas para trás.

O contexto que forneceu os elementos que possibilitaram a criação da IS compreendia as grandes mudanças que a sociedade capitalista começava a atravessar depois dos anos 40. A recuperação do surrealismo pela cultura instituída, a funcionalidade da arquitetura e urbanismo, espetaculização da vida cotidiana e supervalorização do consumo somados à contestação operária de um marxismo convertido em propaganda estatal. Dentro desse cenário a ideia

Situacionista era ambiciosa: “é preciso mudar o mundo.” (*apud* JACQUES, 2003, p. 43).

Suas ideias, práticas e procedimentos já estavam sendo anunciados e publicados, em especial pelos periódicos *Internationale Lettriste* e *Potlatch*, do grupo Internacional Lettrista (1952-1957).

“As questões tratadas em *Potlatch*, inicialmente mais ligadas à arte, à superação do surrealismo e principalmente às ideias de ir além da arte, passaram a tratar da vida cotidiana em geral, da relação entre arte e vida, e, em particular, da arquitetura e do urbanismo, sobretudo da crítica ao funcionalismo moderno” (JACQUES, 2003, p. 16).

Em seguida estas ideias se deslocam para as esferas políticas e culminam na participação ativa dos situacionistas nos eventos de Maio de 1968 em Paris.

A palavra situacionista é “referente à teoria ou atividade prática de construções de situações” (*apud* JACQUES, 2003, p. 65), ou seja, a habilidade que os indivíduos têm de, nos diferentes níveis da prática social, criar ativamente as situações ao invés de somente reconhecê-las como alguma coisa exterior. O grupo pretendia assim enfatizar a criação de comportamentos capazes de romper com o estado geral de passividade.

O passo inicial do grupo foi realizar uma avaliação das vanguardas históricas, uma vez que estas perderam sua força revolucionária. A relação dos situacionistas com a nova esquerda em ascensão tornou-se bastante estreita e em meados de 1958, com o lançamento da revista *Internationale Situationniste*, os temas dessa vanguarda são retomados e atualizados. No primeiro número, são publicados textos com os temas do novo urbanismo, da automatização produtiva e das técnicas mais desenvolvidas de condicionamento, em especial da ideologia do consumo.

O tratamento da vida cotidiana, um dos pontos tratados pelo grupo, está diretamente relacionado à crítica do grupo ao urbanismo. Em 1945, Lefebvre escreveu a *Crítica da Vida Cotidiana* como uma continuação de outros escritos. O estudo foi concebido como uma “introdução” a um campo de investigação que até então não havia sido explorado. Lefebvre apresenta uma leitura da tensão entre os seus diferentes elementos e potencialidades da vida cotidiana.

O estudo pretende revelar não somente os aspectos negativos do modo de vida, mas também a riqueza escondida sob as duras condições enfrentadas pelos

trabalhadores. No cotidiano estão contidas as adversidades que caracterizam a vida dos trabalhadores e uma autêntica capacidade produtiva e criadora, capaz de gerar as possibilidades de produção uma vida nova.

Este pensamento influencia o Urbanismo Unitário que significa que o urbanismo não deveria ser feito sem observar o comportamento das pessoas. Se a utopia modernista propôs a cidade que moldava o homem, a cidade gerando modos de vida, na utopia situacionista, ao contrário, o que molda a cidade é o seu habitante. A cidade situacionista, impossível de ser planejada, é o resultado de uma construção coletiva livre.

A idéia básica do Urbanismo Unitário era partir da construção de ambiências em ligação com os comportamentos experimentais. Seu caráter “unitário” se devia ao emprego conjunto de técnicas e meios artísticos na construção de ambiências. As investigações urbanas, em um primeiro momento, se referiam à experiência da cidade existente e à utilização dessas experiências para propor uma cidade situacionista. Tais experiências davam-se através de procedimentos como a psicogeografia, a deriva e a construção de situações.

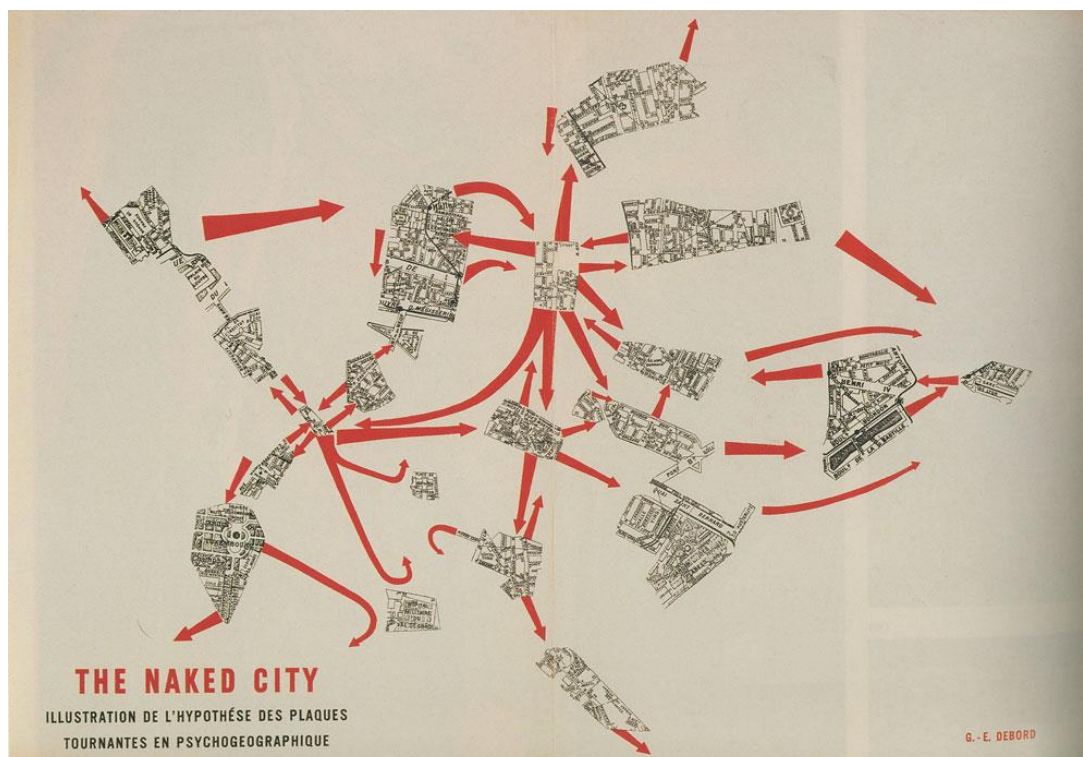


Figura 21: *The Naked City*, representação gráfica da psicogeografia e da deriva. Composto por vários recortes do mapa de Paris e setas vermelhas que indicam as ligações possíveis entre essas unidades. As unidades não correspondem à sua localização no mapa da cidade real, mas demonstram uma organização afetiva desses espaços ditada pela experiência da deriva. As setas representam essas possibilidades de deriva.

A psicogeografia trata de uma geografia afetiva, subjetiva, que buscava cartografar as diferentes ambiências psíquicas provocadas basicamente pelas deambulações urbanas que eram derivas situacionistas. O primeiro número da revista *Potlatch*, junho de 1954, apresenta uma proposta de psicogeografia:

“Em função do que você procura, escolha uma região, uma cidade de razoável densidade demográfica, uma rua com certa animação. Construa uma casa. Arrume a mobília. Capriche na decoração e em tudo que a completa. Escolha a estação e a hora. Reúna as pessoas mais aptas, os discos e a bebida convenientes. A iluminação e a conversa devem ser apropriadas, assim como o que está em torno ou suas recordações. Se não houver falhas no que você preparou, o resultado será satisfatório”. (apud JACQUES, 2003, p. 16)

As ideias da prática da deriva, apropriação do espaço urbano pelo pedestre através da ação do andar sem rumo, e construção de situações também surgem inicialmente no periódico *Potlatch*.

“A construção de situações será a realização contínua de um grande jogo deliberadamente escolhido; a passagem de um ao outro desses cenários e desses conflitos em que os personagens de uma tragédia morreriam em vinte e quatro horas. Mas o tempo de viver não faltará mais. Uma crítica do comportamento, um urbanismo influenciável, uma técnica de ambiências devem se unir a essa síntese, nós conhecemos os seus primeiros princípios. É preciso reinventar em permanência a atração soberana que Charles Fourier chamava de livre jogo das paixões”. (apud JACQUES, 2003, p. 16)

Os situacionistas queriam provocar uma revolução e pretendiam usar a arquitetura e o ambiente urbano em geral para induzir à participação, para contribuir nessa revolução da vida cotidiana contra a alienação e passividade da sociedade. A partir 1961, a IS deixa de publicar textos sobre as cidades e passa a se dedicar a questões políticas, ainda assim, relacionados à questão urbana.

Os Situacionistas abandonaram a teoria do Urbanismo Unitário no momento em que a urbanização se tornou verdadeiramente volumosa, isto é, depois de 1960. Essa transição foi a abdicação da ideia de elaborar um urbanismo e, a partir daí, a adoção da ideia de que todo o urbanismo é uma ideologia. Assim, ao assumir que todo o urbanismo seria uma ideologia burguesa, os situacionistas abandonaram o problema da cidade. Enquanto isso, Lefebvre continuou dedicado e interessado; pensou que a explosão da cidade histórica era precisamente a ocasião para achar uma teoria mais ampla da cidade, e não um pretexto para abandonar o problema. Em 1968 Lefebvre publica a sua obra *O Direito à Cidade*, resultado dessa persistência.

O Movimento Moderno ganhou força devido à necessidade das reconstruções no pós-guerra pela economia capitalista. Sua teoria apontava o urbanismo como instrumento de mudança da sociedade e que poderia evitar a revolução. O pensamento do situacionismo era o extremo oposto. Era sair da passividade, não se submeter às situações vigentes e sim construir situações, provocar a revolução. Os Situacionistas igualavam o urbanismo a uma ideologia e o denunciavam como ferramenta do capital contra a emancipação humana e criticavam a atividade do planejador classificando-a como crime.

Essa crítica configurou o Urbanismo Unitário – “teoria do emprego conjunto de artes e técnicas que concorrem para a construção integral de um ambiente em ligação dinâmica com experiências de comportamento” (IS, 1958). Uma vez conhecendo os efeitos psicológicos em uma cidade era possível construir uma crítica ao modelo urbano apresentado e conhecer a vivência social dos habitantes em suas relações cotidianas.

Os estudos situacionistas eram de fato práticas políticas. Não se pesquisava a cidade por outro motivo que não modificá-la e utilizá-la. A Internacional Situacionista se aproxima muito de momentos e idéias que hoje discutimos. O situacionismo é, antes de tudo, um manifesto pela participação efetiva e real da população nas decisões urbanas.

4. Utopia do Século XXI

Em determinada ocasião¹⁸ questionado se era um utópico, Darcy Ribeiro declarou que era “utópico de todos os lados, em cima e embaixo”, e justifica:

“(…) porque quem tem um país para fazer desse tamanho, quem tem as potencialidades imensas de uma das maiores civilizações do mundo, se não pré-figurar na cabeça o que vai ser, se não inventar o país que há de ser o país nunca vai dar certo. Nós temos séculos de erros e de absurdos porque outros pensaram o país para nós. Outros se organizaram contra o povo brasileiro. Então nós temos que um dia tomar o poder e, ao tomar o poder, temos que ter um plano.”

Harvey (2008) ao falar sobre a liberdade na cidade, a “liberdade de fazer e refazer a nós mesmos e as nossas cidades”, aponta seu pensamento na mesma direção que o sociólogo brasileiro e questiona: “poderíamos nos dar ao luxo de não sermos utópicos?” e prossegue “poderá a consideração de uma tradição utópica revelar um caminho visionário para informar nossas perspectivas de possibilidades e chamar os movimentos sociais para alguma alternativa e diferentes visões de cidade?” (HARVEY, 2013, p. 32)

Nas lutas pela transformação social é sempre necessário um elemento utópico: o entendimento de que o mundo não está condenado a permanecer do jeito que é. O presente capítulo tem como fim a reflexão sobre uma utopia de cidade para o século XXI, a proposta de cidade subjacente no discurso do Movimento Passe Livre.

¹⁸ Programa “Diálogos Impertinentes”, um programa produzido pela TV PUC no período de 1995 a 2007, com apoio do SESC São Paulo e da Folha de São Paulo. O programa gravado no dia 29/08/1995 promoveu um debate sobre o tema Utopia entre o antropólogo, escritor e senador Darcy Ribeiro (PDT-RJ) e o psicanalista e escritor Rubem Alves. Disponível em <http://www.tvpuc.com.br/sites/?p=5979>. Acesso em 19 de dez. 2015.

4.1. Arruaça por 20 centavos

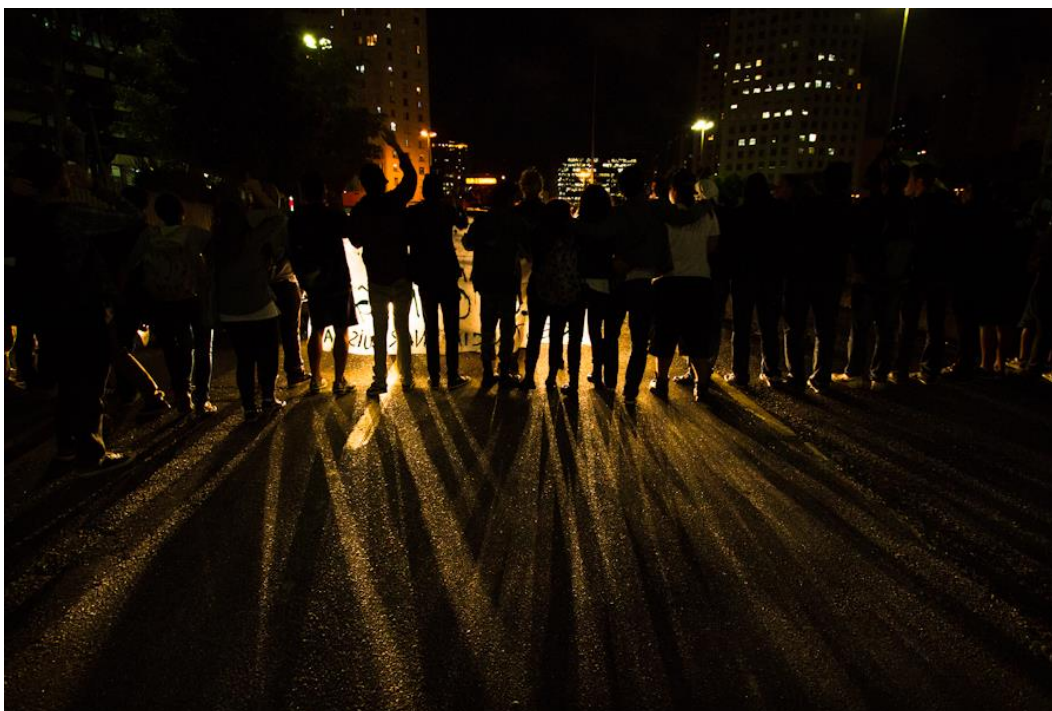


Figura 22: Grupo de manifestantes fecha a Av. 9 de julho, às 19h48. Foto: Alexandre R. Pereira

Junho de 2013. O mais expressivo levante popular da história da nova república toma as ruas pela revogação do aumento de 20 centavos (US\$ 0,05) das passagens de ônibus. O primeiro grande ato, realizado no dia 06 de junho, partiu do Teatro Municipal, no centro velho de São Paulo sob o lema: “Se a tarifa não baixar, a cidade vai parar!”. Em seu site e no Facebook o Movimento Passe Livre (MPL) publicava a convocação:

“No último domingo, dia 02 de Junho, a Prefeitura e o Governo do estado aumentaram o valor da tarifa no transporte público da capital paulista para 3,20. Apesar do argumento de que o aumento é abaixo da inflação e da promessa da implementação do bilhete único mensal, defendemos que todo aumento de tarifa é injusto e aumenta a exclusão social.

No Brasil existem mais de 37 milhões de pessoas que não podem usar o transporte público por causa dos altos valores das passagens. O Passe Livre luta junto à população por um transporte público de qualidade e pela Tarifa Zero para todos.”

A PM reprimiu o ato violentamente. O saldo da noite foram 15 detidos, pelo menos 8 feridos e o MPL é criminalizado. Defensores do governo PT e oposição manifestaram-se contra o levante popular. Setores da esquerda acusavam o movimento de empregar lideranças trabalhistas e alegavam que no “protesto em

São Paulo não tinha trabalhador”. Também defenderam que o aumento da passagem foi pouco graças à retirada de impostos que incidem sobre passagens, negociada pela presidenta Dilma Rousseff e o prefeito Fernando Haddad¹⁹. Os atos prosseguem e no Jornal da Globo o comentarista ultraconservador Arnaldo Jabor questiona: “o que provoca um ódio tão violento contra a cidade? (...) Não pode ser por causa de 20 centavos”.

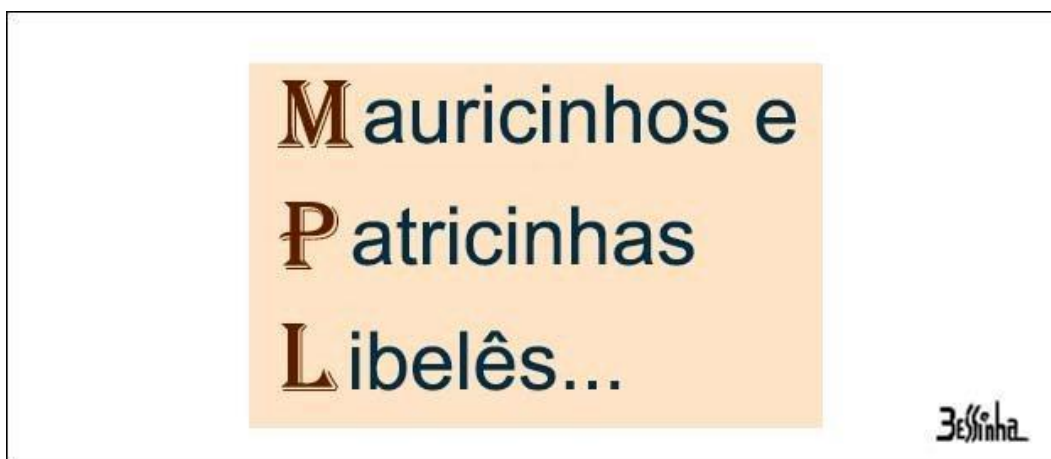


Figura 23: Charge publicada em 01/10/2013 no site Conversa Afiada

A quinta feira dia 13 de junho de 2013 foi um marco. Os editais dos jornais Folha de São Paulo e Estadão exigiam maior rigor e repressão para “conter a ação dos baderneiros”. Em sua cobrança pela retomada da Paulista a Folha ironiza “o declarado objetivo central do grupelho: transporte público de graça”. No mesmo dia o MPL chama a atenção para o forte impacto do aumento da tarifa e rebate o argumento que considera irrisório o aumento da passagem abaixo da inflação: “o aumento está abaixo da inflação sem considerar que, de 1994 para cá, com uma inflação acumulada em 332%, a tarifa deveria custar R\$ 2,16 e o metrô, R\$ 2,59. Além disso, perguntamos: e os salários da maior parte da população, acompanharam a inflação?”²⁰,

O quarto grande ato acontece sob intensa repressão policial. O discurso contra o abuso policial torna-se hegemônico na imprensa e nas redes sociais. O

¹⁹ Protesto em São Paulo não tinha trabalhador. Disponível em: <http://www.conversaafiada.com.br/brasil/2013/06/07/protesto-em-sao-paulo-nao-tinha-trabalhador> Acesso em jan. 2016

²⁰ Por que estamos nas ruas. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaio/113691-por-que-estamos-nas-ruas.shtml> Acesso em jan. 2016

jogo só virou quando a opinião pública também virou. Nessa mesma semana Jabor declara:

“Amigos, eu errei. É muito mais do que 20 centavos: O Movimento Passe Livre tinha toda a cara de anarquismo inútil, e temi que toda a energia fosse gasta em bobagens, quando há graves problemas no Brasil. Mas desde quinta-feira, com a violência policial, ficou claro que há uma inquietação tardia.” (JABOR, 2013)

Em 19 de junho o aumento das passagens foi revogado estabelecendo uma das mais importantes vitórias do movimento social brasileiro desde o fim do regime militar. Apesar da vitória, as manifestações tiveram continuidade e no dia 21 de junho o MPL suspende a sua participação em novos atos alegando a infiltração de grupos conservadores defensores de propostas sem identificação com o movimento, tal como a redução da maioria penal²¹.

Ao contrário do que é induzido ao senso comum, as cidades brasileiras possuem uma tradição histórica em revoltas populares contra as péssimas condições do transporte coletivo e pela mobilidade urbana. Acontecimentos como a Revolta do Vintém de 1879/1880 no Rio de Janeiro, o Quebra-Bondes soteropolitano de 1930, o Quebra-quebra dos ônibus de Salvador 1981, integram o longo repertório de lutas das populações urbanas pelo transporte coletivo e contra um sistema entregue à lógica da mercadoria. Mais recentemente, em especial a partir de 2003, intensas lutas têm sido travadas em torno da questão. Dessas lutas surge o Movimento Passe Livre.

Para o MPL a mobilidade urbana não está restrita ao direito de ir e vir do trabalho, como atualmente é imposta pela organização do sistema. O MPL entende o transporte coletivo como essencial para a circulação, apropriação da cidade e garantia da efetivação de direitos como saúde, educação e cultura. Dessa forma, não deveria ser pago mediante tarifa, e a pauta do movimento defende a adoção da tarifa zero. A reivindicação por melhorias na qualidade e acesso do transporte coletivo significa lutar pelo direito à cidade em oposição ao controle do espaço público. É a visão revolucionária de uma cidade sem barreiras.

Essa história está ainda em construção.

²¹ MPL acusa onda conservadora e desiste de novas manifestações. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1298903-mpl-suspende-novas-manifestacoes-em-sao-paulo.shtml> Acessado em jan. 2016.

4.2. Projeto Tarifa Zero

O tema do transporte e do trânsito na cidade de São Paulo sempre foi um problema complexo e desafiador. Luiza Erundina governou a cidade durante o período de 1989 a 1993, assumiu no ano da primeira eleição direta para presidência após o período de ditadura militar. “Mulher, nordestina, solteira, com cara de povo, sem qualquer preocupação de cortejar o eleitorado de classe média” (SINGER, 1996, p.20). Eleita pelo primeiro turno, com um histórico de lutas em movimentos sociais, precisou vencer resistências até mesmo dentro do próprio partido. Durante sua gestão adotou como lema a ideia de “inversão de prioridades”, ou seja, abraçou a compreensão de que era necessário redirecionar as políticas públicas para os que mais necessitavam delas. Dessa forma, a política de transporte coletivo foi uma pauta importante durante o seu governo.

Partindo das demandas dos movimentos populares e de compromissos com a justiça social, Erundina propôs a implementação do Projeto Tarifa Zero para o transporte público coletivo de São Paulo. O Projeto foi elaborado pela equipe da Secretaria de Transportes, cujo titular era o engenheiro Lúcio Gregori. A proposta é o subsidiamento total da tarifa através das receitas gerais do município – com a criação de um Fundo de Transporte – e a municipalização do serviço de ônibus, permitindo a cobrança por quilômetro rodado. Dessa forma fica garantida a sua viabilidade e aplicabilidade tanto financeiramente quanto juridicamente.

Primeiramente houve o redimensionamento da frota, porque a tarifa é um regulador de demanda, – se o serviço passa a ser gratuito, a demanda aumenta. Erundina aumentou a frota da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC (antiga empresa municipal de transporte extinta na gestão Paulo Maluf – 1993 a 1997). A frota privada também estava obsoleta e foi obrigada a ser renovada. Posteriormente, através de audiências públicas, apresentou os dados e planilhas da CMTC e exigiu que os empresários das companhias privadas de transporte coletivo fizessem o mesmo, de maneira que a sociedade ficou plenamente informada quanto aos recursos que seriam necessários.

Para subsidiar a tarifa sem interferir nos orçamentos de programas sociais prioritários como saúde e educação, foi proposto que o recurso viesse de uma mudança tributária: o IPTU progressivo. Os imóveis com até 50 metros quadrados continuariam isentos de impostos e os imóveis maiores e em zonas mais nobres da

cidade pagariam mais, configurando uma forma de redistribuição de renda que é a base da justiça social.

O poder econômico prevaleceu sobre a demanda social e a Tarifa Zero não foi implantada. O projeto esbarrou na objeção da maioria dos vereadores da Câmara Municipal, ecoando a resistência das elites a políticas redistributivas. Um pouco mais de duas décadas após este episódio manifestações de grandes proporções tomam as ruas de diversas cidades do país. Dessa vez, o objetivo é outro.

4.3. Da Revolta do Buzu ao MPL

No período entre final de agosto e começo de setembro de 2003, durante mais de três semanas, milhares de pessoas tomaram as principais vias de Salvador. Estima-se que 40 mil pessoas participaram desses protestos contra o aumento de tarifas de ônibus na capital baiana, curiosamente, de 20 centavos – de R\$ 1,30 para R\$ 1,50. As manifestações ficaram conhecidas como a Revolta do Buzu e deixaram como principal legado a “consciência de que a mobilização popular é um sólido instrumento de pressão e de conquistas sociais” (ORTELLADO, 2013).

O movimento enfrentou a repressão policial, a distorção dos fatos por parte da mídia oficial e foi exigido na prática de um afastamento dos modelos hierarquizados de organização. Ao fugir de um modelo tradicional de organização, a Revolta deixou em aberto o sentido das mobilizações. Na reta final das negociações a União Nacional dos Estudantes (UNE) e a União Brasileira dos Estudantes Secundaristas (UBES) tentaram cooptar e direcionar uma revolta que não iniciaram, caracterizada até então como um movimento autônomo e espontâneo. Tomaram a dianteira de um processo político que não iniciaram e não entendiam em sua essência e passaram a negociar com o poder público. Emplacaram meias concessões com os governantes, no entanto, a principal reivindicação, a revogação do aumento, não foi atendida. (ORTELLADO, 2013)

Entre meados de 1999 e junho de 2011, Florianópolis foi palco de diversas manifestações pelo passe livre estudantil e protestos contra os aumentos de tarifas do transporte coletivo, principalmente o que ficou conhecido como as Revoltas das Catracas, nos anos de 2004 e 2005.

A gestão na prefeitura de Ângela Amin (PP, 1996 -2004) exercera um papel definitivo na organização da mobilidade urbana da cidade através do Projeto do Sistema Integrado de Transportes (SIT). O projeto, apresentado em 1996 e implantado definitivamente em agosto de 2003, teve uma recepção negativa por parte da população. Os percursos ficaram mais complicados e demorados, devido ao acréscimo de baldeações desnecessárias, e entrou em vigência um sistema multi-tarifário dividido por regiões da cidade. O transporte coletivo de Florianópolis passa então a ser alvo de uma série de contestações e propostas de melhorias surgidas de diversos espaços e movimentos sociais. Nesse contexto de movimentos e conflitos, surge em 2000 a Campanha pelo Passe Livre em Florianópolis (CPL) que luta pelo Passe Livre Estudantil.

Em 2004 a Prefeitura e empresas de ônibus, através do Conselho Municipal dos Transportes, concedem um reajuste de 15,6% sobre as tarifas de transporte público. Em resposta, milhares de pessoas vão às ruas e ocupam as principais vias da cidade durante duas semanas. A imagem marcante das manifestações foi o fechamento das pontes que ligam a porção insular à parte continental da cidade, inviabilizando o trânsito na principal via de acesso para os outros bairros e municípios da grande Florianópolis. O movimento saiu vitorioso e o aumento foi revogado através da mediação de intensa articulação política.

Ainda durante o período de revoltas, o CPL organiza um encontro nacional na cidade onde estiveram presentes representantes de grupos de Minas Gerais, Pará, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo. No evento instituem uma “Campanha Nacional pelo Passe Livre” e estipulam um calendário nacional de lutas pelo passe-livre, agendados para os três meses seguintes.

No ano de 2005, novos protestos contra um aumento médio de 8,8% sobre as tarifas tomam conta da cidade. Os protestos duraram de 30 de maio a 21 de junho, quando a Prefeitura revogou aumento. O movimento sofreu intensa repressão do Estado e teve um saldo de centenas de presos e feridos. A vitória passou por mesas de debate e intensa pressão institucional com presenças que iam do arcebispo ao prefeito. Além da vitória o saldo organizativo faz parte do legado de Florianópolis que teve como principal articulador o CPL na condução dos eventos.



Figura 24: Plenária Nacional pelo Passe-Livre, realizada no espaço Caracol Intergalactika durante a quinta edição do Fórum Social Mundial.

Diante das conquistas realizadas e prevendo uma grande presença de jovens militantes a CPL convoca uma plenária nacional para o V Fórum Social Mundial que se realizaria no mês de janeiro de 2005, em Porto Alegre (RS). Nessa plenária acontece a fundação do Movimento Passe Livre (MPL). São estabelecidos neste momento os princípios do movimento que vigoram até hoje:

“Autonomia e independência

Acreditamos que as pessoas diretamente envolvidas na luta são responsáveis pelas escolhas e criação das regras do movimento, sem depender de organizações externas como partidos e/ou entidades estudantis e financiamentos que exijam contrapartidas.

Apartidarismo mas não anti-partidarismo

Acreditamos em uma nova forma de se fazer política e não nos organizamos para eleições. Pressionamos o governo por políticas públicas, mas defendemos na nossa prática cotidiana que existe política além do voto. No entanto, é preciso deixar claro que ser “apartidário” não significa ser “antipartidário”. Assim como os apartidários, militantes de partidos políticos são totalmente bem vindos para colaborar na luta por passe livre.

Horizontalidade

Não existe hierarquia neste movimento. Não existe uma direção centralizada onde poucos decidem por muitos. Todos têm igual poder de participação.”

Formas de organização, Movimento Passe Livre

Em 2006 dá-se então o encontro essencial que estabelecerá metas mais amplas a serem perseguidas pelo movimento: o encontro com Lucio Gregori, ex-secretário de Transporte de São Paulo na gestão Luiza Erundina e um dos idealizadores da municipalização do transporte e do projeto Tarifa Zero. O contato auxilia o MPL a evoluir da bandeira pelo passe livre estudantil, para uma meta mais ampla, a da Tarifa Zero. Foi importante também para que o discurso sobre a municipalização fosse bem organizado através de exemplos e argumentos estruturados, usados até os dias de hoje pelo MPL. Ao mesmo tempo, a discussão sobre transporte público fazia o MPL pautar a discussão sobre mobilidade urbana, sobre o direito à cidade e sobre o acesso ao transporte como direito social essencial.

4.4. Passe livre para a cidade

Em pleno debate sobre o futuro das cidades e a crise do urbanismo, explodem nas cidades brasileiras movimentos sociais sob a bandeira pela defesa do “Direito à Cidade”. O conceito, introduzido por Henri Lefebvre, na Obra-manifesto *Lê droit à la ville*, publicado poucos meses antes de maio de 1968, estabelece que esse direito significa o fim das segregações e a reconquista da cidade pelas classes dela excluídas. Lefebvre aponta que “a realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades sociais, as necessidades da sociedade urbana” (LEFEBVRE, 2008, p. 138). Harvey (2008), compartilhando da mesma visão, estabelece que “o direito à cidade é mais um direito coletivo do que um direito individual. É o poder coletivo de redesenhar os processos de urbanização, de redesenhar a nós mesmos”.

Também amparado sob essa defesa manifesta-se o Movimento Passe Livre que surge no meio a uma experiência concreta de luta contra a exclusão urbana. O MPL é um movimento social autônomo, independente e apartidário – não significa ser “antipartidário” – que luta para que o transporte coletivo seja público de verdade: gerido fora da iniciativa privada, sem tarifa. O movimento vê no transporte gratuito não um fim em si, mas “um meio para a construção de uma sociedade diferente”. Acredita que, uma vez que o transporte é essencial para garantir outros direitos, essencial para a circulação e apropriação da cidade, ele

não deveria ser pago mediante a tarifa e argumenta que a sua existência é meramente uma decisão política, propondo então uma inversão de prioridades no orçamento da cidade.

A sociedade parece já estar convencida da necessidade de substituir o uso em massa dos automóveis pelo transporte coletivo. Poluição, desgastes físicos e emocionais por conta de um trânsito caótico, prejuízos de toda ordem decorrentes de congestionamentos, insuficiência e disputa pelo espaço. Um modelo que dá sinais claros de esgotamento. No entanto, a ideia de tarifa-zero ainda parece uma utopia. Para o MPL, uma utopia possível.

Austrália, Bélgica, Canadá, China, República Checa, Dinamarca, Inglaterra, Estônia, Finlândia, França, Islândia, Itália, Polônia, Rússia, Espanha, Suécia, Tailândia, Turquia, EUA, País de Gales e Brasil²². Todos esses países possuem cidades com experiência em transporte público gratuito. Trata-se de transferir o custo dos serviços públicos de transporte para a conta da sociedade como um todo, todas as partes beneficiadas e não somente do usuário. A proposta tem como objetivo a desmercantilização desse serviço, transformando-o em bem público à disposição de todos.

Cidades do mundo que possuem sistema de transporte coletivo eficiente investem em pesados subsídios. Este investimento inibe o uso do transporte individual e beneficia a sociedade como um todo. Outro argumento adotado pelos defensores do projeto refere-se à possibilidade de oferecer transporte com mais qualidade. A justificativa é que se os usuários do transporte coletivo, que em sua esmagadora maioria são pobres, pagam mediante tarifa pelo sistema do jeito que é hoje, o financiamento pelos contribuintes, subsidiado pelos impostos progressivos, possibilitaria não só mantê-lo como melhorá-lo, ampliando o investimento.

A defesa da Tarifa Zero está ligada ao modo de viver e circular pela cidade. Uma visão radical de uma cidade sem barreiras que proporcione mobilidade total para todos e o acesso a tudo que a cidade oferece já que, como afirma o movimento, “uma cidade só existe para quem pode se movimentar por ela”. Andar a pé ou de ônibus, isso sim é liberdade.

Valorizar deslocamentos a pé qualificando os espaços de circulação, aproximando as atividades. É preciso repensar as cidades. Mudar paradigmas.

²² Free Public Transports. Disponível em: <http://farefreepublictransport.com/>. Acesso em dez. 2014.

Redistribuir as atividades, aproximar os locais de trabalho das residências, criar cidades com mais centralidades e não cidades com apenas uma centralidade, ou duas. O grande problema da mobilidade urbana são os grandes deslocamentos pendulares, casa – trabalho – casa. É preciso reduzir a demanda por viagens longas, valorizar outras formas de deslocamento, especialmente o deslocamento a pé, a valorização do uso do transporte não motorizado. No entanto, existe uma persistente cultura da mobilidade pelo uso do automóvel. Então, discutir mobilidade ainda tem sido a discussão de ampliação de espaço para o carro.

Quando se amplia o espaço para o automóvel, estimula-se a seu uso criando condições para um congestionamento ainda mais severo. A solução futura será muito mais difícil, muito mais cara e muito mais demorada.

Existe atualmente uma predominância do privado sobre o público, sobre a coletividade, sobre o bem comum. A vida em comum perde espaço para a vida privada, o individualismo e o egocentrismo. Essa dimensão é refletida na cidade e na arquitetura pela predominância de soluções que primam pelo individual e pelo privado. Se a cidade for encarada como um produto coletivo, um produto público, nada mais razoável que as soluções sejam também públicas e coletivas. O automóvel, nesse contexto, é uma solução individual.

5. Considerações Finais



Figura 25: Ocupe Estelita, movimento de resistência popular contra o projeto Novo Recife

Como foi visto neste trabalho as cidades brasileiras vivem hoje uma crise no seu modelo que é apreendida de muitas formas, entre elas, pela crise da mobilidade urbana. Essa crise é resultado de uma configuração histórica de política urbana que prioriza a cidade como lugar para realização de negócios e a dimensão do privado como elemento estruturador do seu espaço.

Não se trata do esgotamento de um modelo que deu certo e que por determinada mudança circunstancial atravessa um processo de degeneração e degradação. Não, não é disso que se trata. Trata-se da constante reinvenção de um modelo de cidade mercantilista, fundamentada em ciclos econômicos, que se impõe pela violência, promove a privatização dos espaços e expulsa a classe trabalhadora para áreas periféricas e desprovidas de equipamentos urbanos.

Nesse interminável jogo de exclusão o transporte coletivo atua como uma técnica diferente de cerceamento que não é mais a de exclusão pelas muralhas, presente nas antigas cidades. As catracas colocadas nos caminhos da cidade restringem a mobilidade, impõe tempos de deslocamentos absurdos – entre pontos relativamente próximos –, e cansativas baldeações. Um transporte caro, de baixa qualidade, cujo serviço essencial é promover o deslocamento da classe trabalhadora. Para uma classe que passa boa parte do tempo de sua vida dentro de um coletivo, pouco tempo e energia sobram para o exercício da dimensão da vida pública, ou seja, política.

Aliada a essa técnica de cerceamento, chamada transporte coletivo, atuam os processos de segregação espacial. A segregação ocorre tanto pela expulsão da classe trabalhadora para áreas cada vez mais distantes, como pela proliferação dos enclaves fortificados – espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho, – que transformam a qualidade da vida pública.

Este modelo, que reflete a lógica da negação do público, expressa a construção da cidade sob as ordens do capital. Com a ascensão do ideário neoliberal e a adoção do planejamento estratégico, esta lógica ganha ainda mais ênfase e a urbanização passa a ser orientada pela submissão do poder público aos interesses privados através de novos arranjos institucionais. Mecanismos de repasse de terra pública e de privatização da gestão do território são viabilizadas pelas parcerias público-privadas em negócios onde o interesse público é claramente deixado de lado.

Contra esse modelo insurgem vozes que clamam pelo seu direito à cidade, pelo direito coletivo de construir a cidade onde se vive. Uma das vozes desse coro pertence ao Movimento Passe Livre que luta pela implementação do Projeto Tarifa Zero. Uma proposta de gratuidade que desafia a lógica da mercantilização do transporte público e questiona a preferencialização urbana que decorre da mercantilização do solo, essência da organização espacial da cidade capitalista.

Embora o projeto seja alvo de críticas e ataques tanto de setores da esquerda quanto da direita, que o acusam de “besteira utópica” entre outros adjetivos pejorativos, a proposta é em princípio funcional no capitalismo vigente. A questão envolve variáveis como: uma revisão no modelo de prestação do serviço, atualmente por concessão; revisão da remuneração, atualmente feita por

passageiros; além de uma séria e justa reforma tributária acabando com regimes de isenções e promovendo o recolhimento de impostos de forma progressiva e justa. A reforma tributária revelou-se, até o momento, o principal entrave para a realização do projeto.

Também é preciso ter em mente que a Tarifa Zero se justifica nos termos econômicos se os benefícios coletivos forem levados em conta na avaliação, não basta considerar os custos sem incluir as externalidades positivas como a diminuição dos custos sociais relacionados, por exemplo, à poluição e ao trânsito. A questão é política e não contábil. Fazer política é construir possibilidades, não gerir impossibilidades.

As utopias servem como um ponto de partida, não como um fim, e não devem ser esgotadas no plano da sua realização. Mais relevante que a viabilidade da implementação do Projeto Tarifa Zero são as questões que a proposta coloca na pauta de discussão: qualidade, custo do transporte público e sua relação com qualidade de vida nas cidades; mercantilização do espaço urbano e degradação do espaço público; injustiças e distorções tributárias; relação Estado e capitais e sua atuação nas cidades. O projeto é um argumento de luta tática da classe trabalhadora e não garante sozinho o pleno direito à cidade, mas é um ponto importante no processo dessa conquista.

Com a aprovação da PEC 74/2013 que insere a mobilidade urbana como direito social na Constituição Federal, o primeiro passo para a conquista da tarifa zero já foi dado uma vez que um direito social significa que qualquer cidadão, qualquer que seja a sua condição, deve ter acesso a tal serviço sem qualquer obstáculo de qualquer natureza.

A cidade da livre circulação partilha ideias comuns com duas utopias de cidade pensadas no Século XX. Utopia aqui entendida como a promoção da imaginação de uma cidade diferente, alimentada pela convicção de que o mundo não está condenado a permanecer do jeito que é.

Racional, funcional, segregadora pelo seu zoneamento monofuncional e hierarquização de tráfegos de velocidades distintas, a cidade modernista inclui a circulação como uma função fundamental – junto com as funções morar, trabalhar e recrear – a partir do CIAM VI em 1933 como a função mais estruturadora sob o ponto de vista urbanístico. Alvo de críticas como ausência de atenção à dimensão humana em discursos recorrentes oriundos de autores representativos da

historiografia do Movimento Moderno, no meio acadêmico e mesmo entre a opinião pública, a cidade modernista partilha com o MPL a utopia dos espaços livres e igualitários, na abolição das barreiras e hierarquias sociais.

A ideia básica do Urbanismo Unitário, defendida pelos Situacionistas anos adiante, era partir da construção de ambiências em ligação com os comportamentos experimentais através de procedimentos como a psicogeografia, a deriva e a construção de situações, ideia chave e inspiradora do nome do grupo. Ideias que promovem a vivência da cidade, a ligação afetiva com seus espaços, a abertura para o imprevisível, a possibilidade da surpresa. Para os Situacionistas, nada pode obrigar que a vida não seja absolutamente apaixonante! A dimensão da liberdade e da poesia não pode ser negligenciada.

A cidade situacionista, impossível de ser planejada, é o resultado de uma construção coletiva livre. Participação efetiva e real da população nas decisões urbanas, inspiração libertária, princípio revolucionário, a construção de uma sociedade diferente.

A economia neoliberal enfatiza muito a autonomia e não a colaboração. No entanto, enquanto esse trabalho era elaborado os ecos de 2013 ainda estavam no ar.



Figura 26: Resistência Vila Autódromo; Foto: Isabel Thees

Em São Paulo, o Movimento Passe Livre realizava mais uma série de manifestações – todos duramente reprimidos – contra o reajuste da tarifa dos transportes públicos. Nesse mesmo período, escolas foram ocupadas por estudantes contra um projeto imposto pelo governo paulista. Sob o pretexto de reorganização escolar com motivações pedagógicas, o projeto seria de fato uma política de ajuste fiscal aplicada à educação, cujos efeitos imediatos implicariam no fechamento de 94 unidades de ensino e a consequente redistribuição de milhares de alunos. Após confrontos com os estudantes e repressão por parte da Polícia Militar, o governo Alckmin recuou, anunciou a suspensão da reorganização e o afastamento do secretário da Educação Herman Voorwald.

No Rio de Janeiro moradores da Vila Autódromo, comunidade que ocupa as margens da Lagoa de Jacarepaguá desde o princípio da década de 1960, enfrentava uma inglória luta contra remoções, – ameaçadas desde 1992 e consolidadas com a eleição do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Em Recife o Movimento Ocupe Estelita, contrário ao Projeto Novo Recife que prevê a construção de torres residenciais e empresariais no terreno do Cais José Estelita, denuncia o escândalo da separação entre desenvolvimento capitalista e democracia. O Projeto, tocado pelo poderoso Consórcio Novo Recife (formado pelas construtoras Moura Dubeux, Queiroz Galvão, G.L. Empreendimentos e Ara Empreendimentos), é objeto de cinco ações judiciais que questionam sua legalidade.

Lutas pelo direito à circulação nas cidades, pelo direito à moradia, por educação, contra a privatização dos espaços públicos. Mobilizações sociais por cidades mais democráticas e inclusivas. Se é verdade, – como aponta o FMI no relatório *Causes and Consequences of Income Inequality: A Global Perspective* – que a adoção de políticas de distribuição de renda é uma forma de garantir um crescimento sustentável, tudo indica que a construção e promoção de cidades igualitárias também se enquadre nessa perspectiva. Essa história está ainda em construção, o caminho se confunde com o próprio caminhar, não começou em Salvador (2003) e não terminou em São Paulo (2013).

6. Referências bibliográficas

ARANTES, Otília Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Coleção Zero à esquerda, Petrópolis: Vozes, 2000.

ARGAN, Giulio Carlo. Imagem e persuasão. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

AZEVEDO, Lena. SMH 2016 remoções no Rio de Janeiro Olímpico. Rio de Janeiro: Mórula, 2015

BARROCAL, André. Uma fortuna de 200 bilhões protegida do IR da pessoa física. Carta Capital, 11 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/economia/uma-fortuna-de-200-bi-protegida-do-ir-da-pessoa-fisica-3229.html>>. Acesso em: jan 2016.

BEIRÃO, Nirlando. O passe livre é só um pretexto para os guerrilheiros da barafunda. R7, 13 jan. 2016. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/blogs/nirlando-beirao/2016/01/13/o-passe-livre-e-so-um-pretexto-para-os-guerrilheiros-da-barafunda/>> Acesso em: jan. 2016.

BORBA, *et al.* Brasil em movimento: reflexões a partir dos protestos de junho. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Rocco, 2014.

CAIAFA, Janice. Jornadas urbanas : exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. *in*: Novos Estudos, nº 47, março de 1997.

CALVINO, Italo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CARTA DE ATENAS. CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, 1933. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>>. Acesso em: dez. 2014.

CARVALHO, Mario Cesar. Empresas de ônibus em São Paulo registram lucro acima da média. Folha de São Paulo, São Paulo, 30 jun 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1303622-empresas-de-onibus-em-sao-paulo-registram-lucro-acima-da-media.shtml>> Acesso em: jan 2016.

CHAUI, Marilena. Democracia e sociedade autoritária. Comunicação & Informação, v. 15, n. 2, p. 149-161, jul./dez. 2012

Chegou a hora do basta. Estadão, São Paulo, 13 jun 2013. Disponível em: <<http://opinioao.estadao.com.br/noticias/geral,chegou-a-hora-do-basta-imp-,1041814>> Acesso em jan. 2016.

- CHOAY, F. O urbanismo: utopia e realidades de uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- CORBUSIER, L. Planejamento Urbano. São Paulo: Editora Perspectiva, 1946.
- COSTA, L. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: GDF, 1991.
- DE SOUZA, Marcelo Lopes. O direito ao centro da cidade. Passa Palavra, 13 abr. 2011. Disponível em: <<http://passapalavra.info/?p=37960>> Acesso em: jan. 2016.
- DECLARAÇÃO DE LA SARRAZ, CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, 1928. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>> Acesso em: dez. 2014.
- Editorial: Retomar a Paulista. Folha de São Paulo, São Paulo, 13 jun 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2013/06/1294185-editorial-retomar-a-paulista.shtml>> Acesso em: jan. 2016.
- FERNANDES, N. Nelson. Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIIIXXI). In: Scripta Nova. Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. XII, n. 270 (56), 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/144.htm>>. Acesso em: dezembro. 2015.
- FOUCAULT, Michael. Segurança, Território, População: Curso dado no Collège de France (1977-1978). 1ª Ed. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2008.
- FRAMPTON, Kenneth. História crítica da arquitetura moderna. Editora Martins Fontes, 1997.
- Free Public Transports. Disponível em: <<http://farefreepublictransport.com/>> Acesso em: dez. 2014.
- GRAHAM, Stephen. O Boomerang de Foucault - O novo urbanismo militar. In: ___ Bala Perdida: a violência policial no Brasil e os desafios para a sua superação. 1. Ed. São Paulo. Boitempo, 2015. p. 67-73.
- HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. Multidão: Guerra e democracia na era do Império. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Record, 2014.
- HARDT, Michael; NEGRI, Antônio. Multidão: Guerra e democracia na era do Império. 4ª Edição. Rio de Janeiro: Record. 2004.
- HARVEY, D. A brief history of neoliberalism. 1ª Ed. New York: Oxford University Press, 2005.
- HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. 2ª Ed. São Paulo: Annablume, 2006.
- HARVEY, D. The right to the city. In: ___ New Left Review. Set, out. 2008. Disponível em: <<http://newleftreview.org/?page=article&view=2740>>. Acesso em: jan. de 2016.
- HARVEY, David. Condição Pós-moderna. 23ª Edição. São Paulo: Edições Loyola, 2012.
- HARVEY, David. Discurso de abertura na Tenda de Reforma Urbana no Fórum Social Mundial. Belém, 2009. Disponível em: <http://agb-recife.webnode.com.br/news/discurso-de-abertura-na-tenda-de-reforma-urbana-29-de-janeiro-de-2009-forum-social-mundial-belem/> Acesso em: mai. 2015.
- HARVEY, David. Spaces of Hope. Edinburgh, Edinburgh University Press, 2000.

- HARVEY, David. The crisis of Planetary Urbanization. In ___ Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities. 1ª Ed. MoMA, Nova Iorque: 2014. p. 26-31.
- INTROÍNI, Paulo Gil. Tributação dos ricos: o debate interdito. Carta Maior, 07 mar. 2015. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/?%2FEspecial%2FGolpes%2FTributacao-dos-ricos-o-debate-interdito%2F194%2F33012>> Acesso em: jan. 2016.
- JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2001.
- JACQUES, Paola Berenstein. Breve histórico da Internacional Situacionista – IS. Arquitectos, São Paulo, ano 03, n. 035.05, Vitruvius, abr. 2003. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/03.035/696>> Acesso em: jun. de 2014
- JENCKS, C. El Lenguaje de la Arquitectura Posmoderna. 2ª Ed. Ampliada, Barcelona: 1981
- Jornalista retira texto do ar após propor que entrada em praias do Rio seja paga. O Dia, Rio de Janeiro, 13 jan. 2015. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-01-13/jornalista-retira-texto-do-ar-apos-propor-que-entrada-em-praias-do-rio-seja-paga.html>> Acesso em: jan. 2016
- KOOLHAAS, Rem. Whatever happened to urbanism? in: Koolhaas, R. S,M,L,XL. New York: Monacelli Press, 1995.
- KREPP, Ana. MPL acusa onda conservadora e desiste de novas manifestações. Folha de São Paulo, São Paulo, 21 jun. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1298903-mpl-suspende-novas-manifestacoes-em-sao-paulo.shtml>> Acesso em: jan. 2016.
- LEFEBVRE, Henri. Introdução à modernidade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 5ª Ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- LÖWY, Michael. O Movimento Passe Livre Disponível em: <http://blogdaboitempo.com.br/2014/01/23/o-movimento-passe-livre/> Acesso em dez. 2014.
- LÖWY, Michael. O Movimento Passe Livre. Blog da Boitempo, 23 jan. 2014. Disponível em: <<http://blogdaboitempo.com.br/2014/01/23/o-movimento-passe-livre/>> Acesso em: jun. 2014.
- MAGALHÃES, Luiz Ernesto; BERTA, Berta. Apenas quatro empresários concentram um terço do transporte rodoviário no Rio. O Globo, Rio de Janeiro, 17 mai. 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/apenas-quatro-empresarios-concentram-um-terco-do-transporte-rodoviario-no-rio-8417193>> Acesso em: jan. 2016
- MANOLO. Teses sobre a Revolta do Buzu – 1ª Parte. Passa Palavra, 25 set. 2011. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2011/09/46384>> Acesso em: dez. 2014.
- MARICATO, Ermínia et al. Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 1ª Ed. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MARICATO, Ermínia. Brasil 2000: qual planejamento urbano? Cadernos IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro: Ano XI, nºs. 1 e 2, p.113-130, 1997.

- MARICATO, Ermínia. Globalização e política urbana na periferia do capitalismo. In: ___Revista VeraCidade – Ano IV n^o 4, março 2009.
- MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. 1^a Ed. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2015.
- MATELA, Igor Pouchain. Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro. 1^a Ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.
- MITERHOF, Marcelo. Foco no passe livre. Folha de São Paulo, São Paulo, 20 jun. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/colunas/marcelomiterhof/2013/06/1298207-foco-no-passe-livre.shtml>> Acesso em: dez. 2014.
- MORUS, Tomás. A Utopia ou O Tratado da Melhor Forma de Governo. 1^a Ed. Porto Alegre. L&PM Editores, 1997.
- NOGUEIRA, Italo. Rio abole subsídio ao transporte criado após manifestações. Folha de São Paulo, Rio de Janeiro, 06 jan. 2016. Disponível em: <<http://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/01/1726296-rio-abole-subsidio-ao-transporte-criado-apos-manifestacoes.shtml>> Acesso em: jan. 2016.
- Observatório das Metrôpoles. Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana. 1^a Ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.
- ORTELLADO, Pablo *et al.* 20 centavos. 1^a Ed. São Paulo: Editora Veneta, 2013.
- Perspectivas da Urbanização Mundial (World Urbanization Prospects) Disponível em: <<http://esa.un.org/unpd/wup/>> Acesso em: mai. 2015.
- PUFF, Jefferson. 'Como é que você vai botar o pobre ali?', diz bilionário 'dono da Barra da Tijuca. BBC Brasil, Rio de Janeiro, 10 ago 2015. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/08/150809_construtora_olimpiada_jp> Acessado em jan. 2016
- REIS, Nestor Goulart. Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil: 15001720. São Paulo: Livraria Pioneira, 1968.
- REIS, Nestor Goulart. Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial. São Paulo: Edusp, 2001.
- REZENDE, Constança. Mais Segurança e menos Educação no orçamento do estado em 2016. O Dia, Rio de Janeiro, 30 set 2015. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-09-30/mais-seguranca-e-menos-educacao-no-orcamento-do-estado-em-2016.html>>. Acesso em: nov. 2015.
- ROLNIK, Raquel. O que é a cidade? São Paulo: Brasiliense, 1988.
- SANTOS, F. Joaquim. Nuvens Suburbanas Sob o Sol de Ipanema (A que já foi Paraíso). Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, pag.1 Caderno B, 4 nov. 1984.
- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. 5^a Ed. São Paulo: Edusp, 2013.
- SANTOS, Milton. Metrôpole Corporativa Fragmentada. 2^a Ed. São Paulo: Edusp, 2009.
- SANTOS, Milton. O País distorcido. 1^a Ed. São Paulo: Publifolha, 2002.
- SEVCENKO, Nicolau. As muralhas invisíveis da Babilônia moderna. Arqtextos, São Paulo, ano 15, n. 170.00, Vitruvius, jul. 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/15.170/5253>> Acesso em: out. 2015
- SINGER, Paul. Um governo de esquerda para todos: Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo (1989-1992). São Paulo: Brasiliense, 1996.

Situationist International Online. Disponível em: <<http://www.cddc.vt.edu/sionline/>> Acesso em: mai. 2015.

TAFURI, Manfredo. Architecture and Utopia: Design and Capitalist Development. 5ª Ed., Cambridge: The MIT Press, 1987.

Tarifa Zero.org. Disponível em: <<http://tarifazero.org/>> Acesso em: dez. 2014.

TSCHUMI, Bernard. Arquitetura e Limites II. In: ___NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura: antologia crítica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2ª Ed. rev., 2008. p.179-182

TSCHUMI, Bernard. Seis Conceitos. *in*: Arte e Ensaios, Rio de Janeiro: 2010. p. 211-223.

WILLIAMSON, John. A Short History of the Washington Consensus. Disponível em: <<https://piie.com/publications/papers/williamson0904-2.pdf>> Acesso em: jan. 2016.