

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

Faculdade de Direito e Ciências do Estado

Programa de Pós-Graduação em Direito

HELENA CARVALHO COELHO

**OS PERIGOS E OS USOS TÁTICOS DA
INSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE MEDIANTE
ANÁLISE DA PAUTA DA MOBILIDADE URBANA (TARIFA
ZERO – BH)**

**BELO HORIZONTE
2017**

HELENA CARVALHO COELHO

**OS PERIGOS E OS USOS TÁTICOS DA
INSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE MEDIANTE
ANÁLISE DA PAUTA DA MOBILIDADE URBANA (TARIFA
ZERO – BH)**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito e Ciências do Estado da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para obtenção de título de Mestre em Direito.

Linha de pesquisa: Direitos Humanos e Estado Democrático de Direito – Fundamentação, participação e efetividade.

Área de estudo: As Relações na Cidade, Alteridade, Usufruto Equitativo e Meio Ambiente.

Orientador: Prof. Dr. Daniel Gaio

**BELO HORIZONTE
2017**

C672p Coelho, Helena Carvalho
Os perigos e os usos táticos da institucionalização do direito
à cidade mediante análise da pauta da mobilidade urbana (Tarifa
Zero – BH) / Helena Carvalho Coelho – 2017.

Orientador: Daniel Gaio.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas
Gerais, Faculdade de Direito.

1. Direito urbanístico – Teses 2. Lutas sociais
3. Mobilidade urbana 4. Teoria crítica do direito I. Título
CDU₍₁₉₇₆₎

34:711.4(81)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

Faculdade de Direito e Ciências do Estado

Programa de Pós-Graduação em Direito

A dissertação intitulada “Os perigos e os usos táticos da institucionalização do direito à cidade mediante análise da pauta da mobilidade urbana (Tarifa Zero-BH)”, de autoria de Helena Carvalho Coelho, foi considerada _____ pela banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

Professor Doutor Daniel Gaio – UFMG (Orientador)

Professora Doutora Camila Silva Nicácio – UFMG (Banca Examinadora)

Professor Doutor Vitor Bartoletti Sartori – UFMG (Banca Examinadora)

Professora Doutora Rita de Cássia Lucena Velloso – UFMG (Banca Examinadora)

Professora Doutora Monica Sette Lopes – UFMG (Suplente - Banca Examinadora)

Belo Horizonte, 11 de agosto de 2017.

DEDICATÓRIA

À minha família, sem a qual nada disso seria possível. A construção de pilares de amor e afeto que me permitiram chegar até aqui. À minha mãe Heloisa Carvalho, ao meu pai Roicles Coelho, à minha avó Olga Fernandes, ao Luiz Camporez e à Ana Rosa Camporez.

AGRADECIMENTO

O processo de escrita poderia ter sido o mais solitário possível, em uma cidade nova, distante dos amigos e dos familiares. A vida, contudo, me presenteou pessoas incríveis que compartilharam esse momento comigo, de tantas idas e vindas.

Aos meus familiares, como jamais poderia deixar de ser, sem vocês eu não teria conseguido: à minha mãe, Heloisa Carvalho, por ser meu grande pilar e espelho de vida, ao meu pai Roicles Coelho, por me ensinar a acreditar, sempre, nunca desistir e ver o mundo por cima, à minha vó Olga Fernandes, por suportar minhas ausências e sempre me receber com todo amor do mundo, ao Luiz Camporez e à Ana Rosa Camporez, pelo acolhimento e pela família que a vida nos fez. Aos meus primos que agradeço especialmente à Ana Catharina Bernardes e ao Edson Bernardes, não só pelos laços sanguíneos, mas pelas possibilidades de encontros que fizeram desta cidade um lugar mais acolhedor diante de tantas mudanças.

Aos amigos da Pós-Graduação pelas conversas, conselhos, crescimento e muitos pelo afinho na leitura desta pesquisa nas várias fases de seu desenvolvimento: à Maria Clara Oliveira, à Júlia Ávila, ao Arthur Prudente, ao João Paulo Medeiros, ao Murilo Leite, ao Juliano Santos, à Kelly Cristina, à Daila Coutinho, à Izabella Galera, à Letícia Aleixo, à Nayara Medrado, à Thaís Lopes e à Fabiana Furtado.

Aos professores Rita Velloso, Camila Nicácio, e Vitor Sartori aos quais só tenho a agradecer pelas conversas, pela generosidade nas disciplinas ofertadas e por todo ensinamento nesta caminhada.

Aos amigos de Vitória pela paciência e compreensão nos momentos de ausência: à Thayla Fernandes, à Luciana Pianca, à Rovená Amorim, à Maria Charpinel à Gabriela Vieira, à Julia Alano, à Maria Eduarda Mansur, à Lyvia Barbosa, ao Gabriel Amaral, à Luisa Cortat, à Caroline Weber e ao Lucas Freitas, por tantas conversas, tentativas de suprir as ausências nas distâncias e por sempre acreditarem em mim. À Flávia Marchezini pela generosidade de ter me emprestado os próprios livros para o processo seletivo de mestrado e contribuído para a materialização deste sonho.

Aos amigos que a vida permitiu encontros e que seguimos juntos: Gabrielle Gomes Pereira, João Lembi, Megan Ballock, Carol Sanches, Tomas Nomi, Thais Lapicciarella, Alex Caldas e Anne Augusta Leite.

Ao Grupo de Estudos Cidade e Capital, em nome da Thaís Lopes, Júlia Dinardi e Thais Firmato, por nossa insistência, ainda que solitárias, num esforço lefebvriano.

Ao Grupo de Estudos Henri Lefebvre (GEHL) por toda solidariedade, e não haveria outra palavra para descrever, de cada encontro.

À Revista de Ciências do Estado (REVICE) da UFMG pela construção coletiva de uma revista discente, pelos conhecimentos compartilhados, crescimento e compreensão nos momentos finais da escrita.

Aos membros do Tarifa Zero-BH, que agradeço especialmente em nome da Letícia Birchal, do André Veloso, do Igor Oliveira e Cléssio Mendes, pelo acolhimento de uma pessoa externa ao movimento, pelas conversas, pelos materiais fornecidos e pela confiança.

Ao curso de Ciências do Estado da UFMG, ao Programa de Incentivo à Formação Docente em Ciências do Estado (PIFD-CE) pela viabilização dos 11 estágios docentes desenvolvidos durante o mestrado, e a todos os alunos que tive contato, em especial às grandes amigas que o curso me trouxe, a Rubia Lima e Sabrina Carozzi, por participarem dessa trajetória sempre com muita generosidade e amizade.

À Secretaria da Pós-Graduação em Direito, que agradeço em nome do Wellerson Roma, por tanta paciência e tanto zelo ao tirar uma infinidade de dúvidas durante o percurso do mestrado.

À CAPES pela bolsa, sem a qual esta pesquisa não seria possível.

Ao meu orientador, Daniel Gaio, por me acolher em uma Universidade fora de casa e acreditar na minha pesquisa.

“Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado [...] para retomar à tarde o mesmo caminho”¹

¹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011. p.118.

RESUMO

Ao partirmos do referencial teórico de Lefebvre, em que se atribui ao espaço, em substituição ao lugar fabril, produto e produtor da cidade e passa-se a centralizar as demandas e conflitos pela cidade dentro do espaço urbano, uma vez que cidades e zonas urbanas desempenham um papel cada vez mais considerável por conseguinte, algumas ciências passam a ter maior relevância nesse referencial teórico, as produtoras do espaço – nas quais a ciência torna-se (como realidade urbana) meio de produção. Dentre as críticas a passagem do valor de uso para o valor de troca, ocorre o acompanhamento dos demais setores produtivos e produtores dessa lógica. A partir de críticas essencialmente ao urbanismo seria possível atribuir tais críticas a outras ciências, das quais nos interessa o direito (como institucionalização das demandas), em especial o direito urbanístico, pela atribuição do caráter neutro e científico em que cada ciência especializada recorta, no fenômeno global, um certo campo, um domínio: o seu. Considerando o direito à cidade como um significativo vazío afirma-se que a institucionalização do direito à cidade (ou apropriação pela ciência parcelar do direito urbanístico), no contexto das lutas urbanas, é limitada por uma perspectiva restritiva do caráter científico. Nesse sentido, a pesquisa parte da seguinte da seguinte problemática que é identificar a partir da teoria de Lefebvre quais seriam os perigos, em que aqui é evidenciada uma análise marxista, e os usos táticos da institucionalização do direito à cidade no quadro das lutas urbanas perante uma teoria crítica do direito. Tendo o embate teórico como base e colocando luz à discussão, a proposta aqui é analisar o movimento Tarifa Zero-BH, assim acredita-se ser possível trazer a discussão à realidade brasileira e possibilitar o estudo do duplo movimento da análise institucional entre perigo e tática.

PALAVRAS-CHAVE: Direito à cidade; Crítica ao Direito; Institucionalização; Mobilidade; Tarifa Zero-BH.

ABSTRACT

To start from the theoretical framework of Lefebvre, that is attributed to space, replacing the manufacturing place, product and producer of the city and goes to centralize the demands and conflicts through the city in the urban environment, since cities and urban areas play a role increasingly important therefore some sciences now have greater relevance in this theoretical framework, the production of space - in which science becomes (as urban reality) means of production. Among the critical passage from use value to exchange value, is the monitoring of other productive sectors and producers of this logic. From criticism essentially urban planning would be possible to attribute such criticism to other sciences, which concerns the right (as institutionalization of demands), especially the urban law, by granting neutral and scientific character in which each specialized science cuts in global phenomenon, a certain field, a field: his. Considering the right to the city as an empty signifier states that the institutionalization of the right to the city (or appropriation by partial science of urban law), in the context of urban struggles, is limited by a restrictive view of the scientific nature. In this sense, the research of the following following issue that is identified from Lefebvre's theory what are the dangers, which here is shown a Marxist analysis, and tactical uses of institutionalization of the right to the city in the context of urban struggles before a critical theory of law. Having the theoretical clash as a base and putting light to the discussion, the proposal here is to analyze the movement Tarifa Zero-BH rate, and is believed to be possible to bring the discussion to the Brazilian reality and allow the study of the double movement of the institutional analysis of danger and tactics.

KEY-WORDS: Right to the city; Critique of law; Institutionalization; Mobility, Tarifa Zero-BH.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Códigos e Categorias (resumo).....	20
Quadro 2 – Sistematização de ações institucionais do Tarifa Zero BH (jul/2013 a mar/2017)	69

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Principais eventos da Ação Cautelar preparatória para Ação Civil Pública	83
Figura 2 – Principais eventos da Ação Civil Pública.....	87

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Integrante do Tarifa Zero BH na ocupação da Câmara Municipal de Belo Horizonte	91
Foto 2 – Integrante do Tarifa Zero BH na ocupação da Câmara Municipal de Belo Horizonte	91
Foto 3 – População discutindo as emendas orçamentárias ao PPAG na Câmara Municipal de Belo Horizonte, a direita em amarelo e rosa estão alguns membros do Tarifa Zero	96

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP	Ação Civil Pública
ANDHEP	Associação Nacional de Direitos Humanos, Pesquisa e Pós-Graduação
APH	Assembleia Popular Horizontal
BH	Belo Horizonte
BHTrans	Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CMPU	Conselho Municipal de Política Urbana
CND	Conselho Nacional de Desestatização
COMURB	Conselho Municipal de Mobilidade Urbana
CRTTs	Comissões Regionais de Transporte e Trânsito – Nordeste, Leste, Noroeste e Centro-Sul
DPMG	Defensoria Pública de Minas Gerais
FNRU	Fórum Nacional de Reforma Urbana
ICV	Índice de Conforto das Viagens
IDO	Índice de Desempenho Operacional
IPI	Imposto Sobre Produto Industrializado
IPTU	Imposto Predial, Territorial e Urbano
IPV	Índice de Pontualidade de Viagens
IRU	Índice de Reclamações de Usuários
LOAMBH	Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte
MARE	Ministério de Administração e Reforma do Estado
Move	Sistema Transporte Rápido por Ônibus implantado no município de Belo Horizonte
MPL	Movimento Passe Livre
MPL- BH	Movimento Passe Livre em Belo Horizonte
MPMG	Ministério Público de Minas Gerais
MST	Movimentos dos Trabalhadores Rurais Sem Terra
NGOs	Non-Governmental Organization
ObsMob	Observatório da Mobilidade
ONGs	Organizações Não Governamentais

OUC	Operações Urbanas Consorciadas
PBH	Prefeitura Municipal de Belo Horizonte
PL	Projeto de Lei
PlanMob-BH	Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte
PPAG	Plano Plurianual de Ação Governamental
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
SETRA-BH	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte
BRT	Bus Rapid Transit – Transporte Rápido por Ônibus
SMSU	Secretaria Municipal de Serviços Urbanos
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TJ	Tribunal de Justiça
TJMG	Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais
TZ	Movimento Tarifa Zero-BH
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO – LINHAS ACERCA DO DIREITO À CIDADE E O TARIFA ZERO – BH: CONSTRUÇÃO DE INTERLOCUÇÕES POSSÍVEIS	14
1.1 Prólogo: Metodologia de pesquisa.....	16
2 CONSIDERAÇÕES SOBRE A CRÍTICA À INSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE	22
2.1 Em torno de uma disputa conceitual do Direito à Cidade	42
2.1.1 A construção espacial da cidade pela lógica do carro.....	53
2.2 “O Tarifa Zero-BH como projeto de transformação”: análise e contextualização do movimento	57
3 O “TARIFA ZERO” E A CIDADE: DA IMAGEM DO DIREITO À CIDADE A PARTIR DO MOVIMENTO TARIFA ZERO-BH E DOS USOS DA INSTITUCIONALIZAÇÃO	64
3.1 O direito à cidade a partir do Tarifa Zero-BH: vozes e releituras	64
3.2 Dos usos da institucionalização do direito à cidade	67
3.2.1 Judicialização das demandas	73
3.2.2 Projetos de Lei, Plano Plurianual de Ação Governamental	90
3.2.3 Usos de vias administrativas – canais de comunicação com cidadão, participação em conselhos	97
4 DOS PERIGOS DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE	100
5 CONCLUSÃO	112
REFERÊNCIAS.....	115
ANEXO A.....	122
ANEXO B	123

1 INTRODUÇÃO – LINHAS ACERCA DO DIREITO À CIDADE E O TARIFA ZERO – BH²: CONSTRUÇÃO DE INTERLOCUÇÕES POSSÍVEIS

Tendo em conta um fortalecimento do debate do direito à cidade no Brasil, especialmente a partir do Fórum Social Mundial de 2009, sob o protagonismo de David Harvey³, voltaram à baila discussões já postas na teoria sobre o direito à cidade – termo inicialmente cunhado por Henri Lefebvre.

No campo teórico, os principais autores que inicialmente fomentaram esse debate foram, além de Lefebvre, Castells⁴ e Harvey, produzindo o que posteriormente veio a ser chamada de primeira onda da discussão espacial, a segunda partiria de interpretações de Edward Soja e a terceira de autores estadunidenses como Andy Merrifield e Kasinsha Goonewardena, autores que retornam a discussão em nível mundial.

Este trabalho tem como marco teórico a noção de direito à cidade trazida por Henri Lefebvre para, inicialmente, discutir e problematizar esta conceito, indo além das obras que fazem parte do “giro espacial” do autor, “direito à cidade”, “espaço e política”, “produção do espaço” e “revolução urbana”, para tentar, obviamente de forma não exaustiva, iluminar tais leituras sob a ótica de um Lefebvre que se debruçou sobre a construção de um pensamento marxista na cidade. A leitura aqui realizada foi sob um viés marxista, o que é importante alertar o leitor, uma vez que Lefebvre dialoga com outros autores como Nietzsche, Mao Tsé-Tung, Lukács, Heidegger, entre outros.

O diálogo com os autores já mencionados fez-se importante para saber quais os rumos tomaram a discussão acerca do direito à cidade, primeiramente no campo

² Por opção Tarifa Zero poderá aparecer no texto como TZ, como Tarifa ou como Tarifa Zero. Talvez esse movimento se reflita de uma aproximação da autora com os membros do Movimento Social. É curioso que a própria escrita “Tarifa” vai de encontro com a denominação “apelido” que o próprio Movimento utiliza, por vezes.

³ Nota-se, como será mais delineado no tópico específico, que Harvey entra na discussão apenas no século XXI, seus estudos voltavam-se muito mais às leituras de Marx. Não houve, em vida, tão pouco um diálogo entre os autores.

⁴ Castells propõe um diálogo com textos de Lefebvre já no século XX, inicialmente com um forte caráter marxista ortodoxo, acusa o autor de realizar um verdadeiro fetichismo espacial – importante esclarecer que a guinada espacial de Lefebvre inicia com o livro “O direito à cidade”.

teórico, posteriormente no campo da empiria. O que se propôs neste trabalho foi, além da discussão teórica, pensar e visualizar como um movimento social fez essa movimentação da institucionalidade, para tanto foi estabelecido diálogo com os representantes do Movimento social Tarifa Zero-BH.

O Tarifa Zero surge em 2013 em Belo Horizonte no momento em que são iniciadas as jornadas de junho, a principal pauta é a mobilidade urbana como forma de acesso livre à cidade, é um movimento social que surge nessa onda de 2013 com características mais fluídas, com proposta de horizontalidade e com grande oscilação do número de membros – esse período marca o surgimento de movimentos sociais com estas características, em termos de Brasil o Movimento Passe Livre (MPL) ganha força.

Objetivou-se, a partir da análise teórica e empírica, responder a seguinte problemática: quais são os perigos e potencialidades da institucionalização do direito à cidade no quadro (ou contexto) das lutas urbanas referentes à mobilidade nas cidades? Uma das hipóteses levantadas seria que Tarifa Zero repetiria os mesmos perigos enfrentados pelos movimentos sociais tradicionais, o que conforme será apresentado não se configurou em sua totalidade.

A pesquisa empírica, que será explicada mais detidamente no tópico sobre metodologia, foi realizada por meio de entrevistas “bola de neve”⁵ aos integrantes do Tarifa Zero e contou com ex-integrantes, ao todo foram 8 entrevistados, número que permitiu a coleta de informações suficientes para consolidação dos dados desta pesquisa e considerando que o número de participantes dos “novos movimentos sociais” é bastante oscilante, atualmente este número faz-se bem representativo.

Além das entrevistas, foram analisados os documentos em que o Tarifa Zero participou da esfera institucional, sendo eles, julgados, projetos de lei e atuação em conselhos. Com isso e em paralelo com as entrevistas foi possível analisar os caminhos institucionais trilhados, as dificuldades encontradas e as próprias críticas dos integrantes àquele tipo de ação escolhida, além dos resultados produzidos. A

⁵ VALA, Jorge. Análise de conteúdo. In SILVA, A. S. & PINTO, J. M. (org.) **Metodologia das ciências sociais**. Porto: Edições Afrontamento, 2001. p. 104.

pesquisa não avançou na análise das ações diretas, o que permitiria um contraponto interessante para balizar as ações do movimento⁶.

Ademais disso, no último capítulo retomou-se a discussão teórica, demonstrando o paralelo existente no Brasil da disputa institucional, tanto da esquerda quanto da direita, os perigos de uma forma geral marcados por essa escolha, as impossibilidades de transformação do direito à cidade em algo institucional e o esvaziamento do termo a partir dessas utilizações. Mas, ao mesmo tempo, a ambiguidade enfrentada, desde sempre, pelos movimentos sociais.

1.1 Prólogo: Metodologia de pesquisa

Essa pesquisa foi desenvolvida de forma transdisciplinar, eis que embora tenha o viés da crítica do direito e do urbanismo como algo muito central, não se buscou um recorte ou recortes específicos (ou parcelares) para o tratamento do tema.

O método adotado foi o progressivo regressivo e dialético em Lefebvre:

[...] que remete, basicamente, a três momentos distintos: a descrição do visível, a análise regressiva e a progressão genética. A descrição do visível é uma observação inicial da complexidade horizontal através da experiência e da teoria geral do pesquisador. Trata-se de um expediente para obter informações sobre a diversidade sócio-espacial do objeto de estudo. A análise regressiva faz um esforço para especificar as temporalidades existentes, por meio desta envereda-se pela complexidade vertical. A realidade é decomposta na tentativa de datar exatamente cada relação social revelada. Neste momento evidencia-se que o real não é equivalente e nem simultâneo, logo resulta de atos, de práticas e de representações que dificilmente são contemporâneas. O reencontro com o presente denomina-se de progressão histórico-genético, e alude a um presente elucidado, compreendido e explicado. Logo, as contradições sociais não são apenas das relações de classes, mas desencontros entre temporalidades e espacialidades, consolidando cada prática social diferente como uma possibilidade de negação do real.⁷

⁶ Contudo é interessante apontar que as demais pesquisas realizadas acerca do movimento caracterizam de forma suficiente essa esfera. VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos)**: a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015; DOMINGUES, Letícia Birchal. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016.

⁷ SOUZA, Charles Benedito Gemaque. A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia. In: **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n. 5, 2009.

A justificativa para a utilização deste método se dá em razão da sua “originalidade [...] em relação à dialética convencional, está concentrada nesta capacidade metodológica de aplicar tal pensamento às relações sociais concretas.”⁸ O autor, marcado pelas suas insatisfações com o marxismo da época “que colocam um Marx acabado, atemporal e precursor de um novo sistema de poder”⁹, demonstra uma necessidade de retomada de Marx a partir do retorno à dialética, nesse sentido “ao retomar a dialética, é necessário atenta-se justamente para o núcleo explicativo do método, ou seja, a percepção da realidade depende da práxis do concreto.”¹⁰

De acordo com esse método não seria possível pensar em um trabalho expositivo-dialógico a partir de ciências parcelares e também haveria insuficiência no campo da interdisciplinariedade, que realiza um recorte entre algumas ciências parcelares e se trataria do oposto do que se pretende neste trabalho.

Necessário, pelo exposto, a abordagem de um método transdisciplinar, porque se quer analisar o direito à cidade sob a perspectiva da crítica às potencialidades e os riscos da institucionalização, sendo, notavelmente, insuficiente a leitura parcelar sobre o assunto. Contudo, e, ao mesmo tempo, necessita-se do Direito para estudar como ocorreu essa evolução, para entender quais foram os resultados materiais decorridos das discussões, seja legislação no assunto ou até mesmo produção teórica – doutrinária ou jurídica.

A elaboração da presente pesquisa, além de bibliográfica, também foi prática – como forma de remeter a teoria à práxis e observar como esse movimento foi realizado, primeiro a partir da exposição teórica, depois à análise empírica, retornando, por fim, a teoria.

Para a pesquisa empírica, foi realizado levantamento e análise acerca de: julgados do Tribunal de Justiça de Minas Gerais, abrangendo juízo de 1º grau da comarca de Belo Horizonte; produção legislativa municipal, referentes ao período de 2013 a

⁸ SOUZA, Charles Benedito Gemaque. A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia. In: **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n. 5, 2009.

⁹ SOUZA, Charles Benedito Gemaque. A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia. In: **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n. 5, 2009.

¹⁰ SOUZA, Charles Benedito Gemaque. A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia. In: **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n. 5, 2009.

2017, o que contou com o aporte de pesquisa na *fanpage* (*facebook*) e entrevistas aos membros e ex-membros¹¹ do Movimento Tarifa Zero-BH.

Em relação aos procedimentos utilizados na pesquisa para realizar um filtro que seja possível alinhar os resultados, foi desenvolvido o seguinte percurso:

- 1) Seguir a *fanpage* “Tarifa Zero BH” – todas as postagens a partir de junho de 2013 (surgimento do Tarifa Zero);
- 2) Selecionar o que tem mais repercussão (“curtidas” e “compartilhamentos”);
- 3) Seguir as rotas dessas postagem “emblemáticas” e investigar resultados – alterações legislativas, projetos legislativos, decisões judiciais;
- 4) Fazer entrevistas com representantes do Tarifa Zero BH e ex-membros, com o objetivo de filtrar as justificativas do movimento pelo uso das institucionalidades e os resultados extraídos a partir das vitórias e derrotas;

4.1) As entrevistas serão realizadas em vários encontros. Inicialmente em encontros preliminares para uma (re)formulação do questionário preliminar a partir das perspectivas apresentadas pelos representantes do movimento, nestes encontros preliminares será verificada a possibilidade de gravação.

As entrevistas foram realizadas¹² em profundidade e seguiram o roteiro semiestruturado, além disso, com objetivo de buscar uma metodologia mais segura em relação aos participantes o método escolhido foi o “bola de neve”, que consiste em escolher o primeiro participante e este indicar o próximo e assim consecutivamente, até o ponto em que as informações começarem a ser repetitivas,

¹¹ De fato apenas uma das entrevistadas encontra-se atualmente afastada do TZ, na prática muitos dos membros entram e saem do movimento, é uma das características da fluidez dos movimentos sociais surgidos em 2013.

¹² O local das entrevistas foi a Faculdade de Direito e Ciências do Estado na Universidade Federal de Minas Gerais em sala do Programa de Pós-Graduação, com autorização do coordenador do programa, e todos os participantes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

A amostra em cadeia ou bola de neve tem como objetivo a compreensão de realidades culturais ou pessoais que por sua condição de marginalidade da ordem social imperante, ou por outras razões, se mantém na clandestinidade ou na “escuridão” do anonimato. A chave está, aqui, em encontrar um caso pertencente ao grupo objeto da investigação e este leva ao seguinte e à próxima e assim sucessivamente até alcançar um nível de informação suficiente para finalizar a investigação¹³. (tradução livre)

A análise dos dados foi qualitativa, por meio da técnica de análise conteúdo, na qual serão criadas categorias e códigos para analisar todas as fontes, o que foi feito após as coletas:

Ou seja, o material sujeito à análise de conteúdo é concebido como resultado de uma rede complexa de condições de produção, cabendo ao analista construir um modelo capaz de permitir inferências sobre uma ou várias dessas condições de produção. Trata-se da desmontagem de um discurso e da produção de um novo discurso através de um processo de localização-atribuição de traços de significação resultado de uma relação dinâmica entre as condições de produção do discurso a analisar e as condições de produção da análise¹⁴.

Para a verificação dos dados foi aplicada pesquisa qualitativa, o que foi aferido por meio do levantamento da aplicação de categorias e códigos nas transcrições das entrevistas, assim foi possível verificar se as categorias aparecem, momento em que novas categorias surgiram e algumas foram excluídas – o que possibilitou a criação de um livro de códigos para a categorização final, isto porque:

Uma vez construídas, as categorias de análise de conteúdo devem ser sujeitas a um teste de validade interna. Ou seja, o investigador deve procurar assegurar-se da sua exaustividade e exclusividade. Pretende-se assim garantir, no primeiro caso, que todas as unidades de registro possam ser colocadas numa das categorias; e, no segundo caso, que uma mesma unidade de registro possa caber numa categoria¹⁵.

Com esse viés, as categorias iniciais e seus respectivos códigos e descrições seguem:

¹³ **El muestreo en cadena** o bola de nieve tiene como objetivo la comprensión de realidades culturales o personales que por su condición de marginalidad del orden social imperante, o por otras razones, se mantienen en la clandestinidad o en la oscuridad del anonimato. La clave está, aquí, en encontrar un caso perteneciente al grupo objeto de investigación y éste lleva al siguiente y al próximo y así sucesivamente hasta alcanzar el nivel de información suficiente para dar por terminada la investigación. QUINTANA, A. y Montgomery, W. (org.). **Psicología: Tópicos de actualidad**. Lima: UNMSM, 2006. p. 58.

¹⁴ VALA, Jorge. Análise de conteúdo. In SILVA, A. S. & PINTO, J. M. (org.) **Metodologia das ciências sociais**. Porto: Edições Afrontamento, 2001. p. 104.

¹⁵ VALA, Jorge. Análise de conteúdo. In SILVA, A. S. & PINTO, J. M. (org.) **Metodologia das ciências sociais**. Porto: Edições Afrontamento, 2001. p. 113.

Quadro 1 – Códigos e Categorias (resumo)

CATEGORIAS	CÓDIGOS	DEFINIÇÃO
Direito à cidade	Direito à cidade em Lefebvre	Transformação da vida cotidiana – “direito à vida urbana, transformada e renovada”.
	Direito à cidade em Harvey	Direito à infraestrutura urbana, ao acesso, passagem do direito à cidade por vias institucionais ¹⁶ .
Usos da institucionalização	Institucionalização	Passagem do movimento por vias legais, administrativas e judiciais.
	Usos táticos dos meios institucionais	Utilização tática dos institucionais, ação imediata, muitas vezes sem um objetivo final específico.
	Usos estratégicos dos meios institucionais	Utilização dos meios institucionais como meios para atingir uma finalidade específica, um horizonte a ser construído, ação a longo prazo.
Perigos da institucionalização	Perigos da institucionalização	Descrição de alguns riscos decorrentes da institucionalização, como exemplificamos abaixo: cooptação, esvaziamento de direito e desmobilização.
	a) Cooptação	Integração de lideranças ou membros em cargos políticos como forma de silenciamento.
	b) Descaracterização das lutas – entre luta e consolidação de direitos	As ressignificações dos direitos após conquistas legislativas.
	c) Desmobilização	A queda do número de participantes nos atos e nas reuniões.
Ação direta	Ação direta	Oposto de ação institucional, é a ação na rua, manifestações, etc.
Ação midiática	Usos de tecnologia (redes sociais, marketing criativo) e canais de comunicação	É uma nova forma de ação, que não se insere nem nos marcos de ações institucionais nem nas ações diretas, que se traduz como uma nova forma de luta, presente nos “novos movimentos sociais” que utiliza de recursos midiáticos criativos e canais de comunicação para propagar o movimento.

Fonte: Elaborado pela autora com dados extraídos a partir da bibliografia consultada.

Conforme foi exposto, das categorias prévias foram acrescentadas novas categorias após a realização das mesmas com o surgimento de novos elementos e na verificação dos dados através da amostra, haja vista tratar-se de:

Abordagem qualitativa, construtiva ou heurística, esta construção, ao menos em parte, pode ocorrer ao longo do processo. Nesta abordagem, assim como as categorias poderão ir emergindo ao longo do estudo, também a orientação mais específica do trabalho, os objetivos no seu sentido mais preciso, poderão ir se delineando à medida que a investigação avança. Entretanto, de um modo geral é possível afirmar que ao concluir-se uma pesquisa é importante ser capaz de explicitar com clareza os objetivos do trabalho realizado¹⁷.

¹⁶ Esta é uma interpretação da obra de Harvey de acordo com os autores aqui trabalhados, adverte-se o leitor que esta não é a literalidade do conceito.

¹⁷ MORAES, Roque. Análise de conteúdo. In: **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999. p. 10.

Dessa forma, em resumo, para a elaboração da pesquisa foi consultada a biblioteca da UFMG tanto da Faculdade de Direito, quanto da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas e da Faculdade de Arquitetura, além de obras disponíveis na internet. Em relação aos julgados, foram consultados aqueles em que o movimento Tarifa Zero-BH atuou entre 2013-2016, considerando o *boom* das manifestações de 2013, enquanto que na produção legislativa foram determinados elementos de pesquisa que associem a luta do movimento pelo transporte e mobilidade urbana. Por fim, a entrevista ocorreu com integrantes do movimento Tarifa Zero-BH e ex-membros com a finalidade de levantar as estratégias de luta e derrotas do movimento.

2 CONSIDERAÇÕES SOBRE A CRÍTICA À INSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE¹⁸

Neste tópico há uma tentativa de trazer os caminhos e influências teóricas trilhadas por Lefebvre, no conceito da expressão direito à cidade, considerando que este autor é precursor dos estudos acerca do “direito à cidade”, debate que será iniciado neste capítulo, demonstrando como Lefebvre tratou da questão, iluminando o “direito à cidade” a partir de outros debates que antecedem o giro espacial lefebvriano.

Deve-se ter em conta o conceito de direito à cidade, termo que foi utilizado pela primeira vez pelo autor, e a importância disto para o debate que aqui se propôs. Lefebvre procurando avançar nos estudos de Marx e Engels se debruçou sobre as obras que considerou tratar sobre cidade, reunindo estas obras no livro “o pensamento marxista e a cidade”, entendeu que a cidade atribuí ao urbano¹⁹ produto e produtor da cidade em um caminho dialético desde a industrialização, esta última materializada no campo fabril²⁰.

Assumindo Lefebvre como referencial, no próximo capítulo será explorada a discussão teórica a respeito da disputa conceitual, a qual jamais teve a pretensão de esgotar o debate, o que por si só possibilitaria uma dissertação, em que será realizado um debate, ainda incipiente, entre os três principais autores, Lefebvre, Harvey²¹ e Castells, que desenvolvem a temática. É necessário, por isso, uma maior

¹⁸ Este tópico teve uma versão preliminar publicada em: COELHO, Helena Carvalho. Os perigos e os usos táticos da institucionalização do direito à cidade. In: **9º Encontro da Associação Nacional de Direitos Humanos, Pesquisa e Pós-Graduação (ANDHEP)**, 2016, Vitória. Anais do 9º Encontro da ANDHEP – 2016.

¹⁹ Entendido como reapropriação da cidade pela coletividade.

²⁰ “Atacada ao mesmo tempo por cima e por baixo, a cidade se alinha pela empresa industrial; figura na planificação como engrenagem; torna-se dispositivo material próprio para se organizar a produção, para controlar a vida cotidiana dos produtores e consumo dos produtos”. LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011, p. 82.

²¹ Os diálogos de Harvey com Lefebvre iniciam no século XXI, os autores não dialogaram em vida. Harvey começa a escrever sobre o espaço e debater as deficiências da obra lefebvriana sob uma perspectiva de uma leitura do Marx de *O Capital*, o autor procura eliminar alguns problemas na obra de Lefebvre, em especial as várias influências heterodoxas de Lefebvre, traçando uma linha “marxiana” no pensamento lefebvriano e a confusão trazida pelas obras transcritas. Contudo, já nas primeiras páginas do livro “Cidades Rebeldes do direito à cidade: à revolução urbana” fica perceptível como o debate com Lefebvre é, de certa forma, emagrecido e desradicalizado e Harvey sugere que o direito à cidade seria um significante vazio e de certa forma um romantismo revolucionário urbano “que hoje tantos atribuem com grande apreço a Lefebvre entra em choque com a fortaleza de sua compreensão das realidades capitalistas e do poder do capital”, HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p.23.

compreensão das influências teóricas de Lefebvre e da discussão sobre o direito à cidade, desde seus pressupostos teóricos marxistas, para compreender as críticas à institucionalização²² do direito à cidade.

O entendimento aqui exposto é que Marx apenas teria tido condições - pela época em que viveu e dentro de seus estudos sobre o capital de apreender a industrialização representada pelo processo fabril e a consequência desse processo na vida dos trabalhadores e na sociedade, tendo iniciado estudos, que podem ser conferidos no livro III do Capital, a partir de Engels (a questão da moradia/habitação) acerca do processo de financeirização da propriedade. Lefebvre, por sua vez, entendendo a importância da obra de Marx, avança no processo que chamou de urbanização²³, assim:

[...] se é verdade que os teóricos marxistas atualizam o debate sobre o conflito de classes entre um proletariado urbano oprimido e os proprietários dos meios industriais de produção, é fato que o marxismo da segunda metade do século XX já não podia aplicar ao espaço agigantado das cidades as mesmas categorias jurídicas que F. Engels utilizara para explicar a Inglaterra oitocentista. Henri Lefebvre, fazendo essa constatação, olhou à sua volta buscando outros campos com que pudesse debater a partir das próprias obras.²⁴

A autora reconhece que há um profícuo desenvolvimento em Marx que levaria à urbanização, mas que este autor concentra-se na fase que Lefebvre denominou de industrialização, relacionada com o chão da fábrica e o proletariado. A passagem que propõe, como não poderia deixar de ser um caminho dialético, é para a urbanização – seu ponto crítico que atingiria o direito à cidade, à vida urbana renovada – uma visão da cidade como motor da história; ou a dominação completa pelo capital.

A cidade, na obra lefebvriana, dentro do processo de urbanização, é a materialização do urbano no espaço, a concretude, é a *“projeção da sociedade sobre um local*, isto é, não apenas sobre o lugar sensível como também sobre o

²² Passagem do direito à cidade pelas vias institucionais: legais, judiciais e administrativas.

²³ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011.

²⁴ VELLOSO, Rita. A cidade contra o Estado: ensaio sobre a construção política de escalas e institucionalidades. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, p. 129-144, 2015. p. 130.

plano específico, percebido e concebido pelo pensamento, que determina a cidade e o urbano”²⁵. O urbano, por sua vez, é esse processo de mutação da cidade, que se desloca de um papel passivo de organização/produção/concentração para um processo em que “o urbano intervém como tal na produção (nos meios de produção)”²⁶.

O caminho proposto a partir das leituras de Marx, e tentando avançar a partir de então, mira a cidade como um novo sujeito, um novo sujeito da história:

Tentamos mostrar que, para Marx, a dissolução do modo de produção feudal e a transição para o capitalismo são imputáveis a um *sujeito* ao qual estão ligadas: a cidade, que, superando-se, a si própria, rompe com o sistema medieval (feudal) e passa para *relações de produção* capitalistas (cuja emergência é indubitável), entrando assim num outro *modo de produção*, o capitalismo. Com a cidade tudo fica esclarecido por largo período de tempo²⁷.

Caminha-se, dentro desse novo sujeito, para a centralização das demandas e dos conflitos do urbano na cidade, uma vez que “cidades e zonas urbanas desempenham um papel cada vez mais considerável (...), e seus problemas tornam-se essenciais²⁸”, existindo, portanto, como já ressaltado, um processo de transição entre a industrialização e a urbanização, em que:

No âmago dessas civilizações ampliadas se afirma o papel das capitais, sustentadas pela própria presença e pelas despesas do Estado, promovidas assim a uma categoria ainda inédita: a de supercidades. Paris, Madri afirmam sua imensa reputação. Londres torna-se a Inglaterra. O peso e a vida de todo o Estado começam a girar em torno desses monstros urbanos, desde então sem rivais, ferramentas de luxo, máquinas capazes de fabricar a civilização e também a miséria dos homens²⁹.

A produção do espaço é, nesse sentido, “um momento constitutivo para a vida humana [...] da efetivação do processo de valorização, portanto condição de realização do capital [...] e da concretização do Estado como produtor de um

²⁵ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011, p. 62.

²⁶ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011. p. 63.

²⁷ LEFEBVRE, Henri. **O pensamento marxista e a cidade**. Lisboa: Editoria Ulisseia, 1972. p. 79.

²⁸ LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008. p. 136.

²⁹ BRAUDEL, Fernand. **Gramática das civilizações**. São Paulo: Martins Fontes, 2004. p. 301.

território de dominação”³⁰. O momento constitutivo está relacionado ao habitar, à centralidade.

Sendo que o tecido urbano está em formação, em um processo de industrialização-urbanização, um processo induzido que se aprofunda chamado de “implosão-explosão da cidade (...) uma espécie de proliferação biológica e uma espécie de rede de malhas desiguais (...) é o suporte de um modo de viver (...): a sociedade urbana”³¹. Sob essa perspectiva há uma apropriação da escala fabril como produtora do espaço para a cidade (espaço urbano), em que as complexidades passam a serem produtoras e produzidas da sociedade urbana, nessa espécie de tecido urbano em que as contradições são implodidas e explodidas.

O resultado desse desenvolvimento, em que fica clara a passagem da industrialização-urbanização, sua contradição e o ponto cego em que é possível situar a sociedade à época em que viveu Lefebvre, burocrática e de consumo dirigido³²:

As relações sociais constitutivas (estruturadas-estruturantes), isto é, as relações de produção e de propriedade que subordinam a sociedade a uma classe (chamada burguesa), à qual atribuem a gestão dessa sociedade, pouco mudaram, a não ser em função da estratégia de classe (a consolidação do cotidiano). [...] O desenvolvimento, a complexidade crescente e o enriquecimento das relações sociais, incluindo as da vida urbana, se relegaram ao “cultural” e, por essa razão, se institucionalizaram [...] À contradição entre crescimento e desenvolvimento se sobrepõe então uma contradição mais grave e mais essencial entre domínio (técnico) e apropriação³³.

É importante alertar que essa configuração não é adequada para a realidade atual, embora ainda tenha grande influência, o horizonte mudou de uma orientação marcada por uma forte influência estatal, para um universo da financierização da economia, que, de certa forma, Lefebvre não dá conta de tratar. De todo modo é importante entender como o processo de produção do espaço foi engendrado nessa

³⁰ CARLOS, Ana Fani Alessandri. A tragédia urbana. In: CARLOS, Ana Fani; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel. **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. p. 44-45.

³¹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011. p.18-19.

³² Sociedade burocrática e de consumo dirigido é um termo utilizado por Lefebvre em: LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991.

³³ LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991. p. 90.

sociedade burocrática de consumo dirigido, pois há, ainda, muitos reflexos na sociedade atual.

A criação/determinação do espaço no contexto da sociedade burocrática corresponde a essa lógica de dominação e deu-se pela racionalidade burocrática orientada por uma produção capitalista do espaço. As formas de financeirização ainda eram embrionárias nesse contexto e, de certa forma, tratando-se de Brasil, elas ainda são na maioria das cidades.

Nesse contexto de produção da cidade, há uma evolução e aprofundamento da lógica do urbanismo, uma reorganização da urbe passando por dimensões políticas e técnicas, é possível apreender o urbanismo tendo em conta que “a finalidade é objetivo de decisão. É uma estratégia, justificada (mais ou menos) por uma ideologia”, a ideologia fica clara nos exemplos lefebvrianos dos tipos de urbanismo, quais sejam: “o urbanismo dos homens de boa vontade”, “o urbanismo dos administradores ligado ao setor público (estatal)” e “o urbanismo dos promotores de venda” em que o projeto de sociedade é representado por essa passagem a um urbanismo como valor de troca e os perigos da neutralidade científica desse projeto³⁴.

Nesse contexto, algumas ciências passam a ter maior relevância nesse referencial teórico, as “produtoras” do espaço, como o urbanismo – em que “a ciência torna-se (como realidade urbana) meio de produção”³⁵. A problematização que envolve a questão da ciência se insere no contexto de qual ciência produzimos e para quê/quem?:

Durante esse tempo, a produção material cresce, a técnica se aperfeiçoa; altera seus próprios quadros; seus resultados distanciam-se na estratosfera para só voltar à terra da maneira mais ameaçadora possível. E só nos beneficiamos com algumas “recaídas...” (...) é necessário estabelecer uma ordem de prioridades (...) É estranho que ninguém tenha proclamado publicamente, de maneira mais ou menos retumbante: “Nada de explorações cósmicas enquanto na terra milhões de seres humanos sofrerem de fome! Nada de recursos colossais atirados ao ventos dos

³⁴ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011. p. 30-32.

³⁵ LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999. p. 65.

espaços enquanto os problemas da cidade e do campo terrestre não forem resolvidos³⁶.

A crítica da produção da ciência, que reflete na utilização da técnica, também aponta caminhos para a passagem da cidade de valor de uso, para valor de troca, o que posteriormente mostra-se mais evidente com a financeirização da cidade. O valor de uso para Lefebvre seria então o “sentido da obra, da apropriação (do tempo, do espaço, do corpo do desejo)”, enquanto que o valor de troca seria a “produção de produtos (do domínio científico e técnico sobre a natureza material)”³⁷, o autor apresenta a síntese da passagem do valor de uso para o valor de troca demonstrando isso na cidade, portanto:

A cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-la a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso.³⁸

É interessante notar que Lefebvre utiliza conceitos marxianos sobre valor de uso para valor de troca³⁹, mas ao menos nas leituras aqui realizadas não foi encontrado um tratamento a respeito do “valor”, considerando que a partir de Marx o desdobramento se dá em valor: valor de uso e valor de troca. Lefebvre também aproxima as críticas marxianas a fábrica àquelas que faz sobre a Cidade, que esta “tal como a fábrica, permite a concentração dos meios de produção num pequeno espaço [...] As concentrações urbanas acompanharam as concentrações de capitais no sentido de Marx”⁴⁰.

Na passagem do valor de uso para o valor de troca, ocorre o acompanhamento dos demais setores produtivos e produtores dessa lógica e em contraposição a todo esse processo a busca/defesa de um direito à cidade – “não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos

³⁶ LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Nova Crítica, 1969. p. 10.

³⁷ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011. p. 140.

³⁸ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011. p. 14.

³⁹ ENGELS, Frederich. Esbozo de la crítica de la economía política. In: **Escritos de juventude de Frederico Engels**. Fondo de cultura económica: México, 1981. p. 160-185.

⁴⁰ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011. p. 15.

de vida e empregos do tempo que permitem o *uso* pleno e inteiro desses momentos, locais etc”⁴¹. Nesse sentido,

O núcleo urbano torna-se, assim, produto de consumo de uma alta qualidade [...] Sobrevive graças a esse duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar. Assim, os antigos centros entram de modo mais completo na troca e no valor de troca, não sem continuar a ser valor de uso em razão dos espaços oferecidos para atividades específicas.⁴²

Tratando-se de reflexões essencialmente sobre o urbanismo, seria possível atribuir tais críticas a outras ciências parcelares, a qual interessa o Direito (como reconhecimento oficial do fato), pela atribuição do caráter neutro e “científico” em que “cada ciência especializada recorta, no fenômeno global, um certo “campo”, um “domínio”: o seu”⁴³. Convém alertar que Lefebvre ainda assim insere o urbanismo no campo da política, tornando-o menos incipiente que o Direito.

Problematizando e, de certa forma negando o conceito de direito à cidade como um significante vazio⁴⁴ ou propriamente algo a ser construído, afirma-se que a institucionalização do direito à cidade (ou apropriação pela ciência parcelar do Direito), no contexto das lutas urbanas, é limitada por uma perspectiva restritiva – vez que por trás do caráter científico, há notório embate de luta política na institucionalização de direitos.

Essa disputa torna-se fundamental para questionar como na prática tem-se dado prioridade às políticas públicas e uma (in)efetividade (ou seletividade) de direitos sociais básicos como moradia, mas que poderia ser qualquer outro, à uma pequena parcela da população. Desde o século XIX Engels já alertava para essa possibilidade:

A chamada falta de habitação, que hoje em dia desempenha na imprensa um papel tão grande, não consiste no facto de a classe operária em geral viver em casas más, apinhadas e insalubres. **Esta** falta de habitação não é algo

⁴¹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011. p. 149.

⁴² LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011. p. 20.

⁴³ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011. p. 53.

⁴⁴ HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p. 20.

propriamente do presente; ela não é sequer um dos sofrimentos próprios do moderno proletariado, face a todas as classes oprimidas de todos os tempos. (...) Aquilo que hoje se entende por falta de habitação é o agravamento particular que as más condições de habitação dos operários sofreram devido à repentina afluência da população às grandes cidades (...) E **esta** falta de habitação só dá tanto que falar porque não se limita à classe operária mas também atingiu à pequena burguesia⁴⁵.

Assim, os usos dessa perspectiva institucional de um direito à cidade possuem limitações/perigos sob a perspectiva lefebvriana, ao mesmo tempo em que podem ser considerados táticos – aqui reside o problema e a solução imediatista, mas que aceita determinado reformismo. É importante delinear que o uso tático não se limita, muito menos se aprisiona, na perspectiva do Direito enquanto categoria jurídica, mas sim apreender como o modo de produção capitalista engendra-se, em que nesse sentido o uso do direito torna-se, até certo ponto, fundamental - enquanto instrumentalização/materialização da luta política.

Sobre a importância de compreender a sociedade atual, por meio do uso das técnicas e capturas institucionais, é fundamental destacar a crítica à institucionalização do direito à cidade, dos usos que a burguesia faz desse processo de captura e luta institucional, ainda que reconheça certas potencialidades, interessante nessa discussão trazer Engels para, mais uma vez, descrever como outrora a burguesia apreendeu e utilizou os mecanismos da Igreja contra ela mesma:

Mas a burguesia engendrou o antípoda de si mesma, o proletariado, e com ele novo conflito de classes, que irrompeu antes mesmo de a burguesia conquistar plenamente o poder político. Assim como outrora a burguesia, em luta contra a nobreza, durante algum tempo arrastara atrás de si a concepção teológica tradicional de mundo, também o proletariado recebeu inicialmente de sua adversária a concepção jurídica e tentou volta-la contra a burguesia⁴⁶.

Considerando o espaço como instrumento político e manipulável, Lefebvre o descreve como “intencionalmente manipulado, mesmo se a intenção se dissimula sob as aparências coerentes da figura espacial”⁴⁷, que por si só poderia ser um objeto concreto, uma representação, que se proporia “não ideológica”, trata-se na verdade de um “modo nas mãos de “alguém”, individual ou coletivo, isto é, de um

⁴⁵ ENGELS, Frederick. **Para a questão da habitação**. Marxist: 2009.

⁴⁶ ENGELS, Friederich; KAUSTSKY, Karl. **O socialismo jurídico**. São Paulo: Boitempo, 2012. p. 19.

⁴⁷ LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008. p.44.

poder (por exemplo, um Estado), de uma classe dominante (a burguesia) ou de um grupo que tanto pode representar a sociedade global, quanto ter seus próprios objetivos.”⁴⁸

O mesmo antípoda já alertado por Engels que a burguesia engendra de si mesma, apreendendo as condições de luta da nobreza, o proletariado também se aplica quando a questão é espacial, como se afere da seguinte passagem:

A cilada na qual a burguesia captura a classe operária acaba sendo, no limite, sua própria armadilha: espaço doentio ou espaço social. De todo modo, nessa hipótese o espaço não seria uma representação inocente, mas veicularia as normas e os valores da sociedade burguesa e, de início, o valor de troca e a mercadoria, isto é o fetichismo. No limite, não há mais exatamente ideologia, mas somente falsa consciência, com os discursos que ela engendra⁴⁹.

Isso porque tal busca pela institucionalização tem duplo (e talvez inevitável) efeito, em que “os limites deste uso apontam para os limites da estratégia dos usos do direito e, ao fazê-lo, também atingem as mais arraigadas teorias críticas do direito”⁵⁰, raciocínio que merece ser complementado a partir da seguinte reflexão:

A reivindicação da igualdade, assim como do produto integral do trabalho, perdia-se em contradições insolúveis tão logo se buscava formular seus pormenores jurídicos, e deixava mais ou menos intacto o cerne do problema, a transformação do modo de produção⁵¹.

Alerta-se para os problemas já apontados por Marx, em que não se trata de uma luta política, muito menos jurídica ou nas palavras de Lefebvre não haveria que se falar em “outro urbanismo”, no sentido de reduzir o problema a mera técnica, ausência de técnica, “outra ou nova” técnica, enfim, à novas soluções que propõem fugas da questão central. Mais além, embora a questão política seja pormenorizada por Marx, o direito é entendido no máximo como uma possibilidade de instrumentalizá-la, contudo não é capaz de superar as relações sociais de produção. Estabelecendo essa relação entre o direito à cidade e o Direito – traçando linhas sobre a crítica à

⁴⁸ LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008. p.45.

⁴⁹ LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008. p.47.

⁵⁰ RIBAS, Luiz Otavio; PAZELLO, Ricardo P. Direito Insurgente: des(uso) tático do direito. Celso Naoto Kashiura Junior; Oswaldo Akamine Junior; Tarso de Melo (organizadores). **Para a crítica do direito: reflexões sobre a prática e a teoria jurídica**. São Paulo: Outras Expressões: Editorial Dobra, p. 145-164, 2015. p. 146.

⁵¹ ENGELS, Friederich KAUSTSKY, Karl. **O socialismo jurídico**. São Paulo: Boitempo, 2012. p. 20.

institucionalização que aqui se propõe realizar:

De uma forma geral, como veremos através de alguns exemplos, a postura do pensamento crítico tem assumido um tom reformista que advoga contra os “maus usos” dos instrumentos urbanísticos, da má vontade política em implantá-los e em prol de instrumentos e planos mais elaborados que seriam, enfim, os meios pelos quais a questão urbana encontraria uma solução [...] Não pretendo negar aqui que essas concepções carreguem algum grau de verdade em um nível específico de determinações. Pelo contrário, o presente estudo pretende sugerir que as insuficiências dessas abordagens são fruto mais das dimensões que elas ignoram do que aquelas que lhes retêm a atenção [...] Não ignorando a importância desse esforço, acredito que se tem falhado em investigar as causas dessa situação, motivo pelo qual a crítica permanece incompleta e adquire traços reformistas, idealistas, voluntarista e, conseqüentemente, moralistas. O resultado disso é que as soluções práticas ficam presas em “mais do mesmo”: mais planos, mais participação, mais leis etc⁵².

O paralelo entre as críticas lefebvrianas ao urbanismo e à cientificidade/tecnicidade e o Direito, dá-se no sentido de que não seria “possível conciliar o terreno do Direito com a real e efetiva transformação social orientada pela posição marxiana [...] ao passo que políticas públicas enfocam a diminuição das desigualdades”⁵³, entendendo o direito à cidade como um projeto de transformação da vida cotidiana “direito à vida urbana, transformada e renovada”, para que as lutas urbanas possam ir além dos quadros institucionais, rompendo com pilares da estrutura econômica e, não mais, encerrando a luta urbana nesta perspectiva, que muitas vezes terminam na institucionalização de direitos e o perigo representado pela possibilidade de um esvaziamento e cooptação dos movimentos urbanos.

É do conflito inerente à crítica do próprio Direito que se parte, para negar a perspectiva institucional do direito à cidade, em razão do seu próprio conceito apresentado no parágrafo anterior, mas entender que ela é apropriada pelos movimentos sociais, faz-se necessário, pelo exposto, “reconhecer o papel do Direito na dominação social significa reconhecer que se trata conseqüentemente de um

⁵² MELO, Marcos Gustavo Pires. Da crítica do direito ao direito à cidade uma primeira aproximação. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, p. 231-258, 2015.

⁵³ SARTORI, Vitor Bartoletti. Considerações sobre a transformação social e direito em Marx e Engels: sobre a necessidade de uma crítica detida ao “terreno do Direito” In: LIPPSTEIN, Daniela; GIACOBBO, Guilherme Estiam; MOREIRA, Rafael Bueno da Rosa. **Políticas públicas, espaço local e marxismo**. Essere nel Mondo: Santa Cruz do Sul, p. 89-102, 2015. p. 96.

campo importantíssimo para as lutas sociais e, portanto, não pode ser abandonado”. Trata-se de uma legítima “ambiguidade e resistência”⁵⁴, em que:

Se este é um processo mais ou menos consciente em determinadas situações históricas, não se altera o fato de que a ideologia jurídica, a fetichização das demandas sociais como direitos, repercute sobre as classes sociais de modo ambíguo: não pode abrir mão de proteger o desequilíbrio de classes sobre o qual se sustenta, mas está condenada a compatibilizá-las formalmente por meio de medidas minimamente efetivas, das quais costuma resultar sua contestação⁵⁵.

Ao mesmo tempo em que há superação/apropriação de conceitos trabalhados (como produção do espaço), resta necessário avançar nas críticas institucionais, e acredita-se ser possível realizar este resgate a partir de Lefebvre, em que, para tanto, destaca-se a crítica à técnica e à cientificidade especializada e ao próprio urbanismo como ciência que tem sido responsável pela materialização do espaço na sociedade capitalista.

Sob esse contexto de disputas em que o território é a arena, encontra-se o direito à cidade, que não se trata de algo estanque, rígido, acompanhado por ferramentas institucionalizantes – enquanto “espaço instrumental” que “é produzido e manipulado como tal pelos tecnocratas no âmbito global (...) ordenamento do território” se esvaziando em interesses privados “que lhes conferem uma existência prática: apropriam-se dele; eles, tão-somente eles, servem-se do instrumento que o Estado lhes fornece”⁵⁶.

Em contrapartida, o Direito Urbanístico, tendo em conta as críticas lefebvrianas ao Urbanismo, mas considerando o Direito um campo ainda mais problemático, como já prelecionava Lefebvre veio para regular, esmiuçar, burocratizar as políticas inerentes

⁵⁴ MELO, Tarso de. Direito e lutas sociais: a crítica jurídica marxista entre ambiguidade e resistência. Celso Naoto Kashiura Junior; Oswaldo Akamine Junior; Tarso de Melo (org). **Para a crítica do direito: reflexões sobre a prática e a teoria jurídica**. São Paulo: Outras Expressões: Editorial Dobra, p. 771-809, 2015. p. 779.

⁵⁵ MELO, Tarso de. Direito e lutas sociais: a crítica jurídica marxista entre ambiguidade e resistência. Celso Naoto Kashiura Junior; Oswaldo Akamine Junior; Tarso de Melo (org). **Para a crítica do direito: reflexões sobre a prática e a teoria jurídica**. São Paulo: Outras Expressões: Editorial Dobra, p. 771-809, 2015. p. 779.

⁵⁶ LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008. p. 119-120.

ao solo urbano, na medida em que a cidade se transforma em seu caráter de valor de uso para valor de troca⁵⁷.

O Direito Urbanístico, nesse ínterim, para José Afonso da Silva “é uma nova disciplina jurídica em franca evolução. O qualitativo urbanístico indica a realidade social sobre a qual esse direito incide: o urbanismo, palavra que vem do latim “urbs”, que significa cidade [...]”⁵⁸ ou nas palavras de Fernando Alves Correia “é o conjunto de normas e de institutos respeitantes à ocupação, uso e transformação do solo”⁵⁹, noção última que mais se aproxima da diferenciação aqui pretendida entre a regulação, enquanto institucionalização, que difere do direito à cidade – enquanto proposição.

Por sua vez, a Cidade⁶⁰, como representativa e resistência a esse processo, como algo ideal e utópico – uma proposta de utopia concreta⁶¹, fonte de luta, mais ainda: como valor de uso. O Direito Urbanístico⁶², por meio da legislação, a despeito do

⁵⁷ LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008. p. 119-120.

⁵⁸ SILVA, Jose Afonso. **Direito urbanístico brasileiro**. 2 ed. São Paulo: Malheiros, 1995. p. 15.

⁵⁹ CORREIA, Fernando Alves. **Manual de direito do urbanismo**. 4ª ed. Coimbra: Almedina, 2008.

⁶⁰ Referência ao ideal lefebvriano de cidade como obra, a qual como obra “depende mais do valor de uso do que o valor de troca” (em que o “urbanismo tecnocrático e sistematizado, com seus mitos e sua ideologia (a a saber, o primado da técnica) não hesitaria em arrasar o que resta de Cidade para dar lugar aos carros, às comunicações, às informações ascendentes e descendentes. Os modelos elaborados só podem entrar para a prática apagando da existência social as próprias ruínas daquilo que foi a Cidade”. LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011. p. 30-31.

⁶¹ Es cierto, como han planteado Harvey o Bettin, que la apuesta de Lefebvre por una determinada organización del espacio, esto es, una organización socialista del espacio, adolece de cierta vaguedad en su definición, corriéndose el riesgo de no afrontar el problema del cierre y la autoridad. Sin embargo, esto no resta relevancia a la reivindicación de una *utopía concreta*, entendida como proceso que arroja orientado el presente, anticipando lo que no es todavía, pero considerándole experimentalmente, en el terreno, con sus implicaciones, con sus consecuencias [...] La *utopía concreta* no puede ser entendida como espontaneidad absoluta ya que ésta anula el pensamiento, la capacidad inventiva. La *utopía* es una condición para la existencia del pensamiento, dirá Lefebvre. Sin utopía, sin explotación de lo posible, no hay pensamiento. *Lo posible* se encuentra según Lefebvre en *lo urbano*. É certo como sugeriram Harvey ou Bettin, que a aposta de Lefebvre por uma determinada organização do espaço, isto é, uma organização socialista do espaço, padece de certa vagueza em sua definição, correndo-se o risco de não enfrentar o problema do “cierre”. Sem embargo, isso não tira a relevância da reivindicação de uma utopia concreta, entendida como um processo que orienta (a tradução literal seria lança guias) o presente, antecipando o que ainda não é, mas considerando experimentalmente, neste terreno, com suas implicações, com suas consequências [...] A utopia concreta não pode ser entendida como uma espontaneidade absoluta já que esta anula o pensamento, a capacidade inventiva. A utopia é uma condição para a existência do pensamento, diria Lefebvre. Sem utopia, sem exploração do possível, não existe pensamento. O possível se encontra segundo Lefebvre no urbano. (Tradução livre). LOREA, Ion Martínez. Prólogo. In: LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013. p. 26-27.

⁶² Com D, pois categoria jurídica e não, necessariamente, direito que independe de conquistas legislativas ou reconhecimentos institucionais. Parte-se do pressuposto que algumas situações se consolidam na prática e que o Direito não é capaz de acompanhar.

urbanismo, regulamentou normas e comportamentos dentro desse novo espaço produzido e produtor (induzido e indutor, nas palavras de Lefebvre)⁶³:

[...] esta cidade que atravessa tantas vicissitudes e metamorfoses, desde seus núcleos arcaicos que seguiram de perto a aldeia, essa forma social admirável, essa obra por excelência da práxis e da civilização se desfaz e se refaz sob nossos olhos. A questão da moradia, sua urgência nas condições do crescimento industrial inicialmente ocultaram e ocultam ainda os problemas da cidade. Os táticos políticos, atentos sobretudo ao imediato, só viram e só vêem essa questão. Quando emergiram os problemas de conjunto, sob o nome de *urbanismo*, foram eles subordinados à organização geral da indústria. Atacada ao mesmo tempo por cima e por baixa, a cidade se alinha pela empresa industrial; figura na planificação como engrenagem; torna-se dispositivo material próprio para se organizar a produção, para controlar a vida cotidiana dos produtores e o consumo de produtos⁶⁴.

As tentativas do Direito de institucionalizar as questões, em verdade os problemas urbanos, por meio de produção legislativa, são quando não inócuas ou derivadas majoritariamente de interesses mercantis, propostas reformistas. O direito à cidade, enquanto projeto de sociedade urbana, não permitira tais apropriações. No caso brasileiro o Estatuto da Cidade foi muito representativo, tratando especificamente sobre o caso do Estatuto da Cidade e as perspectivas da reforma urbana:

O otimismo com a promulgação do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01) se insere em um momento histórico de maior confiança nas instituições públicas em decorrência do processo de redemocratização e das promessas daí advindas [...] Há de se destacar ainda nesse processo a percepção dos intérpretes do Direito, que enxergavam na Constituição Federal e no Estatuto da Cidade a superação da concepção privatista e liberal do direito de propriedade [...]⁶⁵.

Essa expectativa associada a esse momento histórico não sofreu somente à regra geral de inaplicabilidade ou seletividade na aplicação de instrumentos, mas também porque teve grandes derrotas neste primeiro momento, como conteúdos carentes de aplicabilidade imediata, além da previsão de limitação constitucional ao conteúdo da propriedade, mitigando-a trazendo a função social, mas fugindo da discussão que poderia ter sido central para o problema que seria, de fato, a propriedade privada – o que jamais poderia ter sido resolvido por meio do Direito como Marx e Engels já apontavam desde o século XIX.

⁶³ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011.

⁶⁴ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011. p. 81-82.

⁶⁵ GAIO, Daniel. O fetiche da lei e a reforma urbana no Brasil. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, p. 283-296, 2015. p. 286-287.

A luta pela reforma urbana sofreu algumas modulações no processo de institucionalização, no sentido de que muitos instrumentos consolidados no Estatuto da Cidade nem mesmo foram demandas deste movimento, como é o caso das Operações Urbanas Consorciadas (OUC), e muitos dos instrumentos urbanísticos que significaram a consolidação desta luta não tiveram sua implementação, nesse viés:

O Estatuto da Cidade pode ser visto como um avanço jurídico-formal para o Brasil e um triunfo para os ativistas urbanos, sob a condição de que suas deficiências sejam enxergadas e os movimentos sociais, delas conscientes, aproveitem e explorem a margem de manobra ali contida no que couber, sem com ela contentarem-se e sem por ela deixarem-se pautar. Caso contrário, o Estatuto poderá ser antes um freio ou uma camisa-de-força. [...] Desde bastante tempo o autor do presente livro vem denunciando o “tecnocratismo de esquerda” que, dos anos 90 em diante; após parcial desmobilização que se seguiu à aprovação da Constituição, passou a dar tom ao debate sobre a reforma urbana⁶⁶.

A luta pelo direito à cidade configura-se enquanto proposta de construção da vida cotidiana⁶⁷ – da força motora dos movimentos sociais, não caberia, portanto, em categorias estanques trazidas pelo Direito. De certa forma não se trata de “neutralizar os instrumentos e maquiagem a esfera jurídica e política, a qual muito mais se aproxima o direito à cidade que da esfera jurídica:

Embora isso não fosse, ou seja, dito, e conquanto mesmo a consciência disso nem sempre esteja presente, é quase como se os técnicos, se suficientemente bons e progressistas, pudessem articulados politicamente e aliados com políticos comprometidos com o ideário da reforma, compensar a desmobilização na base social e o refluxo dos movimentos. Sintomático, talvez, que um dos pilares do ideário da reforma urbana nos anos 80, a participação popular, tenha recebido pouca (ou enviesada) atenção nos planos diretores elaborados nas décadas seguintes [...] Os debates públicos que após 2001, foram promovidos nas principais capitais sobre o Estatuto da Cidade, mostraram uma “vanguarda” de militantes e líderes ligados a algumas federações e a umas poucas (proporcionalmente) entidades de base microlocais [...] O grosso da base social nos bairros formais, nas favelas e nas periferias nem sequer acompanha tais debates. O Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNUR) [...] nem de longe possui – sem qualquer prejuízo de seus méritos – uma penetração e uma visibilidade

⁶⁶ SOUZA, Marcelo Lopes. **A prisão e a ágora reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 221-222.

⁶⁷ Há um contraponto construído em torno da obra lefebvriana entre cotidiano e vida cotidiana, o cotidiano está baseado na lógica do consumo dirigido e da sociedade burocrática, a vida cotidiana tenta irromper esse sentido.

comparáveis ao de uma organização como o MST em relação ao movimento pela reforma agrária⁶⁸.

A tecnocracia, nesse viés, significou uma apropriação e institucionalização do direito à cidade fazendo com que aos poucos surjam categorias⁶⁹ que acabam fechando muito mais o direito à cidade em relação àquilo que ele inicialmente se propõe a ser, o que fica muito evidente desde a Carta de Atenas⁷⁰ ao Habitat⁷¹, a correlação entre a busca pela especificidade da técnica e divisão de competências até aspectos marcantes da neoliberalização da economia encontrados na Habitat III – que desvelam todo o processo inicialmente ocultado pelo uso da técnica. Nesse sentido e sobre as dificuldades do próprio urbanismo, reforça-se até certo ponto a doutrina de Victor Carvalho Pinto que alerta para alguns problemas do urbanismo:

Em geral, os resultados alcançados pelo urbanismo estão muito aquém da expectativa criada pelos urbanistas. A ambição de integrar todas as políticas públicas e de dirigir o mercado imobiliário no sentido do bem comum, não apenas é politicamente inviável, como tecnicamente irrealizável. [...] em primeiro lugar, o viés excessivamente regulamentador, que por vezes obstrui a capacidade do mercado imobiliário de propiciar o encontro entre oferta e demanda [...] A segunda limitação diz respeito à capacidade de prever como as pessoas realmente utilizarão os espaços físicos projetados⁷².

O autor avança e conceitua urbanismo como “uma técnica capaz de promover os interesses difusos dos moradores e usuários da cidade”⁷³. Sobre essa tentativa de

⁶⁸ SOUZA, Marcelo Lopes. **A prisão e a ágora reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 224-225.

⁶⁹ Exemplo disso é aos poucos a consolidação de temas apenas relacionados com o espaço urbano serem tratados como direito à cidade, como habitação e moradia, por exemplo.

⁷⁰ [...]Um dos paradigmas que talvez tenha influência sem precedentes foi a Carta de Atenas de 1933, resultado do IV CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna). O documento preconizava a organização da cidade a partir de quatro funções básicas: trabalhar, habitar, circular e cultivar o corpo e o espírito, basicamente o germen da ideia da zonificação [...] KANASHIRO, Milena. Da antiga à nova Carta de Atenas – em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 9, p. 33-37, jan./jun. 2004. Editora UFPR.

⁷¹ A Assembleia Geral das Nações Unidas convocou a Conferência HABITAT I em Vancouver em 1976, quando os governos começaram a reconhecer a necessidade de assentamentos humanos sustentáveis e as consequências da rápida urbanização, especialmente nos países em desenvolvimento. Naquela época, urbanização e seus impactos não era nem meramente considerados pela comunidade internacional, mas o mundo estava começando a testemunhar a maior e a mais rápida migração de pessoas para as cidades da história, bem como a ascensão da população urbana através do crescimento natural resultante dos avanços da medicina. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Habitat III – Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Sustentável**.

⁷² PINTO, Victor Carvalho. **Direito urbanístico: plano diretor e direito de propriedade**. 3. ed. rev. e atual. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011. p. 68-69.

⁷³ PINTO, Victor Carvalho. **Direito urbanístico: plano diretor e direito de propriedade**. 3. ed. rev. e atual. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011. p. 70.

racionalização pautada pela técnica e por ciências parcelares, Lefebvre já advertia, referindo-se a confusão entre o industrial e o urbano:

A confusão entre industrial (prática e teoria, sejam capitalistas ou socialista) e o urbano leva, numa hierarquia de ações, a subordinar este àquele, considerando-o como um efeito, um resultado, ou um meio. Tal confusão tem graves consequências. Dela resulta um pseudoconceito do urbano, a saber, o urbanismo, isto é, aplicação da racionalidade industrial e evacuação da racionalidade urbana⁷⁴.

O funcionamento do urbanismo, enquanto ciência parcelar e dependente da técnica, possui estreita dependência tanto do mercado quanto do Estado, enquanto regulamentador e é exatamente neste ponto que entra o sistema jurídico. O Direito instrumentaliza e é instrumento resultado dessas relações, não sendo capaz de transformar a realidade, a regulação, contudo, foge e difere-se dos anseios e propostas de um direito à cidade. O fortalecimento do Direito Urbanístico em prol da técnica mais avançada, mais eficiente, econômica, etc, se afasta cada vez mais daquela proposta. Nesse sentido, há claramente uma fuga da proposta de construção do direito à cidade e uma institucionalização de diversas demandas⁷⁵.

A coincidência que se quer apontar, a partir de uma leitura da filosofia marxiana e do caso concreto analisado, é como as críticas ao urbanismo (como uma das ciências produtoras do solo) se aplicam, com muito mais razão, ao Direito, e que a institucionalização do direito à cidade significaria, portanto, uma apropriação equivocada do Direito e esvaziamento das lutas dos movimentos urbanos, em que:

Ao não se aceitar em toda a sua extensão o fato de que o conhecimento substantivo sobre a cidade e seus balizamentos são gerados, na sua quase totalidade e no essencial, fora do âmbito jurídico [...] produz-se um corolário, o “juridicismo”, que agride a autonomia e o próprio bom senso [...] O problema é que uma primazia do saber jurídico agrava sobremodo o “tecnocratismo de esquerda” – e os exemplos se têm multiplicado, precisamente em torno das interpretações e discussões sobre o Estatuto da

⁷⁴ LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999. p.48

⁷⁵ Nesse sentido é interessante observar como já há alguns textos da Erminia Maricato apontando essa crítica e outro ponto importante é como a autora, após viver a experiência institucional no governo Lula, vai abandonando a perspectiva da institucionalização de direitos. Ver: MARICATO, Erminia. **Política habitacional no regime militar: do milagre brasileiro à crise econômica**. Petrópolis: Vozes, 1987; MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades alternativas para a crise urbana**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2013; MARICATO, Erminia. É a questão urbana, estúpido. In: MARICATO, Erminia et al. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013, p. 19-26; MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

Cidade [...] Socialmente, não há ganho algum ao passarem os pesquisadores e planejadores “para a platéia”, deixando aos juristas a incumbência de dizer-lhes como devem conceituar ou pensar os instrumentos de planejamento e gestão⁷⁶.

Fica perceptível, assim, como a apropriação pelo Direito, torna a coisa ainda mais problemática que o mero “tecnocratismo de esquerda”. O afastamento dos movimentos sociais, das demandas de base, permitiu um fortalecimento, controle e apropriação da indústria do capital imobiliário sobre o solo que se sentem nestas condições “tão à vontade como um peixe na água”:

As mediações das formas irracionais em que determinadas condições econômicas aparecem e praticamente se acoplam não importa nem um pouco para os portadores práticos dessas condições econômicas em sua ação diuturna; e já que eles estão acostumados a se movimentar no meio delas, não ficam nem um pouco chocados com isso. Uma perfeita contradição não tem nada de misterioso para eles. Nas formas fenomênicas que perderam a coerência interna e que, tomadas em si, são absurdas, eles se sentem tão à vontade como um peixe na água⁷⁷.

A crítica disto trazendo a conexão com o direito à cidade está na origem de seu significado, a construção de uma sociedade urbana e superando a industrialização, fica claro o limite de poder-se falar em um direito à cidade em uma sociedade que ainda encontra-se nos moldes de uma sociedade capitalista, nesse sentido:

O direito à cidade não significa, portanto (e como sociais dentro da cidade, sendo perfeitamente possível ter acesso à centralidade ou estar localizado dentro dela sem a ela pertencer [...]) Tampouco significa meramente poder se esbaldar com as amenidades urbanas e com os equipamentos de consumo “coletivo”, sendo perfeitamente possível – e até mesmo mais provável – que nos guetos das classes mais abastadas vigore a mesma miséria de experiência humana que no centro degradado. Onde existir a segregação real, e não somente a correspondência ao fetiche espacial; onde houver separação e mediação do homem com o próprio homem não foi efetivado ainda o direito à cidade⁷⁸.

É por isso que é um tanto quanto problemática essa aproximação entre a crítica ao Direito (como criação e apropriação do sistema) e o direito à cidade (como força

⁷⁶ SOUZA, Marcelo Lopes. **A prisão e a agora reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 234-235.

⁷⁷ MARX, Karl. **O Capital, Volume V**. Tradução por Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Nova Cultural, 1985. p. 241.

⁷⁸ MELO, Marcos Gustavo Pires. Da crítica do direito ao direito à cidade uma primeira aproximação. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, p. 231-258, 2015. p. 253-354.

motora dos movimentos urbanos), o estudo do direito à cidade justifica-se, pelo exposto, pela retomada da apropriação do espaço urbano, e da necessidade de superar a “dificuldade desta aproximação teórica na compreensão da práxis dos movimentos populares com relação ao Direito”⁷⁹ pelo que a proposta é discutir o direito à cidade nessa correlação de crítica. Edésio Fernandes, reconhecendo a grande influência de Lefebvre e Castells neste debate, acrescenta que:

a explicitação da dimensão política do processo de urbanização levou ao reconhecimento inquestionável de que cidade e cidadania são um mesmo tema, com o que a discussão sobre o planejamento urbano – seus princípios, metodologias, estratégias e instrumentos - não pode mais ser dissociada da discussão sobre as condições político-institucionais-legais de gestão das cidades⁸⁰.

Concordando o referido autor sobre a urgência do tratamento em conjunto das demandas, cujo tema já foi iniciado estudo voltado para a interlocução entre o urbano e o ambiental, problematiza-se um pouco além, e o contraste existente e arguido seria, portanto, entre a Cidade (obra – valor de uso) e o Direito como mecanismo de assegurar a reprodução do capital (valor de troca), incapaz, pelo exposto, de permitir uma transformação social e o alcance do direito à cidade. “É na luta contra a redução das subjetividades e em prol das possibilidades do encontro dos diferentes que descobrimos um dos caminhos de aproximação entre o direito à cidade e as críticas das formas política e jurídica”⁸¹, ao mesmo tempo em que é proposto o debate entre os usos táticos e perigos.

No “18 de Brumário” fica claro como ocorre a utilização do Direito e como as revoltas populares são, posteriormente, utilizadas em prol desta sustentação, vejamos:

O inevitável estado-maior das liberdades de 1848, ou seja, liberdade pessoal, liberdade de imprensa, de expressão, de associação, de reunião, de ensino e religião etc. recebeu um uniforme constitucional que o tornou inviolável. Cada uma dessas liberdades foi proclamada como direito *incondicional* do *citoyen* francês, cada uma, porém, dotada da nota marginal

⁷⁹ RIBAS, Luiz Otavio; PAZELLO, Ricardo Prestes. Direito Insurgente: des(uso) tático do direito. In: Celso Naoto Kashiura Junior; Oswaldo Akamine Junior; Tarso de Melo (org.). **Para a crítica do direito: reflexões sobre a prática e a teoria jurídica**. São Paulo: Dobra, p. 145-164, 2015. p. 157.

⁸⁰ FERNANDES, Edesio. Direito urbanístico e política urbana no Brasil. In: Edésio Fernandes (org). Belo Horizonte: Del Rey, 2000. p. 36.

⁸¹ MELO, Marcos Gustavo Pires. Da crítica do direito ao direito à cidade uma primeira aproximação. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**, Belo Horizonte: C/ Arte, p. 231-258, 2015. p. 255.

de que seriam irrestritas enquanto não fossem limitadas pelos “*mesmos direitos dos outros* e pela *segurança pública*”, ou por “leis” que visam mediar justamente essa harmonia das liberdades individuais entre si e com a segurança pública [...] *O gozo desses direitos não sofrerá nenhuma restrição, a não ser pelos mesmos direitos de outros e pela segurança pública* (cap. II da Constituição francesa, p. 8º)⁸².

Trata-se, então, de perguntar quem é o outro nesse sentido, “quando ela proibiu aos outros essas liberdades ou lhes permitiu gozá-las sob condições que implicavam outras tantas armadilhas policiais. Isso sempre ocorreu apenas no interesse da segurança pública, isto é, da segurança da burguesia, como prescreve a Constituição”⁸³, deixando claro o caráter conveniente, oportuno e burguês do direito – em que qualquer intervenção no sentido da socialdemocracia:

Se resumia aos seguintes termos: reivindicavam-se instituições republicanas democráticas, não como meio de suprimir dois extremos, capital e o trabalho assalariado, mas como meio de atenuar a sua contradição e transformá-los em harmonia. Quaisquer que sejam as medidas propostas para alcançar esse propósito, por mais que ele seja ornado com concepções mais ou menos revolucionárias, o teor permanece o mesmo. Esse teor é a modificação da sociedade pela via democrática, desde que seja uma modificação dentro dos limites da pequena-burguesia⁸⁴.

Prosseguindo a análise crítica ao Direito, sobre a “Crítica ao Programa de Gotha” na passagem em que é criticada a distribuição justa, questiona-se o caráter igual do direito em que “o igual direito é ainda, de acordo com seu princípio, *o direito burguês*, [...] o direito dos produtores é *proporcional* a seus fornecimentos de trabalho; [...]”. Logo, “a igualdade consiste, aqui, em medir de acordo com um *padrão igual de medida: o trabalho*”, evidenciando o caráter do direito: “segundo seu conteúdo, portanto, ele é como todo direito, um direito da desigualdade”, possuindo uma clara limitação à estrutura econômica em que “o direito nunca pode ultrapassar a forma econômica e o desenvolvimento cultural, por ela condicionado, da sociedade”⁸⁵.

As tentativas por meio da via institucional e da busca por um direito humano à cidade são esvaziadas, posto que possuem as limitações/perigos já apontados,

⁸² MARX, Karl. **O 18 de brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Boitempo, 2011. p. 42.

⁸³ MARX, Karl. **O 18 de brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Boitempo, 2011. p. 42.

⁸⁴ MARX, Karl. **O 18 de brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Boitempo, 2011. p. 63.

⁸⁵ MARX, Karl. **Crítica do programa de gotha**. São Paulo: Boitempo, 2012. p. 31-33.

tendo-se em vista um projeto de transformação social que potencialmente é o direito à cidade. Por analogia, “os trabalhadores têm de se unir e, como classe, forçar a aprovação de uma lei, uma barreira social intransponível que os impeça a si mesmos de, por meio de um contrato voluntário com o capital, vender a si e a suas famílias à morte e à escravidão”⁸⁶. Nesse sentido, falar de um Direito à cidade, ou até mesmo, um Direito humano à cidade⁸⁷ requer algumas mediações necessárias para que seja atentado o fato do Direito ser em si um obstáculo à transformação social, como “nada mais (...) que o reconhecimento oficial do fato”⁸⁸ em que, mais uma vez, é necessário o retorno à história do surgimento dos direitos humanos:

Para compreender o caráter especificamente burguês de tais direitos humanos, nada mais eloquente que a Constituição norte-americana, a primeira em que são definidos os direitos do homem, na qual, ao mesmo tempo, se sanciona a escravidão dos negros, então vigente nos Estados Unidos, e se proscovem os privilégios de classe, enquanto que os privilégios de raça são santificados [...] Os proletários colhem a burguesia pela palavra: é preciso que a igualdade exista não só na aparência [...] O postulado da igualdade tem, pois, na boca do proletariado, uma dupla acepção. As vezes [...] este postulado significa a reação natural contra as desigualdades sociais clamorosas, contra o contraste entre ricos e pobres [...] Outras vezes, no entanto, nasce esse postulado como reação contra o postulado da igualdade burguesa e tira dele muitas consequências avançadas⁸⁹.

A crítica, no entanto, é limitada e limitativa. Limitada, uma vez que, embora todos esses esforços em se reafirmar o que o direito à cidade não é (categoria jurídica), essas apropriações vêm ocorrendo. E limitativa, por sua vez, haja vista que mesmo não sendo capaz de romper as divisões sociais, realizando efetivas transformações sociais, o uso do direito à cidade como categoria jurídica tem sido táticas dos movimentos urbanos no embate político – como mecanismo de (re)existência, mas correndo o risco da inversão do uso em que na consolidação de direitos⁹⁰ e “entre direitos iguais decide à força”⁹¹ em que “o direito à cidade se revela como a demanda de uma produção do espaço que se dê em função dos homens reais e não

⁸⁶ MARX, Karl. **O Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 373-374.

⁸⁷ OSÓRIO, Leticia. O direito à cidade como direito humano. In: ALFONSIN, Betania; FERNANDES, Edesio (org.). **Direito urbanístico: estudos brasileiros e internacionais**. Belo Horizonte: Del Rey, 2006. p. 193-214.

⁸⁸ MARX, Karl. **Miséria da filosofia**. São Paulo: Ícone, 2004. p. 84.

⁸⁹ ENGELS, Frederich. **Anti-duhring**. Marxist: 2002.

⁹⁰ Esta proposta já vem sendo desenvolvida em versão preliminar no seguinte artigo: COELHO, Helena Carvalho. Os perigos e os usos táticos da institucionalização do direito à cidade. In: **9º Encontro da Associação Nacional de Direitos Humanos Pesquisa e Pós-Graduação (ANDHEP)**, 2016, Vitória. Anais do 9º Encontro da ANDHEP – 2016.

⁹¹ MARX, Karl. **O Capital, Volume I**. São Paulo: Nova Cultura, 1996. p. 396.

a partir de subjetividades abstratas e pasteurizadas como no caso da subjetividade jurídica e política”⁹².

2.1 Em torno de uma disputa conceitual do Direito à Cidade

O embate em torno das disputas conceituais pelo “direito à cidade” e por qual direito à cidade é muito claro em três principais autores: Henri Lefebvre, David Harvey⁹³ e Manuel Castells⁹⁴. No Brasil⁹⁵, é retomado fortemente no início do século XXI, com o advento do Ministério das Cidades e, principalmente após o Fórum Social Mundial de 2009.

Inicialmente cunhado por Lefebvre⁹⁶, o termo “direito à cidade” ganhou grandes (e diversas) proporções. Este autor foi responsável, pela primeira vez, por trazer uma leitura sistemática do urbano, avançando na leitura marxista, em especial de Engels,

⁹² MELO, Marcos Gustavo Pires. Da crítica do direito ao direito à cidade uma primeira aproximação. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**, Belo Horizonte: C/ Arte, p. 231-258, 2015.

⁹³ Em poucas páginas trazidas no prefácio da obra “Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana” Harvey apresenta suas justificativas para a superação da obra lefebvriana em um contexto d que, embora Lefebvre fosse sensível às lutas urbanas, estas não teriam sido objeto principal de seu trabalho e, que, por isso, “se, como aconteceu na última década, a ideia do direito à cidade passou por certo ressurgimento, não é para o legado intelectual de Lefebvre que nos devemos voltar em busca de uma explicação (por mais importante que esse legado possa ser). O que vem acontecendo nas ruas, entre os movimentos sociais urbanos, é muito mais importante. E, como grande dialético e crítico imanente da vida cotidiana urbana, certamente Lefebvre estaria de acordo”. HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p.13-14.

⁹⁴ Para Castells o principal problema tratava-se de uma tentativa do Lefebvre de realização de um fetichismo espacial, seria necessário um retorno ao marxismo ortodoxo.

⁹⁵ A respeito desse processo no Brasil ver: FURTADO, Fabiana. **O processo de institucionalização do direito à cidade no Brasil [manuscrito]: a contribuição do significado atribuído a um conceito na definição das possibilidades e limitações à sua realização**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia, 2014.

⁹⁶ Como afirma Katznelson, o trabalho de Lefebvre sobre a cidade foi original e arrojado. Ele soube estabelecer a emergência do novo, pós-industrial, o estágio urbano na história humana; e como dentro deste quadro ele tentou fazer sentido todas as questões básicas sobre diferenciação, coesão social, e o significado do urbano que esteve tão importante aos estudantes da cidade no fim do século dezenove e início do século vinte (tradução livre).” Lefebvre’s work on the city was original and bold. He sought to establish the emergences of new, post-industrial, urban stage in human history; and within this framework, he tried to make sense of all basic questions about differentiation, social cohesion, and urban meaning that had been so important to late nineteenth- and early twentieth-century students of the city”. KATZNELSON, Ira. **Marxism and the City**. New York: Oxford University Press, 2004. p. 96.

sem olvidar Marx - claro, sobre cidade, inclusive escreveu “a cidade marxista”⁹⁷ posteriormente à obra *direito à cidade*.

Para Lefebvre⁹⁸ “o *direito à cidade* não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como *direito à vida urbana*, transformada, renovada”. Aqui é importante contextualizar as críticas de Lefebvre à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), à derrota da Revolução, por isso o direito a uma (outra) vida urbana, por meio do direito à cidade, que avança no conceito de urbano e, posteriormente, dedica-se à vida cotidiana. Mas, sem desacreditar Marx, entendendo a importância da industrialização e do proletariado, defendeu que nesse projeto de vida urbana “só a classe operária pode se tornar o agente, o portador ou o suporte social dessa realização”⁹⁹.

Embora o termo centralidade seja importante para a obra de Lefebvre, em que exemplifica com as distâncias da casa, não é a moradia uma questão central¹⁰⁰, “como Engels previra, a questão da moradia, ainda que agravada, politicamente desempenha apenas um papel menor”¹⁰¹, mas sim uma proposta que desemboca na transformação da vida cotidiana – em especial nas obras “Vida cotidiana no mundo moderno”¹⁰² e “Critique of everyday life”¹⁰³, em que “basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação

⁹⁷ Esta obra é fundamental, pois se trata de um esforço de Lefebvre para trazer as contribuições de Marx e Engels sobre a cidade. O autor faz isso então a partir dos principais textos marxistas, dividindo o livro em “a situação da classe trabalhadora na Inglaterra”, “a cidade e a divisão do trabalho” e “o capital e a propriedade do solo”, obviamente ele traz suas contribuições e questionamentos, apresentando-se como um pensador autônomo e heterodoxo. LEFEBVRE, Henri. **O pensamento marxista e a cidade**. Lisboa: Editoria Ulisseia, 1972.

⁹⁸ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. p. 117-118.

⁹⁹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. p. 118.

¹⁰⁰ É interessante notar que a passagem entre habitar/habit possui influência de Heidegger, sendo um importante momento da obra lefebvriana, contudo deve ser compatibilizada num todo da obra do autor que tem como grande referência o pensamento de Marx. Em complementação à isto segue a seguinte passagem: “Por um lado, a postura do autor pretende afirmar a linearidade e monotonia do habitat programado e da ordem social que o conforma; por outro lado, a argumentação lefebvriana está dirigida a reintroduzir o sujeito na produção (social) do espaço e da vida urbana (tradução livre). “por una parte, la postura del autor pretende afirmar la riqueza semántica, imaginativa y poética del habitar frente a la linealidad y monotonia del hábitat programado y del orden social que lo conforma; por otra parte, la argumentación lefebvriana esta dirigida a reintroducir al sujeto en la producción (social) del espacio y de la vida urbana”. GUITIERREZ, Emilio Martínez. Introducción. In: LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013. p. 46.

¹⁰¹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro. 2001. p. 36.

¹⁰² LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991.

¹⁰³ LEFEBVRE, Henri. **Critique of Everyday Life**. London, New York: Verso, 2014.

próxima ou distante, para o metrô superlotado [...] para retomar à tarde o mesmo caminho”¹⁰⁴.

É necessária, pelo exposto, uma leitura atenta e sistematizada da obra de Lefebvre para não cair em falácias argumentativas dos perigos de uma leitura parcial da seguinte passagem:

O direito à cidade 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 de propriedade) estão implicados no direito à cidade¹⁰⁵.

O perigo ao qual desde já se faz o alerta trata-se da transformação do direito à cidade em algo voltado ao usuário¹⁰⁶ (não seria aqui o sentido de uso e apropriação, como Lefebvre se refere a usuário por vezes, mas sim a uma espécie de consumidor da cidade), um direito à cidade, significaria, a partir dessa apropriação, um direito à infraestrutura urbana¹⁰⁷, do espaço produzido para o consumo, assim:

A reapropriação do espaço que elabora o autor supõe a assunção da cidade como obra, valor de uso, como gozo, como disfrute, como beleza e como criação coletiva dos cidadãos, por tanto, sobre uma cidade que eles decidam e intervenham. Esta reapropriação supõe uma repolitização do espaço, uma reatualização da condição política do espaço urbano e da figura do cidadão. É assim que Lefebvre reivindica o direito à cidade como direito à centralidade, como direito à vida urbana transformada, renovada. Sem embargo, no momento em que reclama isso, ele nos lembra o erro de simplificar o direito a sua apropriação e transformação, o erro de reduzi-lo a um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. (Tradução livre)¹⁰⁸

¹⁰⁴ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. p. 118.

¹⁰⁵ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. p.134.

¹⁰⁶ Em algumas passagens da obra de Lefebvre, da qual cita-se o vol III do livro “critique of everyday life”, o autor remete a uma superação de “habitante-usuário” decorrente da sociedade burocrática de consumo dirigido LEFEBVRE, Henri. **Critique of Everyday Life**. London, New York: Verso, 2014.

¹⁰⁷ Crítica que é excessivamente reforçada no livro “Posição: contra os tecnocratas”. LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Nova Crítica, 1969.

¹⁰⁸ La (re)apropiación que plantea el autor supone la asunción de la ciudad como *obra*, como *valor de uso*, como goce, disfrute, como belleza y creación colectiva de los ciudadanos, por tanto, sobre la que ellos deciden y en la que ellos intervienen. Esta reapropiación supone una repolitización del espacio, una reactualización de la condición política del espacio urbano y de la figura del ciudadano. Es así que Lefebvre reivindica el *derecho a la ciudad* como <<derecho a la centralidad>>, como <<derecho a vida urbana, transformada, renovada>>. Sin embargo, a la vez que reclama esto, nos recuerda el error de reducirlo a un <<simple derecho de visita o de retorno hacia las ciudades tradicionales>>A reapropriação do espaço que elabora o autor supõe a assunção da cidade como obra, valor de uso, como gozo, como disfrute, como beleza e como criação coletiva dos cidadãos, por tanto, sobre uma cidade que eles decidam e intervenham. Esta reapropriação supõe uma repolitização do espaço, uma reatualização da condição política do espaço urbano e da figura do

Não se trata, pelo exposto, de uma tentativa de funcionalizar a cidade por meio da tecnocracia de um espaço abstrato, pelo contrário, a busca pelo valor de uso em contraposição ao valor de troca rompe justamente com essa lógica de apropriação capitalista do espaço, assim:

Quanto mais funcionalizado está um espaço – quanto mais se encontra dominado pelos <<agentes>> que o manipulam e o tornam monofuncional – menos se presta a apropriação, por quê? Porque se situa fora do tempo vivido, tempo diversificado e complexo experimentado pelos usuários. Sem embargo, o que é o que adquire um indivíduo quando compra um espaço? Tempo? ¹⁰⁹. (tradução livre)

Esta importante leitura foi aprofundada no tópico quanto às críticas à institucionalização e reflexões a respeito da passagem do valor de uso para o valor de troca no direito à cidade. Haja vista que, como já apontado, a obra de Lefebvre deve ser entendida em sua unidade, com especial importância para o momento de Maio de 1968, trazendo como grande pilar do pensamento lefebvriano Marx e o marxismo:

Tomando aqui em consideração os trabalhos referentes ao espaço urbano, devemos assinalar que Lefebvre sempre reclamou daqueles que adentram em suas obras evitarem o fracionamento e isolamento da mesma em compartimentos estanques. Toda obra é atravessada por um fio condutor que a outorga um caráter unitário. A vida cotidiana, o Estado ou o espaço urbano, algumas das temáticas de referência do autor, não podem ser compreendidas sem passar pelo pensamento de Marx e pelo marxismo, considerado como um ponto de partida, como um momento da teoria, não como um sistema fechado dogmaticamente ¹¹⁰. (tradução livre)

cidadão. É assim que Lefebvre reivindica o direito à cidade como direito à centralidade, como direito à vida urbana transformada, renovada. Sem embargo, no momento em que reclama isso, ele nos recorda o erro de simplificar o direito a sua apropriação e transformação, o erro de reduzi-lo a um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. LOREA, Ion Martínez. Prólogo. In: LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013. p. 24.

¹⁰⁹ Quanto más funcionalizado está un espacio – cuanto más se encuentra dominado por los <<agentes>> que lo manipulan y lo vuelven monofuncional – menos se presta a la apropiación, ¿Por qué? Pues porque se sitúa fuera del tiempo *vivido*, tiempo diversificado y complejo experimentado por los usuarios. Sin embargo, ¿qué es lo que adquire un individuo cuando compra un espacio? Tiempo. LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013. p. 389.

¹¹⁰ Habiendo tomado aqui en consideración los trabajos referidos al espacio urbano, debemos señalar que Lefebvre siempre reclamo de quien se adentra em su obra evitar el al fraccionamiento y aislamiento de la misma em compartimentos estanques. Toda ella es atravesada por un hilo conductor que le otorga un carácter unitario. La vida cotidiana, el Estado o el espacio urbano, algunas de las temáticas de referencia del autor, no pueden comprenderse sin pasar por el pensamiento de Marx y por el marxismo, considerado como un punto de partida, como un momento de la teoría, no como un sistema cerrado dogmáticamente. LOREA, Ion Martínez. Prólogo. In: LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013. p. 11.

Insiste-se aqui, com respaldo no autor anterior sobre a influência da obra marxista em Lefebvre e, mais, sobre a necessidade de realizar a leitura a partir desse viés, de traçar uma linha condutora para não se perder em leituras parciais ou fragmentadas.

Também sobre influência de Marx outros dois grandes autores, Castells e Harvey, tomaram como objeto de seus estudos o urbano e a cidade, entendendo a importância de Lefebvre, contudo divergindo do presente autor. A crítica destes autores é, em resumo, no sentido de que:

Harvey procurou mostrar que Lefebvre foi prematuro em seu alijamento do capitalismo como quadro para suas investigações urbanas, e que ele estava enganado no tratamento de cidades como entidades inteiramente dependentes dentro do modo de produção capitalista. Pelo contrário, elas são essenciais para acumulação capitalista e integral: elas são elementos constitutivos da base do capitalismo. Castells, em sentido contrário, amplamente aceitou a cronologia histórica de Lefebvre, o papel limitado da cidade no desenvolvimento capitalista passado, e a importância do urbano como um lugar diferencial de conflito e mudança. Entretanto, ele criticou o urbano em Lefebvre por haver uma espécie de fetichismo espacial, faltando uma especificidade teórica no âmbito do marxismo, que ele procurou oferecer. Ao fazê-lo Castells argumenta que as cidades constituem um consumo diferenciado do domínio, reprodução e ação coletiva¹¹¹. (tradução livre)

O papel da crítica, entretanto, deixou de analisar algumas questões da obra lefebvriana no afã de uma crítica rigidamente marxista que, inicialmente, não superou os pressupostos existentes a época e não compreendeu, ademais disso, que Marx e Engels já iniciavam mesmo nunca tendo sido ponto central em suas obras, estudos sobre cidades, esforço que Lefebvre empreendeu em sistematizar no livro “o pensamento marxista e a cidade”¹¹².

¹¹¹ Harvey sought to show that Lefebvre was premature in his jettisoning of capitalism as the frame for his urban inquiries, and that he was mistaken in treating cities as wholly dependent entities within the capitalist mode of production. Rather, they are essential to capitalist accumulation and integral to it: they are constitutive elements of capitalist base. Castells, by contrast. Broadly accepted Lefebvre’s historical chronology, the limited place of the city in past capitalist development, and the importance of urban as a distinctive site of conflict and change. However, he thought Lefebvre’s ‘urban’ bordered on a kind spatial fetishism and lacked a theoretical specificity within the framework of Marxism, which he sought to provide. In so doing, Castells argued that the cities constitute a distinctive domain of consumption, reproduction, and collective action. KATZNELSON, Ira. **Marxism and the City**. New York: Oxford University Press, 2004. p. 98-99.

¹¹² LEFEBVRE, Henri. **O pensamento marxista e a cidade**. Lisboa: Editoria Ulisseia, 1972.

Para Castells, autor que se debruçou, especialmente sobre o urbano e a sociedade urbana, a definição de sociedade urbana caminhará no seguinte sentido:

Quando se fala de “sociedade urbana” não se trata nunca da simples constatação de uma forma especial. A “sociedade urbana” é definida antes de tudo como uma certa cultura, a cultura urbana, no sentido antropológico do termo, ou seja, um certo sistema de valores, normas e relações sociais que possuem uma especificidade histórica e uma lógica própria de organização e transformação¹¹³. (tradução livre)

Reconhecendo a importância e pioneirismo de Lefebvre, contudo, o autor realiza críticas que diante da obra, como um todo, poderiam ter contemplado outras obras de Lefebvre, como será descrito adiante. Isto porque algumas obras como “crítica à vida cotidiana” e a “produção do espaço” não foram estudadas no momento de realização dos apontamentos críticos¹¹⁴ e, seguramente, resolveriam boa parte das críticas. É interessante notar que a produção do espaço (a edição francesa) teve sua primeira publicação em 1972, coincidindo com obras analisadas por Castells, que ao tecer as críticas, propõe alguns antídotos à obra lefebvriana, para ele “essencialmente ideológica”:

Para superar o tratamento ideológico do problema era necessário:

1. Tratar de forma separada o espaço e o urbano, o que significa tratar o processo de consumo coletivo em diferentes níveis.
2. Realizar a análise da determinação social destes processos, especialmente explicando as novas formas de intervenção dos aparatos do Estado neste campo.
3. Estudar a organização do espaço como um capítulo da morfologia social, como Lefebvre propõe, estabelecendo a especificidade desta forma, mas sem fazer dela um novo motor da história.”¹¹⁵ (tradução livre)

¹¹³ Cuando se habla de “sociedad urbana” no se trata nunca de la simple constatación de una forma espacial. La “sociedad urbana” es definida ante todo como una cierta cultura, la cultura urbana, en el sentido antropológico del término, es decir, un cierto sistema de valores, normas y relaciones sociales que poseen una especificidad histórica y una lógica propia de organización y de transformación. CASTELLS, Manuel. **La cuestión urbana**. 7. ed. Mexico: Siglo Veintiuno, 1980. p. 95.

¹¹⁴ O autor estudou os seguintes livros de Lefebvre: Do rural ao urbano (1970), O direito à cidade (1968), A revolução urbana (1970), por último A cidade e o urbano (1971). Fez nota de rodapé que após está data foram publicados textos que, embora sejam importantes, não alteram o conteúdo da análise: O pensamento marxista e a cidade (1972) e “espaço e política” (1972). CASTELLS, Manuel. **La cuestión urbana**. 7. ed. Mexico: Siglo Veintiuno, 1980. p. 108.

¹¹⁵ Para superar este tratamento ideológico del problema era necesario:
 1. Tratar separadamente el espacio y lo urbano, es decir tratar el proceso de consumo colectivo a diferentes niveles.
 2. Proceder al análisis de la determinación social de estos procesos, en particular explicando las nuevas formas de intervención de los aparatos de Estado en este terreno.
 3. Estudiar la organización del espacio como un capítulo de la morfología social, como Lefebvre lo propone, estableciendo la especificidad de esta forma, pero sin hacer de ella un nuevo motor de la historia. CASTELLS, Manuel. **La cuestión urbana**. 7. ed. Mexico: Siglo Veintiuno, 1980. p. 115.

Estas questões poderiam ter sido resolvidos com a leitura das obras citadas, ademais da “la significación de la comuna”¹¹⁶ (1962) e da “irrupção”¹¹⁷ (1968), textos que poderiam auxiliar a entrada do espaço no pensamento marxista proposta por Lefebvre, sem abandonar a luta de classes e a importância da classe trabalhadora. Por fim, em relação às críticas ao Estado, e em referência à sociedade burocrática de consumo dirigido, a análise pode avançar desde o “posição: contra os tecnocratas”¹¹⁸ (1967), ponto em que claramente Castells se aproxima da crítica, à “survival of capitalism”¹¹⁹ (1976) e “state, space and world”¹²⁰.

Os pressupostos de análise de Harvey, em especial, sobre a industrialização e urbanização, encontram-se mais em consonância com Lefebvre e divergem de Castells, em razão do primeiro aceitar os pontos de partida de Lefebvre e ter uma leitura mais “madura” da obra de Lefebvre. Avançando nos textos e entendendo Castells como “um dos primeiros e erráticos discípulos de Henri Lefebvre”¹²¹.

Harvey critica Lefebvre principalmente em relação aos rumos que tomara o direito à cidade, seriam muito mais relacionados aos movimentos sociais urbanos e a todas as aporias do vivido por esses movimentos. Para Harvey, Lefebvre deixou de explorar questões importantes como as “sensibilidades que surge das ruas que nos cercam”¹²², embora o Harvey confirme que Lefebvre não seria insensível à isso tudo, deixa a entender que essa seria a principal questão que o difere de Lefebvre e justificariam a sua leitura e a continuidade dos estudos¹²³. Outra grande crítica realizada por Harvey diz respeito a uma certa valorização das cidades antigas, ao ponto de não criticá-las em suas contradições materialistas, este é um ponto que enseja, de fato, algumas críticas em relação a Lefebvre:

¹¹⁶ LEFEBVRE, Henri. **La significación de la Comuna**. 2009.

¹¹⁷ LEFEBVRE, Henri. **A irrupção a revolta dos jovens na sociedade industrial: causas e efeitos**. São Paulo: Editora Documentos, 1968.

¹¹⁸ LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Nova Crítica, 1969.

¹¹⁹ LEFEBVRE, Henri. **Survival of capitalism**. London: Allison & Busby, 1976.

¹²⁰ LEFEBVRE, Henri. **State, space, world: selected essays**. Editado por Neil Brenner e Stuart Elden. Minneapolis, MN: Minnesota University Press, 2009.

¹²¹ HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p. 17.

¹²² HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p.12.

¹²³ HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

Pois é de Lefebvre a conclusão de que a cidade que outrora conhecemos e imaginamos vinha desaparecendo rapidamente, e que seria impossível reconstruí-la. Eu concordaria com isso, mas o afirmaria mais enfaticamente ainda, pois Lefebvre se preocupa muito pouco em descrever as terríveis condições da vida das massas em algumas de suas cidades favoritas do passado¹²⁴.

De fato essa preocupação não foi observada diretamente na obra o direito à cidade, que tentou caracterizar a função da cidade antiga, e não necessariamente “valorização”, como um valor de uso e como a cidade se transformou a partir de então muito mais em um mecanismo de valor de troca. Contudo, as críticas parcelares a uma obra como o direito à cidade desconsiderando a escrita do “pensamento marxista e a cidade” no ano anterior, tornam-se até mesmo injustas, vez que Lefebvre reúne as principais obras de Marx e Engels sobre a cidade, inclusive sobre a “Situação da classe trabalhadora na Inglaterra”.

A questão que se delineia, no momento da escrita das obras de Lefebvre, o que culminou com sua expulsão do Partido Comunista da França e, conseqüentemente, as críticas ortodoxas a sua obra, que corroboram tanto Harvey quanto Castells, seria que: “Lefebvre certamente fora longe demais, não? Ambos insinuaram que ele havia elevado a “problemática espacial urbana a uma posição intoleravelmente central e aparentemente autônoma”¹²⁵. Para estes críticos, Lefebvre caminhava em uma substituição do conflito de classes para o conflito espacial “como força motivadora da transformação social radical”¹²⁶, por isso a crítica a respeito do seu fetichismo espacial.

A problemática, no entanto, perpassa a “fetichização espacial”, trata-se de trazer o espaço à dialética marxista, que em verdade Lefebvre prefere falar de uma dialética – em razão deste terceiro elemento. A respeito da visão de Castells¹²⁷ e Harvey:

¹²⁴ HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p.18.

¹²⁵ SOJA, Eduard W. **Geografias pós-modernas a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993. p. 261.

¹²⁶ SOJA, Eduard W. **Geografias pós-modernas a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993, p. 262.

¹²⁷ As referências a Castells neste trabalho daqui em diante vão perdendo força, tendo em conta sua obra como um todo, o autor sai de um pensamento marxista ortodoxo para atuar no planejamento de modelo de cidades neoliberais, como Barcelona, Valencia, Bilbao, tentando entrar na América Latina com esse modelo de planejamento. Suas obras mais recentes perdem totalmente o caráter

Ironicamente, a fonte primordial da equivocação pareceu residir na incapacidade dos analistas marxistas de avaliarem o caráter essencialmente dialético das relações sociais e espaciais, bem como o de outras esferas estruturalmente ligadas, como a produção e o consumo [...]. O fato de existir essa associação dialética entre o que se poderia chamar de dimensões vertical e horizontal do modo de produção é sugerido nos textos de Marx e Engels [...] Contudo, cem anos de marxismo não foram suficientes para desenvolver a lógica e o alcance desses discernimentos. [...] À exceção de Lefebvre (...) ninguém mais se mostrou disposto a apreender a implicação realmente radical de que o que estava emergindo era um materialismo dialético simultaneamente histórico e espacial¹²⁸.

Não necessariamente esse ponto de vista traria uma visão “cidadecêntrica” também, mas há uma proposta de reorganização e inserção do espaço no pensamento marxista tendo clara e evidente influência na formação das cidades. É importante lembrar que a acusação de uma visão cidadecêntrica cai um pouco por terra tendo em conta que a tese de doutorado de Lefebvre analisa o rural.

Mais ainda, além dos pontos já demonstrados, o problema em específico de Harvey se trata do ponto de chegada que permitiu, ou talvez tenha ampliado essa possibilidade interpretativa, uma elasticidade do pensamento do direito à cidade que derivou em um processo de desradicalização do conceito cunhado por Lefebvre, um esvaziamento rumo a social democracia. A interpretação trazida por Harvey permitiu um discurso funcionalista e tecnocrático ganhando força e sofrendo novas apropriações, isto fica muito claro tanto na aposta do próprio Harvey em relação ao Estatuto da Cidade quanto nas apostas nos orçamentos participativos, que fomentou o que pode ser chamado de “tecnocratismo de esquerda”:

Por “tecnocratismo de esquerda” entende-se uma superestimação de marcos legais e instrumentos e documentos técnicos, aí se destacando os planos diretores. Essa superestimação se dá em detrimento de análises mais globais sobre a sociedade e sua dinâmica, a começar pela análise do que se passa com os ativismos sociais, e de um investimento em parcerias mais orgânicas com esses ativismos, os quais não devem ser confundidos, inclusive conceitualmente, com ONGs¹²⁹.

marxista. É curioso citar que o autor do prefácio da “Sociedade em Rede” de Castells é Fernando Henrique Cardoso.

¹²⁸ SOJA, Eduard W. **Geografias pós-modernas a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993. p. 264-266.

¹²⁹ SOUZA, Marcelo Lopes. **A prisão e a agora reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 222.

É evidente que Harvey também é marxista, mas ao trazer a análise espacial e tomar para si o debate sobre o direito à cidade demonstra uma discrepância entre o conceito de direito à cidade e o discurso de tomar a cidade – na prática o autor enaltece uma série de práticas institucionais, como por exemplo os orçamentos participativos, nesta linha de raciocínio interpretando Harvey:

Para Harvey, o Direito à Cidade corresponde a um direito coletivo que vai além do acesso aos recursos que a cidade oferece; ele é o direito de reivindicar a cidade de acordo com o desejo comum. O Direito à Cidade corresponde, então, a um exercício de poder coletivo sobre o processo de urbanização e sobre as formas como as pessoas e as cidades são feitas e refeitas, o que significa um controle mais democrático sobre a destinação do excedente produzido. O autor considera, então, o Direito à Cidade como um caminho para o movimento revolucionário de superação do capitalismo, mas nunca um fim em si mesmo. Apesar de assim estar registado em seus textos, consideramos que o entendimento do autor, pelo desenvolvimento de suas análises, encontra-se mais em uma reivindicação de justiça social, contrária às políticas neoliberais, do que em uma proposta revolucionária de superação do capitalismo¹³⁰.

Essa disputa “conceitual” que foi proposta analisar tratando-se de linhas interpretativas e propostas de continuidades dos textos de Lefebvre, de onde surgiram e para onde podem levar, o urbano, a cidade e o direito à cidade. Em relação ao direito à cidade, tema que é central para o desenvolvimento da pesquisa, essa disputa caminha “desde o Ministério das Cidades no Brasil a Hamburgo “Stadt-Netzwerk” (o Direito à Cidade em rede), do pequeno NGOs à ONU-Habitat. Nós podemos encontrar uma legião de pessoas usando o “direito à cidade” como uma frase “guarda-chuva” (umbrella-phrase)¹³¹ e o perigo desses usos é, sem dúvida, “a vulgarização e domesticação da frase originária de Lefebvre conforme forças institucionais”¹³².

¹³⁰ FURTADO, Fabiana. **O processo de institucionalização do direito à cidade no Brasil [manuscrito]: a contribuição do significado atribuído a um conceito na definição das possibilidades e limitações à sua realização.** Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia, 2014. p. 48.

¹³¹ “from Brazil’s Ministério das Cidades (=Ministry of City) to Hamburg’s Recht auf Stadt-Netzwerk (=Right to the City Network), from small NGOs to UN-Habitat, we can find a legion of people who use “the right to the city” as a sort of umbrella-phrase”. (TRADUÇÃO LIVRE) SOUZA, Marcelo Lopes. Which right to which city? In defence of political-strategic clarity. In: **Interface: a journal for and about social movements.** Vol 2 (1): 315-333 (may 2010)

¹³² “a vulgarisation and domestication of Lefebvre’s phrase by status-quo conform institutions and forces is a real one”. (Tradução livre) SOUZA, Marcelo Lopes. Which right to which city? In defence of political-strategic clarity. In: **Interface: a journal for and about social movements.** Vol 2 (1): 315-333 (may 2010)

A partir desses questionamentos iniciais, o que, então, não seria direito à cidade? “Não é por essência um direito estatal positivo”¹³³, nesse sentido, “as reivindicações pelo direito à cidade não podem se dirigir primeiramente para a garantia de bens e serviços de consumo coletivo – os quais se constituem meios”¹³⁴, não se trata de um direito à infraestrutura urbana:

Assim, o Direito à cidade não se refere a um direito no sentido jurídico, mas no sentido prático de apropriação coletiva do espaço e da vida, e engloba vários outros direitos: à liberdade, à individualização na sociedade, ao habitar e ao habitat, à obra (atividade criadora) e à apropriação (diferente do direito à propriedade), ao uso da centralidade e de não ser excluído dela. O Direito à Cidade pode ser considerado como aspecto político do Urbano (...) Para Lefebvre (...) ele é tanto estratégia para se atingir o Urbano como parte de sua realização¹³⁵.

Tão pouco seria um significativo vazio, podendo ser o tempo todo apropriado e reapropriado, esvaziando o conceito lefebvriano. Não que não se trate de um objeto de disputa, tanto conceitual, quanto da luta urbana diária, mas que determinadas capturas, aos quais claramente as institucionais, podem ser outra coisa que não o direito à cidade proposto por Lefebvre:

Consideramos ainda que, quando Lefebvre menciona que o Urbano (e também o Direito à Cidade) não tem um conteúdo fixo, significa que não há uma fórmula pronta para o seu desenvolvimento: ele precisará ser construído ao longo de seu percurso. Não significa, portanto, como mencionado por Harvey, que caiba nele qualquer conteúdo, dependendo de quem o nomeie ou que tenha poder sobre ele. Essa consideração de Harvey contribui para ampliar a tão disseminada banalização do conceito¹³⁶.

O retorno à Lefebvre, pelo exposto, fez-se fundamental para retomada dos conceitos e luta contra a vulgarização da reapropriação dos termos, em que se coloca o direito à cidade em contraposição ao direito como categoria jurídica e as possibilidades de luta/construção da vida cotidiana a partir dessa discussão, que tem como "irrupção"

¹³³ ALVES, Rafael de Oliveira. A política e a cidade. In: **V. Aieta (Ed), Cadernos de Direito da Cidade – Série II**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2014, p. 14.

¹³⁴ ALVES, Rafael de Oliveira. A política e a cidade. In: **V. Aieta (Ed), Cadernos de Direito da Cidade – Série II**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2014, p. 14.

¹³⁵ FURTADO, Fabiana. **O processo de institucionalização do direito à cidade no Brasil [manuscrito]: a contribuição do significado atribuído a um conceito na definição das possibilidades e limitações à sua realização**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia, 2014. p. 47-48.

¹³⁶ FURTADO, Fabiana. **O processo de institucionalização do direito à cidade no Brasil [manuscrito]: a contribuição do significado atribuído a um conceito na definição das possibilidades e limitações à sua realização**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia, 2014. p. 49.

maio de 1968 e as experiências da Comuna de Paris – como um gérmen marxista do possível.

2.1.1 A construção espacial da cidade pela lógica do carro

A partir dos pressupostos delineados nos tópicos anteriores, tendo em conta que se optou por trabalhar a discussão do direito à cidade no campo da mobilidade urbana, faz-se necessário tecer linhas gerais de como o automóvel corroborou para a reorganização capitalista do espaço.

A lógica dessa produção do espaço que se tentou delimitar no tópico anterior, da apropriação do espaço implicando na configuração do urbano e na materialização da cidade – urbano construído, enquanto que o direito à cidade significaria uma possibilidade (o possível) de ruptura dessas apropriações.

O espaço é dividido na obra lefebvriana entre percebido, concebido e vivido¹³⁷. O primeiro está relacionado à cotidianidade – aos ritmos constantes da vida, aos fazeres mecanizados, este extremamente relacionado com o segundo (espaço vivido), que é o espaço projetado/controlado/burocratizado, o espaço dos tecnocratas, dos “produtores do espaço”, dos arquitetos e urbanistas, por fim, o primeiro a menor escala, uma projeção da vida cotidiana que foge do controle projetado pelos tecnocratas, ao mesmo tempo em que rompe com o comportamento

¹³⁷ Cada uma dessas dimensões corresponde, respectivamente, um tipo de espaço: o espaço percebido, o espaço concebido e o espaço vivido. O primeiro deve ser entendido como espaço da experiência material, que vincula a realidade cotidiana (uso do tempo) realidade Urbana (fluxos de pessoas, mercadorias ou dinheiro que se assentam em - e transitam - o espaço), englobando tanto a produção como a reprodução social. O segundo é o espaço dos especialistas, dos cientistas, dos planificadores. O espaço dos signos, dos códigos de ordenação, fragmentação e restrição. O terceiro, finalmente, é o passo da Imaginação e do simbólico dentro de uma existência material. É o passo de usuários e habitantes, onde se aprofunda a busca de novas possibilidades da realidade espacial. (Tradução livre). “A cada una de estas dimensiones le corresponde, respectivamente, un tipo de espacio: espacio percibido, el espacio concebido y espacio vivido. El primero debe entenderse con el paso de la experiencia material, que vincula realidad cotidiana (uso del tiempo) realidad urbana (flujos de personas, mercancías o dinero que se asientan en – y transitan - el espacio), englobando tanto la producción como la reproducción social. El segundo es el espacio de los expertos, los científicos, los planificadores. El espacio de los signos, de los códigos de ordenación, fragmentación y restricción. El tercero, finalmente, es el paso de la imaginación y de lo simbólico dentro de una existencia material. Es el paso de usuarios y habitantes, donde se profundiza en la búsqueda de nuevas posibilidades de la realidad espacial.” LOREA, Ion Martínez. Prólogo. In: LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013. p. 16-17.

mecânico do espaço concebido – é capacidade criativa de romper com o espaço majoritariamente produzido e ritmado, a menor escala, o “não”.

A inserção das escalas/níveis do espaço na vida cotidiana na sociedade burocrática de consumo dirigido tem como um dos grandes exemplos o automóvel e como esse “objeto-rei” orientou toda essa lógica sendo, portanto, um movimento na obra lefebvrina, o que sem dúvidas derivou-se de reflexo da experiência do autor como taxista nas ruas de Paris, em que o mesmo se propõe a seguinte reflexão “mas, no momento, na perspectiva da cotidianidade programada, o melhor exemplo não seria o Automóvel?”¹³⁸.

A intensificação das propagandas, a criação de uma necessidade, ao mesmo tempo de um “status”, faz com que não haja dúvidas a respeito da transformação do automóvel em um “objeto-rei”, cuja televisão e a massificação da propaganda a partir de então tornou, ainda mais, possível. A orientação das estradas, das rodovias, das ruas... O carro é o novo motor orientador da cidade, e mais:

O Automóvel é o Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. [...] Este Objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. (...) Diante desse “sistema”, a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, em que ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. (...) Conceber-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O Circular substitui o Habitar¹³⁹.

“Ele [o carro] tem um sentido (absurdo). De fato e na verdade não é a sociedade que o Automóvel conquista e “estrutura”, é o cotidiano”.¹⁴⁰ É a alteração nos níveis de realidade, nos espaços produzidos, do controle do tempo e do espaço. Entre a promessa de deslocamento mais rápido e a produção de engarrafamentos catastróficos, do carro simples ao carro de luxo “o Automóvel dá lugar às hierarquias: a hierarquia perceptível e sensível (tamanho, potência, preço) e se desdobra numa hierarquia mais complexa e mais sutil, a das performances”, tendo nesse contexto uma “posição social e de prestígio”¹⁴¹, portanto o que se tem é que:

¹³⁸ LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991.

¹³⁹ LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991. p. 110.

¹⁴⁰ LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991. p. 111.

¹⁴¹ LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991. p. 111-112.

Subjetivamente, o consumo transforma o proletário em burguês. Proletários e burgueses somem atrás do consumo de bens que só se diferem no refinamento de detalhes. A popularização do carro pode ser vista como um símbolo de uma *nova era*: produção de objetos em massa para consumo em massa, o trabalhador ascendendo subjetivamente à condição de burguês, embora continue sendo objetivamente trabalhador – ou seja, uma coisa, um ser sem controle da gestão da sua existência e da propriedade -, e à distinção de classes se sobrepondo uma *classe* única, a dos consumidores. [...] O automóvel individual permite ao menos a ilusão do controle do próprio destino¹⁴².

Desta forma “o Objeto-Piloto suscitou não apenas um sistema de comunicação, mas também os organismos e instituições que se servem dele e que o servem. [...] O objeto, aqui, destrói e depois se destrói¹⁴³ – destrói uma forma de sociedade, até então, organizada a partir de centralidades, em um modelo rodoviário de cidades cortadas por avenidas e orientadas a partir delas, ao mesmo tempo, que esse objeto se autodestrói por uma necessidade de produção do capital, a “obsolescência programada”, em que este trata-se de “uma relação que busca necessariamente se auto-expandir”¹⁴⁴, este modelo configura-se em uma ditadura, não aqui no sentido de governos totalitários, mas de uma orientação de poder:

A ditadura do carro, isto é, dos lobbies (grupos de pressão) que deviam as decisões econômicas e a opinião dita pública conforme seus interesses, essa ditadura é absurda. [...] A irracionalidade vai mais longe [...] O automóvel entra numa estrutura hierárquica composta de sutis diferenças [...] esta hierarquia corresponde a hierarquia social, exprime-a e reage sobre ela. O carro é “estruturado-estruturante”. [...] exclui os meios de circulação mais racionais (os públicos) ou os mais aperfeiçoados. Porque a influência dos lobbies do automóvel? Conhecemos a absurda razão disso. Esse bem de consumo “durável” se deprecia com uma velocidade extraordinária; acontece que os fabricantes aceleram essa depreciação¹⁴⁵.

“A persistência desse mito pode ser explicitada facilmente: a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou o urbanismo e o habitar”¹⁴⁶ o Circular substitui o Habitar, nas palavras de Lefebvre. Mas o que isso significa dentro deste contexto? Significa a inversão do investimento público a serviço do

¹⁴² LUDD, Ned. Carros e Remédios. In: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 15-31. p. 19.

¹⁴³ LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991. p. 113.

¹⁴⁴ AUFHEBEN. A importância do carro. In: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 83-102.

¹⁴⁵ LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Nova Crítica, 1969. p. 12-13.

¹⁴⁶ GORZ, Andre. A ideologia social do automóvel. In: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 73-82. p. 75.

setor privado, a necessidade de sustentação e de perpetuação da sociedade de consumo, ou sociedade burocrática de consumo dirigido, a hipervalorização de signos, em que:

O consumo dos signos da técnica nos gadgets faz com que se esqueça que o gadget e o objeto técnico de uso corrente (incluindo o automóvel) são apenas paródias os verdadeiros objetos técnicos e que a multiplicação desses pálidos simulacros realiza, na melhor das hipóteses, algo de complicado - o cotidiano- segue muito por baixo e muito de longe a complexidade da ciência da técnica [...] o consumo dos signos da tecnicidade - sempre igual a si mesmo- faz parte das ilusões dos signos e do consumo. O termo "sociedade de consumo" dissimula um aspecto dessa sociedade, em particular as novas formas de pobreza que marcam a sociedade: o aspecto banal do cotidiano, frio e miserável ligado dos conjuntos urbanos, as situações de crédito de independência sócio-econômica, a crescente escassez de espaço e de tempo, etc¹⁴⁷.

O carro aos poucos se tornou motor e orientador da economia, as propagandas conseguiram vender a imagem de velocidade e de liberdade, aos poucos com a diminuição dos investimentos públicos em transportes e o redesenho das cidades, o modelo de espraiamento tornou-se regra no planejamento urbano, a alteração no cotidiano daqueles que mais precisam, nesse sentido, é brutal e “o cotidiano depende daqueles que o dispõem e o programam, daqueles que organizam as modalidades do consumo, daqueles que decidem”¹⁴⁸.

Esse modelo espacial produzido pelos tecnocratas orientados pela lógica rodoviarista das cidades altera substancialmente o cotidiano das pessoas. O tempo de deslocamento entre a casa e o trabalho, em algumas cidades como São Paulo, tomam cerca de 4h-6h por dia. Convém esclarecer que esse tempo foi aumentado em decorrência de incentivos do governo federal brasileiro às montadoras de carro a partir do ano de 2003 e em 10 anos (2003-2013), como a redução de IPI (Imposto sobre Produto Industrializado), “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”¹⁴⁹. O carro tomou as ruas, aumentando o tempo de deslocamento da população, prejudicando possíveis investimentos em transportes públicos, uma vez que neste contexto sob incentivos governamentais às

¹⁴⁷ LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Nova Crítica, 1969. p. 22.

¹⁴⁸ LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Nova Crítica, 1969. p. 25.

¹⁴⁹ MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015. p. 43.

concessionárias de carro, o governo deixou de arrecadar impostos, daí inverte-se a lógica que deveria ser da expansão do transporte público.

Assim, “se o carro deve prevalecer, há ainda uma solução: suprimir as cidades, isto é, enfileire-as por centenas de quilômetros, ao longo de avenidas enormes, fazendo delas subúrbios de estradas”¹⁵⁰, isto porque “nenhum meio de transporte e evasão veloz jamais compensaria a desgraça de viver numa cidade inabitável em que ninguém se sente em casa em lugar algum, ou de *passar* somente para ir trabalhar ou, ao contrário, para se isolar e dormir”¹⁵¹.

Ainda em tempo, um alerta importante é que não se trata de acusar o automóvel, como motor único dessas transformações, sendo importante realizar essa conexão “Sempre ao problema da cidade, da divisão social do trabalho e à compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência”¹⁵².

O resultado desse processo significou o sucateamento dos transportes públicos, iniciado com o fim dos bondes e das ferrovias. O embate entre interesses públicos e privados nessa lógica de construção da cidade e em busca da produção de um outro cotidiano – é essa luta que se pretende mostrar por meio do Tarifa Zero-BH.

2.2 “O Tarifa Zero-BH como projeto de transformação”¹⁵³: análise e contextualização do movimento

Tendo o embate teórico como base e colocando luz à discussão, a proposta aqui foi analisar o movimento Tarifa Zero-BH, assim acreditou-se ser possível trazer a

¹⁵⁰ GORZ, Andre. A ideologia social do automóvel. In: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, p. 73-82, 2005. p. 77.

¹⁵¹ GORZ, Andre. A ideologia social do automóvel. In: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, p. 73-82, 2005. p. 81.

¹⁵² GORZ, Andre. A ideologia social do automóvel. In: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, p. 73-82, 2005. p. 82.

¹⁵³ O título “O Tarifa Zero como Projeto de Transformação” é utilizado na dissertação de André Veloso, por isso optou-se pelo uso de aspas. Ao longo deste trabalho há uma tentativa de delineamento a respeito de uma proximidade deste projeto de transformação com o direito à cidade, o que se pretende verificar, além disso, é de que direito à cidade – tendo em vista as disputas conceituais que refletem o real – se trata.

discussão à realidade brasileira e possibilitar o estudo do duplo movimento da análise institucional entre perigo e tática.

A justificativa pela escolha desse movimento social se dá em razão de além de ser um movimento em solo “belorizontino”, que permite uma maior possibilidade de contato com a vivência prática da luta cotidiana do movimento e dos seus representantes, representa em um conseqüente a luta pelos excedentes, o acesso aos excedentes, como o lazer, a arte, a diversão, o usufruto da cidade e, ao mesmo tempo realiza e transforma a cidade questionando as matizes rodoviaristas e a lógica da hegemonia do automóvel.

É importante ressaltar que antes do surgimento do Tarifa Zero, existiram ao longo dos anos 2000 alguns outros movimentos que incidiram sobre a questão do aumento das tarifas e sobre a questão do passe livre. A tentativa de criação do Movimento Passe Livre em Belo Horizonte (MPL-BH) é um exemplo de movimentações anteriores impulsionadas em torno da questão do transporte urbano. Mas desde 2005 há registros nesse sentido, de tentativas de pensar a lógica da cidade a partir de um deslocamento livre, ou seja, da tarifa zero. Contudo, como isso seria possível? Para responder essa indagação, o Núcleo PSOL UFMG apontou alguns caminhos:

[...] O plano básico é substituir a lógica do “paga quem usa” pelo “paga quem se beneficia: a tarifa zero seria feita através de um Fundo de Transportes, que utilizaria recursos arrecadados em escala progressiva. Ou seja: quem pode mais, paga mais, quem pode menos, paga menos, e quem não pode não paga. Por exemplo: o IPTU de bancos, grandes empreendimentos, mansões, hotéis, resorts, shoppings, etc., seria aumentado proporcionalmente, para que os setores mais ricos das cidades contribuam de maneira adequada. Somente dessa forma é garantida a existência de um sistema de transportes verdadeiramente público, gratuito e de qualidade, capaz de distribuir a renda, e acessível a todos, sem exclusão social¹⁵⁴.

O Movimento Tarifa Zero-BH (TZ) surge em junho de 2013 com forte influência do Movimento Passe Livre (nacional), “as manifestações de junho de 2013 foram uma confluência de desejos de transformação, de potências organizativas, de juventude em busca de uma identidade e da vontade de tomar a cidade como espaço de

¹⁵⁴ NÚCLEO PSOL UFMG. **Tarifa zero no transporte público: uma ideia possível e necessária.** Fevereiro de 2011.

atuação, de vivência e pertencimento”¹⁵⁵ que teve como grande estopim o aumento das passagens de ônibus em R\$ 00,20 (vinte centavos). Nesse sentido, a questão do aumento da passagem de ônibus foi central, “como um fantasma que ronda as cidades deixando marcas vivas no espaço e ‘na memória, as revoltas populares em torno do transporte coletivo assaltam a história das metrópoles brasileiras desde sua formação”¹⁵⁶, a luta pela manutenção do preço das passagens estourou, enfim, por várias metrópoles brasileiras.

Em Belo Horizonte não foi diferente. Os acontecimentos de junho de 2013, com destaque para São Paulo, “insuflariam os ânimos de todo o país” e o estopim em BH foi causado por uma “decisão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais decretava a ilegalidade de qualquer manifestação pública no território estadual”, o resultado disso foi uma imediata reunião para definir um posicionamento contrário à decisão, com novas adesões iniciou-se um marco de maiores protestos na capital mineira, em que “na terça-feira, dia 18, ocorre a 1ª sessão da Assembleia Popular Horizontal” que teve como principal encaminhamento “a redução da tarifa do transporte público e a instalação do Passe Livre Estudantil e auditoria dos contratos de transporte público, lutando pela TARIFA ZERO”¹⁵⁷.

Em seguida, após a redução da tarifa em São Paulo ocorrida no dia 19 de junho de 2013, o dia 20 de junho foi marcado pelas maiores manifestações ocorridas no período, “em Belo Horizonte, a manifestação reuniu 20 mil pessoas na Praça Sete (...) o sábado seguinte, dia 22 de junho, foi o momento da maior manifestação de Belo Horizonte, reunindo cerca de 125 mil pessoas”¹⁵⁸ e foi no dia seguinte 23 de junho na 2ª Assembleia Popular Horizontal (APH) que surgiu o Tarifa Zero BH¹⁵⁹.

¹⁵⁵ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 184.

¹⁵⁶ MOVIMENTO PASSE LIVRE. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: Maricato et al. **Cidades Rebeldes passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013. p.13.

¹⁵⁷ RICCI, Rudá; ARLEY, Patrick. **Nas ruas: a outra política que emergiu em junho de 2013**. Belo Horizonte: Letramento, 2014. p. 243.

¹⁵⁸ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 185-186.

¹⁵⁹ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 184-187.

É interessante notar que a disputa pela mobilidade urbana é um reflexo da lógica da produção do espaço voltada para os carros, que pouco, ou quase nada, prioriza o deslocamento como algo democrático – como um bem público. Mais que isso, do uso da técnica e da cientificidade direcionados para propósitos mercadológicos em que “a coisa tem mais importância que o homem, existe um objeto-rei, um objeto-piloto: o automóvel [...] coisa dotada de prestígio e poder [...] Substitui os meios de circulação mais racionais (ou públicos) ou os mais aperfeiçoados”¹⁶⁰.

A utilização da técnica orientada em um sentido mercadológico transforma o cotidiano, perigosamente apresentando-se como neutra, “as ideologias da *função* (funcionalismo), da *forma* (formalismo), da *estrutura* (estruturalismo) têm em comum com o cientificismo e com o positivismo o fato de que elas se apresentam como não-ideológicas”¹⁶¹, essa transformação, como já colocado, tem como um dos principais expoentes o automóvel, o “objeto-rei”, nesse sentido “concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O Circular substitui o Habitar (...) Ele tem um sentido (absurdo). De fato e na verdade não é a sociedade que o Automóvel conquista e “estrutura” é o cotidiano”¹⁶².

Contra essa posição (posição contra os tecnocratas) é que se colocam as críticas ao urbanismo, por analogia ao Direito Urbanístico, ao Direito positivo, “neutro”, “cientifizado”/especializado e que se propõe o embate das “más” apropriações e usos do direito à cidade, por um projeto de transformação que aqui é representado pelo Movimento Tarifa Zero BH em que, nas palavras de Lúcio Gregori “a tarifa zero muda tudo, toda a realidade cotidiana do espaço”¹⁶³.

O Movimento Tarifa Zero apresenta então novas propostas, novos horizontes no sentido de busca pelo rompimento dessa lógica de produção (e apropriação) privada do espaço, sendo um movimento marcado por características que de certa forma

¹⁶⁰ LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Nova Crítica, 1969. p. 12-13.

¹⁶¹ LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1991. p. 107.

¹⁶² LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991. p. 110-111.

¹⁶³ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 180.

tem um marco nos novos “movimentos sociais”¹⁶⁴ mas trazem peculiaridades dos movimentos contemporâneos, que possuem características mais fluidas, membros que permanecem pouco tempo, proposta de decisões horizontais, novos símbolos, novas lutas – especialmente introduzidas a partir de 1968 (um marco para os movimentos sociais), perdendo, até certo ponto, as características dos movimentos marxistas leninistas e o foco de uma luta contra (ou, ao menos, apenas contra) o Capital.

Não se trata de eleger novos “inimigos”, antes concentrados na luta contra o capitalismo, e daí afirmarem ou (re)afirmarem as novas bandeiras – muito características de maio de 1968 e do surgimento das discussões acerca do direito à diferença, como gênero, questões raciais, meio ambiente, etc, mas sim, uma necessidade de compatibilizar essas lutas. Nesse sentido, não se quer excluir que dentro da (própria) luta marxista seria possível compatibilizar tais demandas:

Os sociólogos limitam a importância dos “novos movimentos sociais” aos específicos, e aparentemente desassociados, propósitos da “política de identidade”. Eles excluem o que tais movimentos podem possuir de comum e, conseqüentemente, aonde a lógica deles pode levá-los em relação à totalidade. Essas perspectivas acadêmicas, assim como suas equivalentes políticas obreiristas, renegam a relação dinâmica entre “novos movimentos sociais” e a “política de classe”. Esses teóricos dos “novos movimentos sociais” tentam enfraquecer uma visão de classe desses movimentos com sua obtusa ênfase empírica nas diferenças de aparência. Atacam, com suas teorias, a teoria e prática o proletariado rejeitando que o capitalismo seja o problema em questão e que deva ser vencido¹⁶⁵.

Durante os 4 (três) anos completos em junho de 2017 esse movimento desenvolveu metodologias de confronto pautadas em ações diretas e ações institucionais. Essas ações realizadas, de certa forma, dão forma ao que o movimento é, ou vem sendo, ressaltando-se que as vozes não são uníssonas.

¹⁶⁴ Optou-se nesse trabalho por não desenvolver e discutir o conceito de novos movimentos sociais. Sobre a classificação do Tarifa Zero como “enquadrado” no conceito de novos movimentos sociais, ver: DOMINGUES, Letícia Birchall. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016.

¹⁶⁵ AUFHEBEN. A importância do carro. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, p. 83-102, 2005. p. 101.

André Veloso, um dos participantes do Tarifa Zero, em sua dissertação de mestrado sobre esse movimento, trouxe algumas características que, nesse viés, aproximam-se da análise sobre os novos movimentos sociais e essa contestação que se expande e toma novos horizontes, portanto:

A Tarifa Zero, enquanto título e futura alcunha do movimento, focava menos na desconstrução de um sistema opressor (o capitalismo e sua lógica reproduzida na mercantilização do transporte), e mais nas mudanças que a gratuidade do transporte geraria na cidade. Saía de cena o preto e o branco do “Zé Catraca” – a figura do símbolo do MPL que chuta e quebra a catraca – e entrava o amarelo e rosa, em uma composição que não era imediatamente associável a nenhuma estética da esquerda: nem o vermelho marxista, nem o alví ou rubro negro anarquista¹⁶⁶.

Outro estudo sobre o Tarifa, Letícia Domingues iniciou em seu trabalho sobre “Estado, Direito e Capitalismo” análise, dentre os movimentos escolhidos, do Tarifa Zero. A pesquisa da autora teve como um dos objetos de análise entrevista com integrantes do Tarifa Zero, buscando compreender a relação que os mesmos estabelecem entre as representações de três elementos: o Estado, Direito e Capitalismo.

A autora objetivou, por meio de grupo focal, entender as seguintes questões “quais são as agendas? Vocês entendem como estratégia (a longo prazo) ou tática (imediate) as ações?”, compreender o tipo de ação do movimento é importante porque ademais de tudo é necessário saber se há uma agenda a longo prazo ou se na verdade as ações são pautadas muito mais em necessidades de respostas imediatas, daí o que diferenciaria estratégia de tática, de certa forma, como será mais delineado nesta pesquisa, isso mostra as próprias características do movimento. A conclusão da autora em relação ao possível enquadramento das ações do Tarifa Zero é no sentido de que em verdade, “o uso das esferas institucionais aparece, então, de forma tática e não há uma observância rígida de suas regras, sendo usado para disputas e avanços quando parece interessante para o movimento”¹⁶⁷.

¹⁶⁶ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 200.

¹⁶⁷ DOMINGUES, Letícia Birchal. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016. p. 104.

O uso tático, pelo exposto, foi a configuração encontrada nesta investigação do movimento. Esse uso, contudo, possui limitações intrínsecas e que também ficaram evidenciadas na pesquisa, a partir da fala dos próprios representantes, vale a pena transcrever aqui:

[Maria] Mas, o que a gente vê sempre no Tarifa é o aumento da tarifa atropelando todas as pautas.... [...] Aí vira sempre uma urgência [...]. E a gente responde muito mais do que constrói... [...] É mais o que tá acontecendo atualmente mesmo, a gente tenta, as vezes, seguir com uma pauta [...], mas, infelizmente, as reuniões são muito, muito mais responsivas¹⁶⁸.

Outro integrante tenta justificar essa “escolha” e a necessidade da atuação, o que verifica conforme exposto é um atendimento de demandas imediatas, o que poderia ser justificado pela característica do próprio movimento, nesse sentido:

[Bê] [...] O *lance* sobre o aumento de tarifa, que a gente gasta muita energia com ele, muita energia e tudo o mais, mas o *lance* é que, no meu ponto de vista [...], existe um ciclo vicioso da tarifa, que a tarifa [aumenta] e isso expulsa os usuários do sistema, aumenta o número de carros e motos nas ruas, deixa o ônibus mais custoso até pro próprio empresário, aí a receita cai e faz com que a tarifa aumente de novo. Isso é uma coisa que é identificada por vários movimentos. Aí a ideia é que a gente barrando os aumentos, eventualmente a gente derrube o contrato. Derrubando o contrato, a gente pode propor uma [...] outra forma, que avance no transporte como direito social. [...] Nos termos da regulação pública, ela tem...tipo assim, regredido, então isso aí é meio problemático¹⁶⁹.

É a partir disto que esse trabalho foi realizado daqui pra frente, por meio de um mapeamento¹⁷⁰ das ações institucionais e das suas consequências ao movimento aplicando isto sempre em correlação com a institucionalização do direito à cidade.

¹⁶⁸ DOMINGUES, Letícia Birchal. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016.

¹⁶⁹ DOMINGUES, Letícia Birchal. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016. p. 86.

¹⁷⁰ Esse mapeamento já foi iniciado por André Veloso em sua dissertação “VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015”, o qual Letícia Birchal deu prosseguimento em sua monografia “DOMINGUES, Letícia Birchal. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016” e pretende-se completar tanto temporalmente quanto em relação aos dados, mas o grande esforço inicial foi realizado pelos dois autores.

Em especial, para análise das consequências dessas ações serão utilizadas duas principais frentes por meio de análise de conteúdo: *fanpage* do Tarifa Zero BH (*facebook*) e entrevistas (método “bola de neve”) com membros e ex-membros – conforme foi minuciosamente explicado no tópico (prólogo) metodologia de pesquisa.

3 O “TARIFA ZERO” E A CIDADE: DA IMAGEM DO DIREITO À CIDADE A PARTIR DO MOVIMENTO TARIFA ZERO-BH E DOS USOS DA INSTITUCIONALIZAÇÃO

3.1 O direito à cidade a partir do Tarifa Zero-BH: vozes e releituras

Este tópico necessita de alguns esclarecimentos. Primeiro é importante ressaltar que esta pesquisa foi produzida a partir de um relativo grau de distanciamento do movimento tarifa Zero. Ao contrário das outras duas pesquisas sobre o Tarifa Zero amplamente mencionadas ao longo do texto. Nesse sentido, as representações e as imagens sobre o movimento que aqui são trazidas foram recolhidas através de entrevistas e da *fanpage* do movimento. Assim, a utilização de entrevistas, como detalhado no tópico de metodologia, fez-se fundamental para buscar ao máximo a representação trazida pelos membros e ex-membros¹⁷¹.

O primeiro ponto importante para buscar uma lente (não homogênea) do Tarifa Zero, por meio dos seus representantes, foi compreender como que o Movimento entendia o conceito de direito à cidade e como esse conceito se conectava com o Tarifa Zero. Deste ponto foi possível apreender uma majoritária conexão do conceito de direito à cidade em Harvey definido pelos membros do TZ. Dentre os 8 entrevistados, 5 demonstraram em suas falas essa aproximação entre direito à cidade, direito à infraestrutura urbana e justiça social, o que pode ser verificado a partir do seguinte trecho do Entrevistado 4:

¹⁷¹ O que no desenrolar das próprias entrevistas percebeu-se um liame muito tênue entre aqueles que saíram e aqueles que voltaram para o movimento em razão da sua fluidez – reproduziam do Tarifa Zero.

Eu entendo como direito à cidade, é a possibilidade que as pessoas têm ou devem ter pra ter acesso aos equipamentos urbanos, então isso inclui equipamentos públicos, acesso ao lazer, à equipamentos de saúde né, hospitais, transporte público, toda infraestrutura que inclui no termo cidade mesmo, no ambiente urbano. O fato de ser direito, é que eu entendo que independente de credo, raça e condição social as pessoas deveriam poder ter acesso de forma igual a toda essa estrutura que é oferecida dentro de uma cidade e eu vejo isso conectado diretamente com o Movimento Tarifa Zero, porque o que a gente buscava e busca com o movimento é justamente uma democratização do transporte coletivo, que é o principal instrumento que possibilita a locomoção de pessoas. Então com a locomoção você consegue ter acesso a tudo e daí o motivo, a pauta principal do Tarifa Zero, é justamente essa questão de disseminar o uso, o acesso à cidade, a qualquer pessoa, que deveria ser o que acontece, mas não é o que acontece. (Entrevista 4)

Elementos como acesso aos equipamentos urbanos, direito à cidade enquanto um direito de acesso e de justiça social “independente de credo, raça e condição social” representam de forma clara não só a visão do Movimento de direito à cidade, mas também delineiam as próprias demandas do Tarifa Zero, que em primeiro plano seria o direito à locomoção pela cidade, o acesso à cidade e a centralidade, nesse sentido o Entrevistado 1:

Mas a mobilidade urbana no contexto do direito à cidade, ela é aquela, esse mecanismo que vai garantir que os direitos todos do cidadão, né, educação, saúde e lazer, todos aqueles no artigo sexto da Constituição, possam ser acessados. A palavra acesso aí é chave, direito à cidade não se faz sem acesso, tem uma frase que a gente usou uma cartilha nossa que é “uma cidade só existe para quem pode se deslocar por ela”, eu acho que essa palavra acesso é muito e diz tudo, da relação que a mobilidade urbana tem com o direito à cidade. (Entrevista 1)

Além do acesso, outros entrevistados empregaram a ocupação da cidade, o uso, e até mesmo o acesso, como uma necessidade e uma pauta política – uma possibilidade de alcançar a cidade, de não aceitação da imposição de políticas públicas de má qualidade, da desnaturalização e da possibilidade dessas informações atingirem outros estratos sociais, especialmente as pessoas inseridas em áreas mais distantes do centro:

O Tarifa vem de 2013 e tal, mas eu acho que o papel fundamental do Tarifa é isso mesmo, é fazer coisas e ações e enfim, pra que mobilidade urbana seja uma pauta política e não uma coisa só da burocracia pública, assim, eu acho que isso é crucial, porque aí você vê que o discurso vai mudando, porque existe o Tarifa Zero, ato contra o aumento da passagem, aí as pessoas vêm “nó é mesmo a passagem está cara e tal” e aí você avança na discussão, porque aí as pessoas não pegam ônibus, não conseguem fazer as coisas, não são contratadas em empregos porque o vale transporte vai

ficar muito caro, aí é o acesso à cidade, porque a pessoa que mora em Esmeraldas tem dois ônibus pra ir pra Belo Horizonte por dia, um para ir e outro pra voltar, você começa a conectar essas questões e a ver que isso é uma questão política no sentido clássico, assim, coletivo, porque “ó” estamos fazendo isso dessa forma. (Entrevista 7)

A partir do entendimento sobre o direito à cidade pelo Tarifa Zero, entendendo que tipo de disputa se estabeleceu no próprio movimento social, dentro do movimento, quais escolhas institucionais foram realizadas em conjunto ou em detrimento das ações diretas é fundamental entender como foram estabelecidas as escolhas e os movimentos dentro da institucionalidade.

Como pauta política, foram desenvolvidas táticas de luta do movimento que tiveram a orientação sob três pilares: a ação institucional (usos de mecanismos legais, judiciais e vias administrativas), ação direta (manifestações de rua, festa, carnaval) e uso da mídia (redes sociais, apoio jornalístico, uso de cores, de “memes”). A mídia destes três mecanismos apontados teve destaque por dar uma projeção muito maior do Movimento do que ele mesmo seria, como afirmaram alguns entrevistados, além de abrir canais de diálogos com a população.

Entender o uso desses canais, a comunicação pela mídia, as manifestações diretas e as ações institucionais, é entender o movimento que o Tarifa Zero fez para alcançar seus objetivos e como isso se relaciona com o direito à cidade, até mesmo enquanto disputa conceitual. O ano de 2013 significou uma explosão de acontecimentos e teve como protagonistas, ao menos inicialmente, os movimentos sociais, como já apontado foi nesse momento que o Tarifa Zero surgiu em Belo Horizonte, em 2013 em uma ocupação na Câmara dos vereadores, de Junho de 2013 em diante, muita coisa mudou, como é descrito pelo Entrevistado 5:

Eu entendo assim, depois de 2013, essa disputa institucional, assim, pelos movimentos né, elas vem um pouco desidratadas na verdade, eu acho. Todos os mecanismos constitucionais de participação, na verdade, conselhos, conferências, quer dizer: já havia quase 20 anos de experimentação dessa participação institucional e a coisa estava um pouco desidratada, porque cada vez mais os movimento sociais e as lutas sociais perceberam que eram espaços esvaziados de participação né, esses espaços, essas conferências e essas conselhos serviam muito para articular movimentos, criar redes né, de participação, mas vinham cada vez mais desacreditados também, aí eu acho que Junho 2013 deu uma clivagem, pelo menos aqui em Belo Horizonte, eu não consigo falar muito em outras cidades né, mas aqui em Belo Horizonte acho que depois de Junho de

2013, como Junho também foi um terremoto que abalou tudo né, abalou as instituições, abalou a política, a sociedade né, nós estamos sentindo os efeitos desse terremoto até hoje, eu acho que aí houve um ressurgimento, não ressurgimento em si, mas um novo impulso para a participação institucional, porque as coisa estavam balançadas mesmo, então as pessoas ocuparam né. Aqui em Belo Horizonte teve o caso do Conselho Municipal de Política Urbana, toda a discussão em torno do plano diretor, e eu acho que Tarifa Zero faz parte dessa leva de 2013. Então quer dizer, não é uma aposta nova, desde a Constituição de 1988 essa tríade já vem sendo feita, mas eu acho que desde Junho de 2013 deu um impulso também, o que eu não saberia avaliar é se esse “boom” já esgotou, se as forças políticas, as instituições, o poder se acomodou, eu acho que sim, na verdade, que já fecharam as portas que se abriram em 2013 (Entrevista 5)

A respeito das apostas institucionais e os novos contornos pós-junho de 2013 dentro do Movimento Tarifa Zero é que se pretendeu explorar, como o movimento fez essas escolhas, como atuou dentro do campo da institucionalidade, quais as justificativas, como o Movimento vê as vitórias e derrotas, tanto institucionais quanto em ações diretas.

3.2 Dos usos da institucionalização do direito à cidade

Uma primeira questão a ser debatida é como o TZ entende esse processo de institucionalização e se o Movimento se entende enquanto institucionalizado. Isto porque, entender essas premissas é fundamental para apreender as potencialidades e os riscos da institucionalização do direito à cidade.

Por meio das entrevistas, foi possível entender que o Movimento não se institucionalizou, embora faça uso e não dispense mecanismos institucionais, isto não significa tornar-se institucionalizado:

Eu não sei se o Tarifa Zero chegou a se institucionalizar efetivamente, o que eu entendo por institucionalização, o movimento ser convocado a participar do governo, da gestão, acho que o movimento não chegou nesse ponto. Ele mobilizou as instituições né, ele mobilizou canais institucionais para fazer uma disputa, política, e por certas vezes o Tarifa Zero priorizou mais essa disputa também porque não tinha base social, porque ele sofreu esgotamento né, tanto do Tarifa Zero, do coletivo, o coletivo foi se desmobilizando, que é uma característica forte dos coletivos contemporâneos assim, mais fluidos digamos. Então ele foi se desidratando e foi optando por uma disputa de via institucional e aí eu acho que aí tem uma coisa que é até paradoxal e que por vezes essa disputa institucional retroalimentou o coletivo né, como o Tarifa Zero, isso pra mim é uma debilidade e também paradoxal né. Como o Tarifa Zero é pouco organizado, tem um planejamento pouco robusto, ele age muito pela demanda, pela provocação, então assim, aumento de passagem, provoca o coletivo. Igual

na Serra que tá agora, alguém demandou o Tarifa Zero pra lá e ele vai, como a ação é mais por demanda do que por ação planejada, acaba que muitas ações institucionais do Tarifa Zero retroalimentaram o movimento de rua. Então quando o Tarifa Zero entra com uma ação contra o aumento de passagem, [...] uma manifestação posterior tinha muita gente na rua pra defender essa conquista. (Entrevista 5)

Desta passagem algumas coisas podem ser aferidas e serão melhor desenvolvidas daqui em diante. A primeira delas é o entendimento do próprio movimento de que não se institucionalizou, embora faça uso da institucionalização, como demonstrado no tópico anterior esse uso tem características táticas, momentâneas, não necessariamente desembocam em um projeto maior de transformação da sociedade, uma revolução, por exemplo.

A mobilização das instituições, como apontado pelo entrevistado, caracteriza a aposta de um uso tático e, de certa forma, político da instituição – a tentativa de mobilização das instituições para a luta do próprio movimento, seja qual esfera da instituição for – o que, embora claramente seja resultado de muitas reflexões e escolhas, resultou, além de um próprio amadurecimento do movimento tanto em relação aos processos institucionais (conhecimento, experiência, etc), quanto um desgaste próprio dessas esferas.

O ano de 2013 não só representou o surgimento do Tarifa Zero, mas também uma grande aposta dos movimentos sociais na institucionalização das demandas, a potencialidade das ruas, a força das pessoas, fez com que houvesse um período de grande credibilidade na transformação social. Posteriormente o desdobramento disto foram as manifestações de 2016 e a tomada da direita tanto da pauta das manifestações, o que lá em 2013 já se desenhava com o apoio da mídia, quanto, posteriormente, do poder, culminando no impedimento da presidenta Dilma.

Metodologicamente optou-se neste trabalho por categorizar e mapear os movimentos, tanto institucionais quanto pautados na ação direta, realizados pela Tarifa Zero. Para tanto, como descrito no tópico de metodologia, foi realizada pesquisa tanto na *fanpage* quanto entrevistas com os integrantes (e ex-integrantes) do Tarifa. Considerou-se importante dar continuidade ao mapeamento já realizado

por André Veloso entre o período de 2013 a 2015¹⁷², que por conseguinte teve seu andamento dado por Letícia Birchal¹⁷³ entre 2015 a 2016. A partir desta coleta de dados chegou-se ao seguinte resultado:

Quadro 2 – Sistematização de ações institucionais¹⁷⁴ do Tarifa Zero BH (jul/2013 a mar/2017)

Sistematização de Ações institucionais do Tarifa Zero BH					
Nº.	Natureza da via institucional utilizada	Proposta	Data	Instância institucional para qual a ação foi direcionada	Desdobramento
1	Administrativa com desdobramento Judicial	Denúncia de ilegalidade na isenção de ISS às empresas de ônibus	Jul/2013	Ministério Público de Minas Gerais – Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Público	Motivou a investigação e ação de improbidade administrativa contra o Prefeito Márcio Lacerda
2	Administrativa com desdobramento	Denúncia de ilegalidade na licitação e na execução contratual do sistema de transporte para o ônibus	Ago/2013	Ministério Público de Minas Gerais – Promotoria de Justiça do Patrimônio Público	Arquivamento
3	Legislativa	Projeto de Lei de Iniciativa Popular para a implantação da tarifa zero no transporte por ônibus	Set/2013	Câmara Municipal de Belo Horizonte	De 15 a 20 mil assinaturas coletadas de um total necessário de 95 mil
4	Legislativa	Emenda orçamentária para a implantação de tarifa zero em todos os domingos e feriados do ano	Out/2013	Plano Plurianual de Ação Governamental – Câmara Municipal de Belo Horizonte	Rejeitada na Comissão de Orçamento e Finanças da Câmara, alegação de “inconsistências técnicas”
5	Administrativa	Elaboração de estudo, em parceria com a Auditoria Cidadã	Mar/2014	Ministério Público de Minas Gerais – Promotoria de Justiça de Defesa	Ensejou a Ação Cautelar e Ação Civil Pública (ACP) com

¹⁷² VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015.

¹⁷³ DOMINGUES, Letícia Birchal. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016.

¹⁷⁴ Entende-se aqui como ação institucional aquela que depende das vias institucionais para sua realização, mesmo que parta de uma ação direta, sem a passagem pela institucionalização a ação não atingiria sua eficácia.

		da Dívida, a respeito da verificação independente do equilíbrio econômico-financeiro das empresas de ônibus		do Patrimônio Público	pedido liminar de cancelamento do aumento de tarifa de R\$2,65 para R\$2,85. Aceita na ação cautelar, a liminar vigorou por um mês, mas não teve sua continuidade concedida quando o MPMG entrou com a ação principal.
6	Legislativa	Criação de fundo municipal de melhoria da qualidade de subsídio ao transporte coletivo	Jul/2014	IV Conferência Municipal de Política Urbana de Belo Horizonte	Aprovada na plenária final e transformada em artigo do projeto de lei, aguarda a tramitação na Câmara Municipal.
7	Legislativa	Proposta de emenda orçamentária – tarifa zero aos últimos domingos de cada mês	Nov/ 2014	1ª Revisão do Plano Plurianual de Ação Governamental – Câmara Municipal de Belo Horizonte	Rejeitada na Comissão de Orçamento e Finanças da Câmara, alegação de “inconsistências técnicas”
8	Legislativa	Proposta de emenda orçamentária – tarifa zero no Dia Mundial Sem Carros.	Nov/2014	1ª Revisão do Plano Plurianual de Ação Governamental – Câmara Municipal de Belo Horizonte	Rejeitada na Comissão de Orçamento e Finanças da Câmara, alegação de “inconsistências técnicas”
9	Legislativa	Proposta de emenda orçamentária – publicação dos índices de desempenho da qualidade do transporte no interior dos ônibus.	Nov/2014	1ª Revisão do Plano Plurianual de Ação Governamental – Câmara Municipal de Belo Horizonte	Rejeitada na Comissão de Orçamento e Finanças da Câmara, sem justificativas
10	Judicial	Elaboração de Ação Popular, em parceria com o Coletivo de Advocacia Popular Margarida Alves, contra as irregularidades do reajuste tarifário de dezembro de	Dez/2014	1ª Vara de Fazenda Pública Municipal de Belo Horizonte	Liminar aceita em 1ª instância, o Município corrigiu o vício da portaria que a invalidava. O processo foi extinto.

		2014			
11	Judicial	Elaboração de Ação Cautelar Preparatória, em parceria com a Defensoria Pública, fundada na possibilidade iminente de aumento da tarifa de ônibus	Jun/2015		Liminar aceita em 1ª instância, mantida em Agravo de Instrumento na 2ª instância, posteriormente, suspensa pelo presidente do TJMG. Processo arquivado em 30/08/2016
11	Judicial	Elaboração de Ação Civil Pública, em parceria com a Defensoria Pública, contra o pedido de revisão contratual e tarifária feito pelo SETRA-BH	Jun/2015	4ª Vara de Fazenda Pública Municipal de Belo Horizonte	Liminar aceita em 1ª instância, mantida em Agravo de Instrumento na 2ª instância, posteriormente, suspensa pelo presidente do TJMG. Processo arquivado.
12	Judicial	Elaboração de Ação Cautelar Incidental, por dependência da ACP acima, em pareceria com a Defensoria, contra o reajuste tarifário de dezembro de 2015	Jan/2016	4ª Vara de Fazenda Pública Municipal de Belo Horizonte	Aguarda manifestações dos réus a respeito do pedido liminar
13	Administrativa	Acompanhamento de conselhos de participação popular	Set/2013 – jan/2016	CRTTs, COMURB, ObsMob	Esfera de articulação e polo de informações. Mais relevante foi a discussão a respeito da revisão contratual e tarifária de junho de 2015 no COMURB.
15	Administrativa	Busão da Comunidade: abaixo assinado para criação de linha Praça do Cardoso-Metrô Santa Tereza			No dia 6 de fevereiro nos reunimos com a BHTrans e eles apresentaram duas propostas: 1. Ampliar a linha 107 (R\$ 0 90) até o Canão na Avenida Mem de Sá 2. Implantar um ônibus convencional (R\$ 2 85) que vá da Praça do

					Cardoso até a Estação de metrô Santa Tereza. Atualmente aguarda um retorno definitivo da BHTrans.
16	Administrativa	Reunião com a BHTrans			Pedido de participação popular na auditoria – para o TZ fazer parte do processo de auditoria. Atualmente aguarda definição de como será a auditoria e a participação do movimento.

Fonte: adaptação de Leticia Birchal Domingues¹⁷⁵, que apresentou continuidade ao trabalho inicial de André Veloso¹⁷⁶.

Outra opção metodológica, como configurado na tabela, foi indicar a natureza dos grupos que são importantes para a pesquisa: a judicialização das demandas; projetos de lei e usos de vias administrativas, fazendo então os recortes que serão desenvolvidos nos próximos tópicos deste trabalho. Estes recortes, como apontado, são meramente metodológicos e, por vezes, acabam invadindo outras esferas da institucionalidade. Ressalta-se que, com exceção das ações judiciais em que a partir das entrevistas e de encontros informais com os membros do TZ houve um delineamento e escolha de uma ação que seria propriamente do Movimento, não houve uma escolha quanto às ações institucionais optando-se por umas e não outras, mas sim um enquadramento em relação as ações realizadas pelo Tarifa que tiveram as naturezas descritas.

A partir dos próximos tópicos, tendo em conta essa separação metodológica das ações, isto porque na prática elas não acontecem de forma independente e ordenada, a tentativa que se tem é de expor as peculiaridades de cada movimento institucional realizado, como que foi feito, quais foram os entraves e quais as

¹⁷⁵ DOMINGUES, Leticia Birchal. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016.

¹⁷⁶ VELOSO, André Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015.

consequências para o TZ. Nesse sentido, além do aporte teórico já realizado por André Veloso¹⁷⁷ que sintetiza tanto as ações institucionais quanto as ações diretas, foi fundamental o material colhido nas entrevistas, que permitiu que as demais manifestações dos integrantes (e ex-integrantes) se desvelassem e dessem luz às temáticas.

3.2.1 Judicialização das demandas

Judicializar as demandas significa transferir a luta direta dos corpos para esfera judicial. Nesse sentido, há o auxílio de um terceiro representante do Estado, o julgador, para a resolução do conflito. A proposta nesse tópico é verificar como o Tarifa Zero participou dessa esfera institucional.

A partir das entrevistas e de encontros informais com membros do Tarifa Zero foi possível concluir que apenas uma das ações, a última ação judicial proposta, seria capaz de trazer uma representação mais genuína do próprio movimento, por ter este participado efetivamente de todas as etapas, além de ter havido um amadurecimento dos membros, o que foi refletivo na própria ação, que permitiu uma certa independência. Contudo, sem explorar maiores minúcias, haverá um trânsito neste tópico em torno de todas as ações judiciais propostas, mesmo que tome maior relevo a Cautelar preparatória e a Ação Civil Pública (ACP) de 2015.

A judicialização das demandas ou “atuação no judiciário”¹⁷⁸ (expressão utilizada por André Veloso) ocorreu em quatro momentos decorrendo nos desdobramentos que serão tratados neste tópico. A justificativa para esse uso deu-se diante de um cenário institucional que não apresentava muitos horizontes, em que uma das integrantes do TZ descreve essa “escolha”:

A gente não conseguia nem um microscópico espaço com o legislativo e com o executivo, então a gente tentou o judiciário né, porque era uma tentativa, inclusive, em termos de fazer as empresas abrirem as contas, que

¹⁷⁷ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015

¹⁷⁸ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015.

é uma coisa que né, se a Justiça manda, as empresas vão enrolar, mas teoricamente elas tem que obedecer, depois é isso né, eu tendo a favorecer todas as ações, eu acho que é importante isso. (Entrevista 7)

A primeira tentativa em acionar a esfera judicial surgiu de uma demanda do Tarifa Zero em questionar os estudos da empresa responsável (Ernst & Young) pela auditoria do contrato das empresas de ônibus. Nesse sentido os integrantes do TZ buscaram o Ministério Público (MP) para verificar as medidas cabíveis, tendo como base um “contra-estudo” em “parceria com o movimento de Auditoria Cidadã da Dívida”, resultando na primeira Ação Civil Pública.

Ação Civil Pública, esta prevista na lei 7.347 de 24 de julho de 1985¹⁷⁹, tem como objeto a defesa do meio-ambiente, do consumidor, de bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico. Atualmente essa tem sido a principal ação judicial dos movimentos sociais, a grande maioria das ações é proposta pelo Ministério Público ou pela Defensoria Pública, uma vez que para ser autor da ação o movimento social teria que se configurar na forma de uma associação a partir dos requisitos legais.

Uma das demandas desta primeira ação judicial – Ação Civil Pública impetrada pelo Ministério Público era que “o processo fosse participativo e que, ao mínimo, a sociedade civil pudesse fiscalizar os resultados parciais do estudo – já entregues à BHTRANS”¹⁸⁰. Em síntese apertada o processo que desencadeou a ação foi o resultado da divulgação dos estudos realizados pela Ernst & Young:

O estudo da Ernst & Young teve sua divulgação adiada em cinco meses pela prefeitura, que escolheu, convenientemente, a primeira reunião ordinária do COMURB para divulgar a primeira parcial de resultados, buscando, assim, utilizar o Conselho como espaço de legitimação de suas ações. O estudo recomendava uma revisão de 2,73% no preço da tarifa que somados aos 5,6% do reajuste tarifário anual, elevariam o preço da

¹⁷⁹ BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei de Ação Civil Pública. Lei 7.347, de 24 de julho 1985. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências. **Portal da Legislação**, Brasília, jul. 1985.

¹⁸⁰ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015.

¹⁸⁰ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p.216.

passagem de R\$2,65 para R\$3,10. Diante de tantas evidências de que o estudo era insuficiente para balizar qualquer alteração contratual, o Movimento Tarifa Zero contatou e trabalhou em parceria com o movimento de Auditoria Cidadã da Dívida, para realizar um “contra-estudo” que balizasse uma intervenção judicial¹⁸¹.

A partir dos subsídios do “contra-estudo”, tendo “o relatório em mãos o movimento se reuniu com a Promotoria de Defesa do Patrimônio do Ministério Público do Estado [...] para entrar com a ação cautelar com pedido de liminar contra o aumento, no começo de abril de 2014”. A atuação do Ministério Público, embora tenha sido uma demanda do próprio movimento, não teve ou não possibilitou uma construção da ação judicial conjuntamente com o TZ. Ou seja, embora o MP tenha acolhido a demanda, o TZ não participou da construção da ação, ainda assim a ação, em um primeiro momento teve êxito e “o pedido liminar foi acatado e o aumento foi suspenso por um mês”¹⁸².

Curiosamente durante o período de concessão da liminar, “os indicadores de desempenho operacional do sistema de ônibus da cidade atingiram seus piores níveis. [...] as empresas realizaram uma espécie de “nocaute branco”, retirando ônibus das ruas para manter suas margens de lucro”¹⁸³ ao mesmo tempo em que a liminar, como esclarece um dos entrevistados, “teve um impacto financeiro significativo né, 35 dias segurar um aumento de 30 centavos, por exemplo, significa muitos milhões de reais a menos no bolso dos empresários e a mais no todo da população né”. (Entrevista 6)

Entretanto a liminar não é confirmada na ação principal e então “a nova tarifa reajustada começa, então, a vigorar. É o primeiro aumento tarifário desde as manifestações de 2013, e sua realização vai gerar uma jornada de lutas de rua que não terá sucesso em derrubá-lo na ocasião”¹⁸⁴.

¹⁸¹ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 217.

¹⁸² VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 217.

¹⁸³ CÂMARA, Luciene; MACIEL, Raíssa. **Empresas vão reduzir 2.000 viagens de ônibus se a tarifa não aumentar**. Jornal O Tempo online. Publicado em 10 de Abril de 2014.

¹⁸⁴ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 217.

A situação ainda piorou, em verdade, neste mesmo ano houve outro reajuste “sem nenhuma espécie de antecipação, a prefeitura divulgou as mudanças contratuais e o reajuste da tarifa era de R\$2,85 para R\$3,10 no dia 27 de dezembro de 2014, um dia após a data prevista em contrato”¹⁸⁵.

A partir das consequências da primeira ação e tendo como horizonte as possibilidades geradas em uma primeira vitória da concessão da liminar, mesmo não tendo sido confirmada, o movimento teve pernas e expectativas para insistir na via judicial. Diferente do primeiro momento em que houve apoio do Ministério Público, o qual impetrou a ACP, nesse momento não havia mais apoio do MP, o diálogo pré-estabelecido com o MP durante a Ação Civil Pública não rendeu maiores frutos e o TZ resolveu, então, buscar outras vias de ações institucionais, ainda na expectativa de ser frutífera a via judicial, nesse sentido:

[...] elabora uma ação popular em parceria com o coletivo de advocacia popular Margarida Alves. A ação, alegando irregularidades no ato administrativo do aumento, atinge seu objetivo e a 2ª instância revoga o aumento – entretanto, a infeliz coincidência de existirem duas portarias que autorizavam o reajuste tarifário com o mesmo número, especificamente a portaria SMSU nº144/2014, para o sistema convencional de ônibus e a portaria BHTRANS DPR nº 144/2014 para o suplementar, faz com que o objeto da ação fosse o sistema de transporte suplementar, e não o convencional (ver BELO HORIZONTE, 2014b, 2014c). [...] O coletivo insiste na via judicial, corrigindo seu objeto em nova Ação Popular, mas decido a empecilhos processuais e uma demora fora do comum do poder judiciário, até o momento da escrita do presente trabalho, o pedido de liminar da ação ainda não tinha sido julgado pela 1ª instância¹⁸⁶.

Esta ação teve dois desdobramentos, uma primeira Ação Popular e uma segunda, para corrigir erros formais na primeira ação. A Ação Popular (Lei 4.717 de 29 de junho de 1965) é uma modalidade de ação judicial que todo cidadão (aquele portador de título de eleitor) pode fazer uso “para pleitear a anulação ou a declaração de nulidade de atos lesivos ao patrimônio” público em que a lei considera

¹⁸⁵ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 218.

¹⁸⁶ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 218.

como patrimônio “os bens e direitos de valor econômico, artístico, estético, histórico ou turístico.”¹⁸⁷

Mais uma vez, enfrentou-se uma inadequação técnica que impossibilitou uma vitória no âmbito institucional. Como apontado, a infeliz coincidência de portarias com o mesmo número e mesmo ano de pessoas jurídicas diferentes, no caso a BHTRANS e a SMSU causaram a confusão que gerou a primeira derrota em termos de Ação Popular e mesmo com a insistência em nova ação, o processo foi extinto – o que não só reflete a morosidade da Justiça como também o tipo de prioridade que é dado para esse tipo de causa na Justiça.

A próxima ação trata-se de Ação Cautelar Preparatória com pedido liminar, esta ação teve fundamento no Código de Processo Civil de 1973 (Lei 5.869/1973188), atualmente com o advento do Novo Código de Processo Civil (Lei 13.105/2015189) passa a ser denominada Ação de tutela cautelar antecedente combinada com liminar (art. 294 e seguintes), em ambos os casos, sem discutir os pormenores processuais desta alteração, existindo prova inequívoca, verossimilhança ou “fumaça do bom direito (fumus boni iuris)” e perigo na demora (periculum in mora), ou seja, uma grande evidência de que o perigo apontado está próximo a ocorrer, o juiz poderá antecipar os efeitos da tutela (pedido) pretendida.

A próxima ação trata-se de Ação Cautelar Preparatória com pedido liminar, esta ação teve fundamento no Código de Processo Civil de 1973 (Lei 5.869/1973190), atualmente com o advento do Novo Código de Processo Civil (Lei 13.105/2015191) passa a ser denominada Ação de tutela cautelar antecedente combinada com liminar (art. 294 e seguintes), em ambos os casos, sem discutir os pormenores

¹⁸⁷ BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei da Ação Popular. Lei 4.717, de 29 de junho de 1965. Regula a ação popular. **Portal da Legislação**, Brasília, jun. 1965.

¹⁸⁸ BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei 5.869, de 11 de janeiro de 1973. Institui o Código de Processo Civil. Revogada pela Lei 13.105, de 2015. **Portal da Legislação**, Brasília, jan. 1973.

¹⁸⁹ BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei 13.105 de 16 de março de 2015. Institui o Código de Processo Civil. **Portal da Legislação**, Brasília, mar. 2015.

¹⁹⁰ BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei 5.869, de 11 de janeiro de 1973. Institui o Código de Processo Civil. Revogada pela Lei 13.105, de 2015. **Portal da Legislação**, Brasília, jan. 1973.

¹⁹¹ BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei 13.105 de 16 de março de 2015. Institui o Código de Processo Civil. **Portal da Legislação**, Brasília, mar. 2015.

processuais desta alteração, existindo prova inequívoca, verossimilhança ou “fumaça do bom direito (fumus boni iuris)” e perigo na demora (periculum in mora), ou seja, uma grande evidência de que o perigo apontado está próximo a ocorrer, o juiz poderá antecipar os efeitos da tutela (pedido) pretendida.

Optou-se aqui por destrinchar esta ação, pois conforme já descrito, ela marca um momento de maior participação na esfera judicial do TZ, em que houve verdadeiro diálogo com a Defensoria que possibilitou que o Tarifa participasse da confecção da ação judicial e de todo o processo de amadurecimento e consolidação de conhecimentos e lutas desde 2013 expressou-se, de certa forma, nesta ação, por isso justifica-se estudar de forma mais meandrada esta e não as outras, para que também este trabalho não fique algo meramente descritivo dos fatos.

Os passos desta ação estão descritos no fluxograma que segue abaixo, em que são destacados os principais eventos. A tentativa aqui é elencar os principais argumentos das peças processuais para compreender tanto a movimentação realizada institucionalmente quanto a resposta da Justiça a essa demanda.

Inicialmente entra-se com a Ação Cautelar Preparatória em parceria com a Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais, o fundamento do pedido liminar era a evidência de um possível aumento da tarifa, os principais argumentos da inicial diziam respeito a: 1. O “possível” aumento já estava sendo noticiado em alguns jornais; 2. A Prefeitura já havia recebido documentação das concessionárias apresentando a necessidade de reajuste, embora este documento tenha sido solicitado pela Defensoria, a Prefeitura negou-se a entregá-lo; 3. A empresa Ernst & Young já havia realizado auditoria e levantado informações sobre o equilíbrio econômico financeiro dos contratos; 4. Os contratos preveem duas modalidades de reajuste ordinários, o anual e o quadrienal, já o extraordinário deve basear-se em “III. variação extraordinária, imprevisível ou previsível, mas de proporções imponderáveis à época da formulação da PROPOSTA dos custos dos SERVIÇOS”, o que possui ressalvas no próprio contrato, transcreve-se:

19.4 São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejarão a REVISÃO DO CONTRATO,

[...] II. A variação da demanda dos USUÁRIOS pelos SERVIÇOS em proporções distintas das previstas nos estudos prévios desenvolvidos pelo PODER CONCEDENTE;
 [...] VI. A ocorrência de dissídio, acordo ou convenção coletiva de trabalho;
 VII. A ocorrência de greves de empregados das CONCESSIONÁRIAS ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;
 [...] VIII. As ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas na organização operacional e programação dos SERVIÇOS realizados pela CONCESSIONÁRIA¹⁹².

Em relação ao último argumento ressalta-se que na época a imprensa noticiava inadimplências trabalhistas nas Concessionárias decorrentes de prejuízos financeiros, o que desencadeou greve dos trabalhadores conforme se depreende da própria Cautelar:

Apesar de toda a estrutura de proteção estipulada, o município foi surpreendido na semana iniciada em 07/junho/2015 com uma série de notícias veiculadas pela imprensa de que as **concessionárias estavam inadimplentes com suas obrigações trabalhistas por conta de um suposto desequilíbrio econômico financeiro**, algo que teria desencadeado uma greve em todo o sistema de transporte da capital. Ainda segundo a imprensa, o SETRABH teria apresentado um resumo contábil de sua situação financeira que demonstrava um prejuízo de R\$ 52,8 milhões em 2011, R\$ 105,8 milhões em 2012, R\$ 29,7 milhões em 2013 (anos estes já analisados pela citada auditoria executada pela empresa Ernest & Young, e concluindo de forma diversa) e R\$ 80,4 milhões em 2014¹⁹³.

É interessante notar que, como apontado, o estudo da Ernest & Young já havia feito a auditoria do período, ao menos até 2013, em que as concessionárias alegam ter havido prejuízo e, mais, que tanto greve quanto ineficiências e perdas econômicas decorrentes de falha na execução do serviço também não ensejam reajuste.

Dando seguimento a síntese dos argumentos aventados pela Defensoria, 5. A necessidade de entrega à Defensoria do estudo já realizado pelas concessionárias alegando possível desequilíbrio como um dever da administração pública para fazer

¹⁹² MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 4ª Vara dos Feitos da Fazenda Pública Municipal de Belo Horizonte. **Ação Cautelar Inonimada**. Processo nº 604660128.2015.8.13.0024. Requerente: Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Requerido: Diretor Presidente da BHTrans, Empresa de Transporte e Transito de Belo Horizonte S.A., município de Belo Horizonte. Ação Principal (Ação Civil Pública): 606.9628-40.2015.8.13.0024. 14 de setembro de 2015.

¹⁹³ MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 4ª Vara dos Feitos da Fazenda Pública Municipal de Belo Horizonte. **Ação Cautelar Inonimada**. Processo nº 604660128.2015.8.13.0024. Requerente: Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Requerido: Diretor Presidente da BHTrans, Empresa de Transporte e Transito de Belo Horizonte S.A., município de Belo Horizonte. Ação Principal (Ação Civil Pública): 606.9628-40.2015.8.13.0024. 14 de setembro de 2015.

cumprir o acesso à informação e transparência pública; 6. O aumento gera a necessidade de realizar estudo com 180 dias e com efetiva participação popular, sob pena de violar o Estatuto da Cidade; 7. O direito ao transporte público como direito social e necessário para a concretização dos demais direitos¹⁹⁴.

Em contestação (medida judicial em que a parte contrária – réu, se defende) a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (PBH) alega que não haveria aumento, sendo infundada a argumentação apresentada pela Defensoria, que o Decreto Municipal nº 14.906/12 estabelece um prazo não superior a 20 dias para que a Prefeitura Municipal preste as informações solicitadas, caso estas não encontrem-se disponíveis, sendo que este prazo poderá ser prorrogado em até 10 dias, e que a Defensoria não havia aguardado tal lapso temporal e que a “recusa em prestar informações” não havia sido comprovada e foi juntada a documentação solicitada pela Defensoria.

Com base nos argumentos supramencionados, o Juiz extingue (põe término) na ação por entender não haver fundamento, ou seja, não existir possibilidade de aumento, logo inexistência de motivo de agir, mesmo com todas as evidências fundadas nas notícias e a ocorrência de greve, o Juiz tem como base unicamente o alegado pela Prefeitura de que não haveria aumento e considera que parte do objeto da Cautelar estaria atendido com a entrega da documentação solicitada.

A Defensoria ingressou com embargos de declaração desta decisão em 24/07/2015 e neste período ocorreu o aumento da tarifa. Ato contínuo a Justiça suspende o aumento, em decisão em que o Juiz se retratou, considerando que a partir da própria e simples leitura da documentação requerida pela Defensoria à Prefeitura de BH, permitiria concluir que estavam sendo tomadas medidas para o aumento da Tarifa e que em relação ao pedido por parte da Defensoria de envio desta Nota Técnica, o Juiz esclareceu que não seria necessário esperar o prazo estabelecido

¹⁹⁴ MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 4ª Vara dos Feitos da Fazenda Pública Municipal de Belo Horizonte. **Ação Cautelar Inonimada**. Processo nº 604660128.2015.8.13.0024. Requerente: Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Requerido: Diretor Presidente da BHTrans, Empresa de Transporte e Transito de Belo Horizonte S.A., município de Belo Horizonte. Ação Principal (Ação Civil Pública): 606.9628-40.2015.8.13.0024. 14 de setembro de 2015.

no Decreto Municipal, considerando o perigo na demora e uma vez que a documentação já estava disponível.

Em seguida a Prefeitura recorre da decisão por meio de Agravo de Instrumento, assim como as Concessionárias, que pedem além da necessidade de revisão de tarifa, seu ingresso na lide (no processo).

O recurso da Prefeitura apresentou em síntese os seguintes argumentos: 1. Que a Defensoria confundiu revisão tarifária (quadrienal) com reajuste tarifário (direito subjetivo de equilíbrio econômico financeiro do contrato); 2. Que o relatório de auditoria apresentado pela empresa Ernest & Young não considerou a implantação do sistema BRT, pois o mesmo ainda não estava pronto; 3. Que o reajuste tarifário é um direito das concessionárias com base na cláusula 19.9 do contrato e que o juiz ao conceder a liminar não analisou os relatórios econômicos financeiros apresentados pelas empresas que embasaram a decisão administrativa; 4. Que o percentual de reajuste foi maior do que o contratual em razão da alteração do período de vigência, de maio para agosto; 5. Que quem está suportando a decisão liminar é o município, com um prejuízo superior a trezentos mil por dia e que para pagar esse valor terá que se utilizar de verba oriunda de impostos; e, por fim 6. Que não haveria perigo na demora ou prova que justifique a concessão de medida liminar¹⁹⁵.

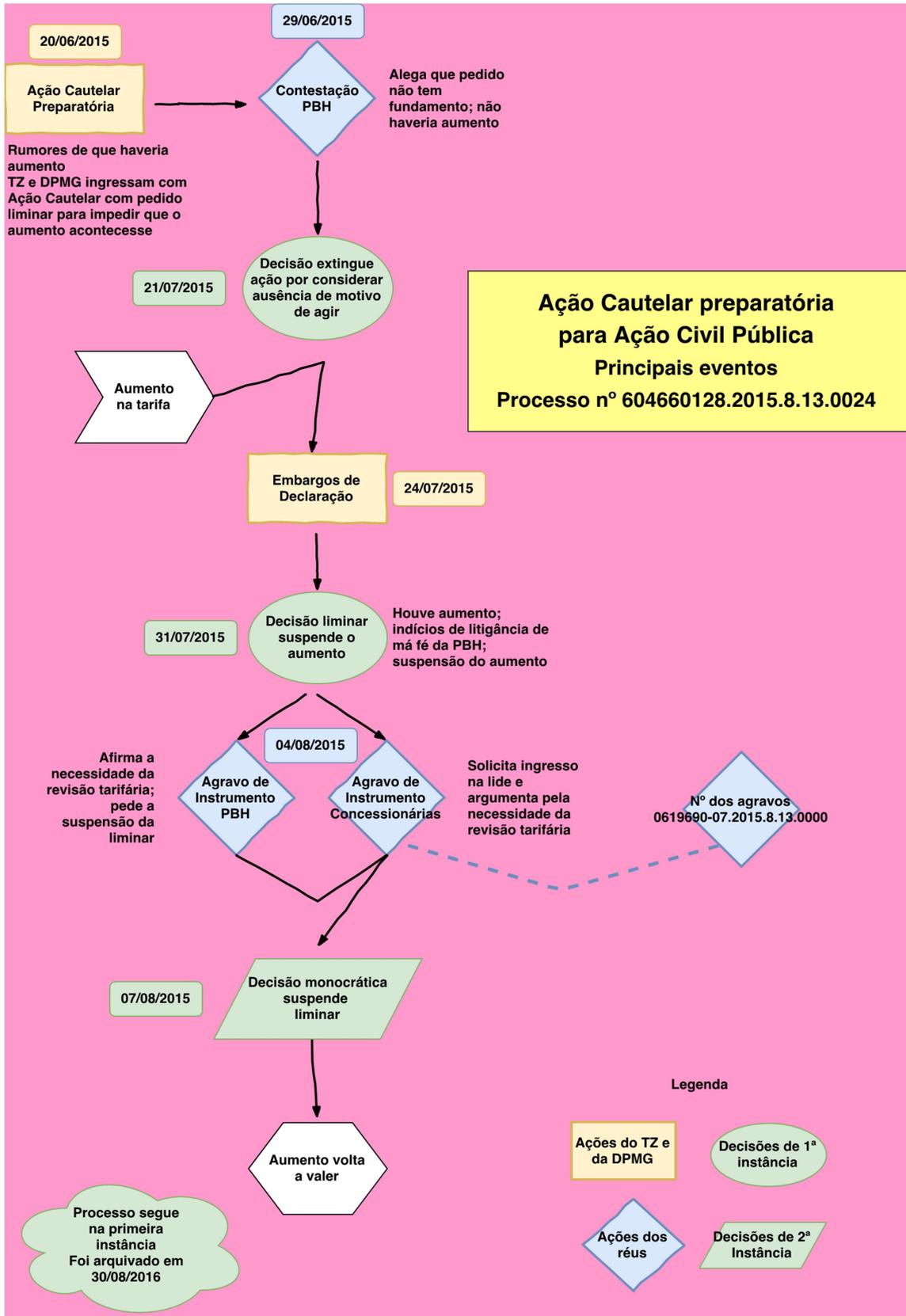
Em relação ao agravo interposto conjuntamente pelas concessionárias, argumentou-se resumidamente que: 1. As agravadas eram litisconsortes necessários (partes que deveriam ter sido incluídas no processo) e não estando no polo passivo geram a nulidade da decisão; 2. Que a Portaria SMSU 033/2014 referente as previsões de 2013 a 2014 teve seu embasamento nos estudos da Ernest & Young; 3. Que todo o procedimento de revisão contratual seguiu as diretrizes de transparência; 4. Que a manutenção da liminar é ilegal e provocará um dano maior ainda ao Poder Público; 5. Que não haveria nem perigo na demora nem fumaça do bom direito, pois a

¹⁹⁵ MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 5ª Vara cível. **Agravo: Nº 10000.15.075634-4/000.** Agravante: Município de Belo Horizonte. Agravados: Defensoria Pública de Minas Gerais. Interessados: Consórcio BH Leste; Consórcio Dez; Consórcio Pampulha; Consórcio Dom Pedro II; Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de BH; BHTrans Empresa Transporte e Trânsito de Belo Horizonte.

portaria já havia sido publicada e a passagem teve aumento no mesmo dia da decisão; 6. Houve uma confusão referente ao prazo de 180 dias para revisão tarifária, vez que este prazo trata-se de máximo e não mínimo; 7. Que esta decisão invade a competência administrativa, outra esfera de Poder.

A decisão de suspensão do agravo dura 7 dias, até que há a suspensão da liminar por meio de uma decisão monocrática e, por fim, o processo é arquivado em 30/08/2016.

Figura 1 – Principais eventos da Ação Cautelar preparatória para Ação Civil Pública.



Fonte: Fluxograma feito e cedido por Leticia Birchal Domingues, 2017.

Em 11/08/2015 a Defensoria ingressa com Ação Civil Pública, desta vez também contou com ampla participação do Tarifa, o movimento teve grandes expectativas nessa ação e, de fato, conseguiu com esta ação algumas vitórias, embora ao fim e ao cabo o aumento passe a valer.

A ação principal, além do pedido de suspensão do aumento, pede auditoria completa do sistema de ônibus. A robustez do processo reflete os anos de movimento social materializados na luta institucional, o que pode ser apreendido tanto nas vitórias alcançadas, tanto primeira liminar da Ação Cautelar Preparatória, quanto nas duas confirmações de liminar na Ação Civil Pública, mas, também, o próprio sumário da ação já deixa isso muito claro:

1 – DOS VÍCIOS FORMAIS E MATERIAIS DAS PORTARIAS SMSU Nº066/2015, BHTRANS 095 E 096/2015

a) As CONCESSIONÁRIAS não solicitaram REVISÃO DOS QUATRO CONTRATOS.

b) Opção do Município por validar o estudo do SETRA-BH em lugar de realizar uma auditoria fiscal, contábil e econômico-financeira.

c) Ausência de motivação válida e suficiente do ato administrativo.

d) Das portarias BHTRANS DPR nºs 095/2015 e 096/2015.

e) NULIDADE DA PORTARIA 066/2015. ATO ADMINISTRATIVO VINCULADO. O Município não levou os estudos à apreciação do Conselho de Mobilidade Urbana.

f) MOTIVAÇÃO DO ATO ADMINISTRATIVO – cláusula 19.12.

g) Ausência de individualização das cláusulas e dos dados do estudo que ensejariam a revisão contratual.

h) Ausência de motivação na escolha pela revisão geral dos valores das tarifas em detrimento das outras opções presentes na cláusula 19.13.

i) Da NULIDADE das portarias SMSU 066/2015 e BHTRANS nº095 e 096/2015 e do não cabimento do uso das Notas Técnicas nº 011, 014 e 015 da BHTRANS para motivar o ato administrativo.

2 – DA AUSÊNCIA DE CONSULTA AO COMURB E DA VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA NA GESTÃO DAS CIDADES

3 – DAS VEDAÇÕES EXPRESSAS À REVISÃO CONTRATUAL

a) Da incoerência das alegações a respeito da implantação do BRT

b) Da contradição da alegação de “redução de 6,3% na produção quilométrica”

c) Do não cabimento das alegações a respeito da expectativa de “redução de 1,06 na receita tarifária nos primeiros 08 (oito) meses” e de “acréscimo de 0,44% na receita tarifária após os primeiros 08 (oito) meses”

d) Do momento inoportuno para avaliar o aumento do preço do óleo diesel

e) Da impossibilidade das alegações de ordem trabalhista ensejarem revisão contratual

f) Do uso ilegal da VARIAÇÃO DE DEMANDA para justificar a revisão contratual

4 – DA INAPLICABILIDADE DO ESTUDO DA EY PARA SUSTENTAR O PEDIDO DE REVISÃO CONTRATUAL NAS SITUAÇÕES PREVISTAS PELO CONTRATO

5 – DAS INCONSISTÊNCIAS DO ESTUDO REALIZADO PELA EY

- a) Da supressão de informações entre a primeira e a última versão do estudo
 - b) Da hipótese de aumento imprevisível de despesas após implantação do MOVE
 - c) Da implantação parcial das linhas previstas para o MOVE
 - d) Da necessidade de garantia da adequação e exatidão dos dados utilizados no estudo
 - e) Conclui-se pela necessidade de perícia fiscal e contábil sobre todo o estudo de Verificação Independente da EY
- 6 – DO DESCUMPRIMENTO DA EXIGÊNCIA DE MODICIDADE DAS TARIFAS
- 7 – DO EQUÍVOCO CONCEITUAL NA PROPOSTA DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO E SUA AFRONTA AO INTERESSE COLETIVO
- 8 – DA TRANSPARÊNCIA E DA PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA
- 9 – DA NECESSIDADE DE UMA AUDITORIA FISCAL, CONTÁBIL E ECONÔMICO-FINANCEIRA
- 10 – DA CONCESSÃO DA LIMINAR¹⁹⁶

Não será examinado tópico por tópico, o objetivo maior aqui além de verificar o que o movimentou pautou na ação, é expor os argumentos utilizados pela Justiça tanto para suspender o aumento quanto para suspender a liminar.

Em 14/09/2015, conforme se apreende no fluxograma, a Justiça determinou a suspensão imediata das alterações tarifárias determinadas pelas portarias SMSU 066/15 e 095 e 096/2015 da BHTRANS e determinou a proibição de realização de qualquer revisão contratual antes da realização de perícia para apurar a real necessidade do aumento de passagens.

Após agravo das partes, houve decisão monocrática que manteve a liminar de suspensão do aumento e determinou realização de reunião do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana que ocorreu no dia 20/10/2015. Em síntese, a decisão teve como base os seguintes argumentos: 1. Para a suspensão da decisão seria necessário haver concomitantemente perigo na demora e verossimilhança das alegações, o que não foi constatado; 2. Que caso se mantenha o valor da tarifa reajustado e este seja considerado ilegal, os usuários não terão como ser ressarcidos pelo período pago indevidamente; 3. O risco de dano pesa, em verdade,

¹⁹⁶ MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 4ª Vara da Fazenda Pública Municipal da Comarca de Belo Horizonte. **Ação Civil Pública nº 6046601-28.2015.8.13.0024**. Requerente: Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Requeridos: Município de Belo Horizonte, Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans, Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (SMSU), Consórcio Pampulha; Consórcio Dez, Consórcio BhLeste, Consórcio Dom Pedro II, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SETRA-BH).

em desfavor dos passageiros, os quais o aumento da tarifa será repassado; 4. O aumento repentino da tarifa gera imprevisibilidade e afeta tanto os usuários diretos, quanto os empregadores; 5. Não haveria como se falar em irreversibilidade da medida, pois a qualquer momento poderia ser reestabelecida a eficácia das portarias que ora se questionam; 5. Que em sede recursal não foi contestada a ausência de participação do COMURB no processo de revisão da tarifa e que a alegação dos réus foi no sentido de que “não se impediu sua atuação”; 6. Que a BHTRANS não divulgou as portarias e os estudos na internet; 7. Que seja comunicado o Presidente do COMURB para que submeta a revisão da tarifa à apreciação do órgão¹⁹⁷.

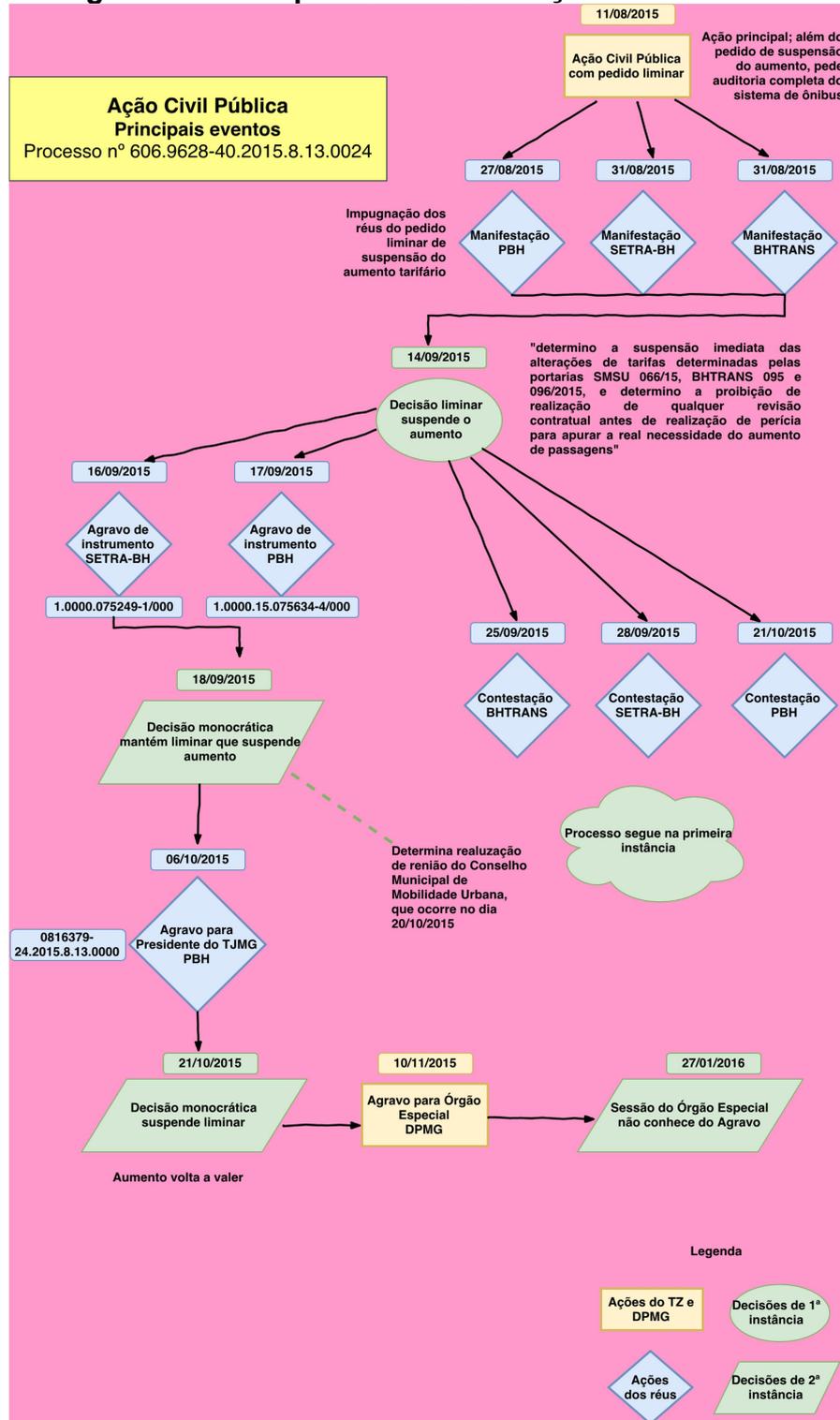
Desta decisão coube agravo ao Presidente do Tribunal de Justiça, que suspendeu monocraticamente a liminar, a partir dos apertados argumentos: 1. Que a suspensão de liminar é medida excepcional, a não ser que haja risco grave de lesão aos interesses públicos; 2. Os contratos administrativos possuem cláusulas exorbitantes, mas também garantem o equilíbrio econômico-financeiro do contrato; 3. Que não haveria vício formal no fato de a revisão contratual não ter passado pelo crivo do COMURB, uma vez que o Decreto Municipal prevê que este apenas conheça da revisão; 4. Que não verifica plausibilidade e verossimilhança para concessão de liminar, em relação à alegação de ilegalidade dos atos administrativos, em razão da implementação de requisitos necessários à revisão da tarifa; 5. Que o Município de Belo Horizonte sustenta e comprova o prejuízo diário de mais de trezentos mil reais, caso seja mantida a suspensão da tarifa; 6. Que há notória possibilidade de deflagração de greve; 7. Que há risco a ofensa de princípios norteadores do serviço público; 8. Que a acumulação de déficit pode causar um prejuízo ainda maior aos usuários¹⁹⁸.

¹⁹⁷ MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 4ª Vara da Fazenda Pública Municipal da Comarca de Belo Horizonte. **Ação Civil Pública nº 6046601-28.2015.8.13.0024**. Requerente: Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Requeridos: Município de Belo Horizonte, Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans, Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (SMSU), Consórcio Pampulha; Consórcio Dez, Consórcio BhLeste, Consórcio Dom Pedro II, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SETRA-BH).

¹⁹⁸ MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 4ª Vara da Fazenda Pública Municipal da Comarca de Belo Horizonte. **Ação Civil Pública nº 6046601-28.2015.8.13.0024**. Requerente: Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Requeridos: Município de Belo Horizonte, Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans, Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (SMSU), Consórcio Pampulha; Consórcio Dez, Consórcio BhLeste, Consórcio Dom Pedro II, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SETRA-BH).

A Defensoria impetrou agravo desta decisão, o qual não foi conhecido devido ao não reconhecimento do prazo em dobro da Defensoria Pública.

Figura 2 – Principais eventos da Ação Civil Pública.



Fonte: Fluxograma feito e cedido por Letícia Birchal Domingues, 2017.

A análise da atuação do Tarifa Zero na esfera judicial embora tenha tido um caráter mais descritivo do que inicialmente se pretendia, permite verificar como o próprio movimento social se inseriu nessa esfera institucional e, mais além, como instruiu sua argumentação e teve fôlego para realizar essa disputa. Contudo, esses esforços demandaram um enorme gasto de energia, principalmente nas expectativas geradas pela qualidade técnica da ação movida – uma análise da primeira Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público e da última movida pela Defensoria Pública, demonstra claramente isto, a grande capacidade técnica e evolução disto materializada nas ações movidas.

Essa esfera foi considerada pelos entrevistados, de uma maneira geral, como a “mais institucional” e, de certa forma, foi a que os membros mais deram como uma possibilidade real de ter uma vitória nesse campo, o que se verificou e se analisou, entretanto, foi muito mais um enorme gasto de energia e impossibilidade de realizar essa disputa com concessionárias amparadas pelo governo. A principal aposta foi a ação de 2015, como se pode verificar pela fala do Entrevistado 1:

A história dessa ação [2015] foi que era um aumento extraordinário, era uma previsão que estava no contrato, mas que era pra ser extremamente, era pra ser de fato uma coisa extemporânea e a gente, na hora que a gente foi avaliar a gente viu que não tinha nada que sustentasse o acesso à essa cláusula do contrato, a gente achou que tinha uma boa chance de conseguir na justiça reverter o aumento.

Ai tivemos o apoio da defensoria que também foi uma coisa nova, tivemos uma mobilização social razoável, pelo fato de um aumento no meio do ano, a imprensa acompanhou, tivemos uma repressão policial que foi rechaçada por toda Belo Horizonte, até os órgãos de imprensa mais conservadores, que costumam ficar em cima do muro ou nem reportar esse tipo de ação da polícia aqui em relação a movimento social, eles tiveram que se posicionar. Então assim, tudo levava a crer que aquele era um momento, que agosto 2015 era o momento assim de uma vitória concreta em termos de uma decisão judicial que pudesse reverter o aumento, ou mais que reverter o aumento, a gente chegou na ação a pleitear uma verdadeira auditoria sobre os contratos, mais importante até, seria uma vitória maior que reverter o aumento seria exigir uma auditoria e isso aí ta correndo, estamos esperando se no processo normal a gente vai ter algum tipo de perícia judicial que vai ter, que vai conseguir enfraquecer a forma com que esse contrato vem sendo executado.

Não era, desta forma, apenas uma aposta, embora existisse um contexto desfavorável, a mídia mostrou-se mais uma vez como um elemento central para o movimento que permitia uma visibilidade muito maior que as redes sociais, abria diálogo a outros públicos. Para, além disto, existiam flagrantes irregularidades

contratuais, era certo para os integrantes, como extraímos da fala do Entrevistado 1, que qualquer juiz verificarei tais irregularidades:

[...] se você for nos dados oficiais da BHTrans, você vai ver que nos últimos 3 anos foi 10% a menos de quilômetros ônibus andando na cidade. O MOVE otimizou de alguma forma o deslocamento dos ônibus mas ele não dá conta, o Move ele atende acho que 5% das minhas os outros 95% não são Move, então realmente tá cortando, aumentando a tarifa e diminuindo a oferta. Então para a gente era muito óbvio, que todo juiz ia olhar pra aquilo e ia falar realmente não dá pra acreditar. A gente sabe que o juiz numa só técnico ele vai no *feeling* e o *feeling* tem que estar muito grande para ele realmente dar uma decisão a favor da gente. Então assim a primeira instância acabou tomando essa decisão depois dessa jogadinha com a prefeitura, a prefeitura recorreu pro TJ, o TJ era o maior desafio né, porque o TJ né, Acho que no Brasil inteiro, mas aqui em Belo Horizonte TJ é muito conservador é muito difícil conseguir um ganho no TJ. A gente conseguiu, a desembargadora, a Áurea, que é quem fez a primeira análise, ela ia ser a relatora né, e aí ela já manteve a liminar. Ela negou o pedido de suspensão de liminar, depois tudo bem é que ela ia levar para os outros dois desembargadores para tomar a decisão colegiada, mas assim só estava ocorrendo ganhos. Aí a prefeitura tirou uma lei lá, e que não sei se vocês estudaram aí no direito, de que a prefeitura tem uma prerrogativa de pedir diretamente para o presidente do TJ pra ele derrubar uma liminar, para ele suspender os efeitos de uma liminar, se ela se enquadrar numa coisa super genérica, ou seja, ela pode pedir o que ela quiser, era se tiver algum impacto na sociedade, impacto na cidade sei lá, aí entrou com esse pedido para o presidente do Tribunal e o presidente tem uma canetada lá sabe [...] não pediu nem para defensoria se manifestar, se pronunciar, foi lá deu uma caneta e suspendeu. E aí eu falei o pessoal e aí nós vamos para STJ? O pessoal do direito falou que não tinha jeito que não tinha pega para mandar para STJ. E aí ficou assim, uma pessoa conseguiu derrubar isso sem nenhuma chance de reação da gente, sabe? (Entrevistado 1)

É um exemplo de para quem a técnica e a esfera judicial estão a serviço, a Entrevistada 7 levanta mais algumas questões importantes, primeiro acerca do distanciamento dos juízes, um deles, como citado abaixo, diz que tarifa é um problema do cidadão e não uma questão pública, a segunda questão é a própria estrutura física do Tribunal, que em verdade representa o próprio afastamento dos juízes da população:

E naquela época a gente viu no judiciário uma brecha possível para talvez algo acontecer, e algo realmente aconteceu, inclusive a gente sabe que quando o caso foi a, pra coisa colegiada do TJ, ele não foi julgado no mérito né, porque o argumento foi “ah a defensoria estourou o prazo”, que é contra o argumento do próprio Tribunal que normalmente dobra os prazos da própria defensoria, então é isso aí. Então a gente sabe, eles fingem que não, mas a gente sabe que é uma decisão política, “nó” teve um juiz lá que ficou indignado porque tinha mídia, um outro juiz, porque eles podem comentar a decisão né, é o famoso calado é um poeta, o cara me abre a boca pra falar que tarifa de ônibus é um problema de cada família e não uma questão pública, quase que eu cai pra trás e é aquela coisa, eles ficam lá no alto, lá naquela sala, e você é pequeno, “ai” aquilo é horrível, e ouvir

isso de um juiz, tipo assim, nossa, você estudou direito, tem o discurso da regulação, dos conflitos e você me fala isso, então, nossa, assim, ficasse calado pelo menos, entendeu? Então é isso, a gente conseguiu a coisa da liminar e tal que foi um trem interessante, mas eu acho que a nossa ideia era essa, entendeu? (Entrevista 7)

As reflexões que se seguiram foi de uma enorme perda de energia e que não haveria mais participação do TZ na esfera judicial após essas derrotas. Falou-se aqui em derrota, mas muitos dos entrevistados entenderam que até mesmo a suspensão pelo período de cerca de 30 dias foi, por si só, uma vitória e enfim, várias questões simbólicas e também de cumulação de conhecimento técnico do movimento social.

3.2.2 Projetos de Lei, Plano Plurianual de Ação Governamental

Outro meio institucional que o Tarifa se propôs a enfrentar foi o Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG), que é um plano para organização do orçamento entre o período de 4 anos, com avaliação e revisão anual, e este permite uma participação popular por meio de emendas orçamentárias. “A lógica de sua criação inicia-se no reconhecimento de uma carência/demanda da sociedade ou um pleito administrativo, social ou econômico. Essas informações irão nortear o gestor”¹⁹⁹, para tanto é necessário haver transparência, participação popular e motivação das decisões administrativas, garantindo a efetiva possibilidade de controle social da administração.

A primeira tentativa de utilização do PPAG pelo TZ, ainda no ano de 2013, enquanto o TZ ainda não se configurava como um movimento propriamente dito, foi do projeto de lei de “tarifa zero” (em anexo), aproveitando ainda a ocupação na Câmara Municipal de Vereadores para colher assinaturas.

¹⁹⁹ MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão. **Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG)**.

Foto 1 – Integrante do Tarifa Zero BH na ocupação da Câmara Municipal de Belo Horizonte



Foto: Cedida por Leticia Birchal Domingues, 2013.

Foto 2 – Integrante do Tarifa Zero BH na ocupação da Câmara Municipal de Belo Horizonte



Foto: cedida por Leticia Birchal Domingues, 2013.

Em resumo esse projeto tinha a finalidade de alcançar a tarifa zero, ou seja, a gratuidade do transporte público coletivo, a proposta alterava os artigos 193, §1º; 195, § 1º; 196, V e 197, da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte (LOAMBH), estes artigos com exceção do último inseriam o termo gratuidade nas suas disposições obrigando ao município a prestação deste serviço.

Além dessas alterações, também se propôs acrescer o artigo “230-A” com objetivo de gerenciar a gratuidade no transporte por meio do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, que seria gerido por um Conselho majoritariamente composto pela

sociedade civil, o projeto também acrescentaria o art. 31-C prevendo a executoriedade do projeto em que “o chefe do executivo municipal terá o prazo de 180 dias a contar da publicação deste emenda para enviar à Câmara Municipal a proposta de regulamentação do Conselho a que se refere o artigo 230-A da Lei Orgânica do Município” e caberia ao Conselho convocar em até 180 dias conferências regionais de mobilidade urbana, para que estas estabeleçam “as diretrizes gerais para a regulamentação da gratuidade do transporte público e do código de desempenho de mobilidade urbana”²⁰⁰.

Por fim, o PL revogava o art. 198 da LOAMBH que dispõe sobre a forma de cobrança da tarifa e o equilíbrio econômico financeiro do contrato, a supressão deste artigo se fazia necessária haja vista a mudança da forma em que este serviço passaria a ser remunerado, não mais por meio de tarifa, o que encerraria os contratos com as concessionárias de ônibus.

Embora tenha existido todo esse esforço do movimento, o período de coleta de assinaturas, o envolvimento com a mídia e a pressão popular, o resultado do projeto foi sua rejeição:

[...] por não atender a princípios técnicos orçamentários (tais como realocar recursos apenas de rubricas de fundos ordinários do tesouro, e não de investimento). (BELO HORIZONTE, 2013e) Evidentemente, mais uma vez o aspecto técnico era utilizado por conveniência para diminuir o desgaste de favorecimentos políticos²⁰¹.

Esta, contudo, era a proposta mais ousada do TZ, que tinha como base a real e efetiva gratuidade do transporte público, encerrando a administração do transporte público por meio das concessionárias e passando ao Poder Público municipal a incumbência direta da administração.

Após essa primeira derrota nesse âmbito institucional, o movimento ainda assim insistiu nesse canal, desta vez como uma tentativa de se adequar as exigências técnicas, muitas vezes com conteúdo excessivamente inacessível para o cidadão

²⁰⁰ TARIFA ZERO-BH. **Projeto de emenda à Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte.** Propõe a gratuidade dos serviços de transporte público no município de Belo Horizonte.

²⁰¹ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço.** Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 210.

leigo. A falta de clareza principalmente em relação aos critérios e possibilidades de realocação das verbas públicas demonstrou-se um dos principais empecilhos para a consolidação da participação cidadã nessa esfera da Administração. Mesmo diante de todos esses entraves e falta de transparência, o movimento Tarifa Zero optou por readequar novas propostas e submeter à Assembleia Legislativa de Minas Gerais novas Emendas ao Plano Plurianual de Gestão (2014/2017):

Isso ficou mais evidente no ano seguinte, quando, já ciente das complexas regras de alocação orçamentária, o Movimento Tarifa Zero propôs três emendas orçamentárias ao PPAG: a gratuidade dos transportes nos últimos domingos do mês (com impacto anual de 30 milhões), a gratuidade do transporte no Dia Mundial Sem Carros (com impacto anual de 2 milhões) e a publicação dos dados de qualidade do transporte por ônibus no interior dos veículos, a exemplo do quadro de horários, a mais modesta e factível entre as três apresentadas, com impacto de 200 mil reais por ano²⁰².

Aqui é importante trazer as propostas de emendas, com objetivo de explorar as argumentações, os objetivos, as justificativas para, então, verificar a conclusão administrativa a respeito de cada emenda. Ressalta-se que nenhuma das três propostas causariam impactos de grande monta para a Administração, e todas elas tem evidente embasamento constitucional.

A primeira emenda referia-se à proposta de “tarifa zero nos últimos domingos do mês em Belo Horizonte”, esta emenda fundamenta-se no direito ao acesso à cidade, à cultura e ao lazer “e, portanto, entende que, em um dia de lazer, a oferta de transporte público dê vazão a uma demanda pelo usufruto do espaço urbano, a qual atualmente se encontra reprimida ou nem é considerada no planejamento da mobilidade urbana.²⁰³”

A proposta previa uma realocação dos ônibus aos sábados, com remuneração adicional às concessionárias e circulação dos ônibus sem trocadores, uma vez que não se fariam necessários, pois nestes dias não ocorreria à cobrança de tarifa, desta forma a proposta resguarda a menor onerosidade possível e afasta a alegação de quebra de contrato e possível necessidade de equilíbrio econômico financeiro.

²⁰² VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 212.

²⁰³ MINAS GERAIS. Câmara Municipal de Belo Horizonte. Comissão de Orçamento e Finanças Públicas. **Parecer sobre as sugestões populares apresentadas aos projetos de Lei 1.352/14 — Lei Orçamentária Anual para 2015 e 1.353/14 — Revisão do PPAG 2014-2017**.

É interessante lembrar também que, conforme transcrito na própria proposta de emenda, que Belo Horizonte já adotou essa política de tarifa zero aos domingos abandonando-a com o passar do tempo. Além das justificativas já expostas, o projeto estimularia a economia local por meio do deslocamento da cidade e aumentaria a racionalidade da distribuição do transporte público na cidade, como segue um compilado resumido das justificativas:

1. Hoje as linhas de ônibus nos domingos e feriados operam com baixíssima ocupação, demonstrando um desperdício de recursos da sociedade para manter em operação linhas que não são utilizadas por conta do desestímulo proporcionado pela cobrança de tarifa, pelo elevado tempo de espera nos pontos de embarque e pela ausência de atendimento a inúmeros bairros da capital. Aumentar a racionalidade do serviço nestes dias, ao mesmo tempo em que se promove a mobilidade da população na cidade [...]
2. A proposta visa garantir às famílias, em especial às de renda mais baixa e moradora dos bairros mais periféricos, o acesso aos serviços de lazer, cultura e comércio da cidade. [...]
3. Hoje, na prática, muitas pessoas restringem o uso do transporte público ao deslocamento diário para o trabalho [...]Mesmo eventos gratuitos [...]acabam se tornando proibitivos dependendo da distância ou do comprometimento orçamentário da família.
4. Fomentar a economia, a geração de empregos e a arrecadação de impostos do município são também aspectos positivos da proposta. Sem a barreira da despesa com o transporte, espera-se um incremento extremamente positivo nas opções de lazer e cultura oferecidas pela iniciativa privada aos domingos [...]
5. [...] Lembremos que o município já ofereceu este subsídio, no passado, em diversos dias não-úteis ao longo do ano. Um exemplo bastante recente, e cujas justificativas são basicamente as mesmas aqui elencadas, é a adoção da Tarifa Zero em diversas linhas nos dias de jogos da Copa das Confederações em 2013.
6. Para os consórcios concessionários que hoje operam o sistema, a proposta não configura nenhuma quebra de contrato ou mudança nos termos da concessão. [...] ²⁰⁴.

A próxima proposta de emenda é a menos ousada de todas, tendo efeitos mais simbólicos que práticos, fica evidente aqui a tentativa do TZ de garantir um dia com acesso gratuito à cidade, o que simbolicamente representaria a efetivação, mesmo que em apenas um dia do ano, do direito de ir e vir, das possibilidades de transitar pela cidade sem o entrave financeiro de uma das tarifas mais caras do Brasil. É interessante notar, mais uma vez, que algumas iniciativas nesse sentido já foram

²⁰⁴ MINAS GERAIS. Câmara Municipal de Belo Horizonte. Comissão de Orçamento e Finanças Públicas. **Parecer sobre as sugestões populares apresentadas aos projetos de Lei 1.352/14 — Lei Orçamentária Anual para 2015 e 1.353/14 — Revisão do PPAG 2014-2017.**

efetivadas pela prefeitura, como foi o caso de ônibus gratuitos nos dias de jogos da Copa da Confederações em 2013.

Ressalta-se que o tema transporte coletivo é uma demanda que envolve política pública e que de nada adianta políticas públicas voltadas à isenção de impostos para carros, permissão de aumento de tarifas de ônibus e sucateamento de transportes públicos mais eficientes, como o metrô. A tentativa de liberar a catraca no dia mundial sem carros é também uma proposta de conscientização do cidadão em relação a essa possibilidade, até mesmo, de uso do transporte coletivo.

A terceira e última emenda trata-se da “Divulgação dos Dados de Qualidade dos Ônibus” nesta proposta o TZ objetivou dar publicidade, de forma acessível e inteligível, aos dados de qualidade dos ônibus. Estes dados de qualidade já são controlados pela BHTrans, portanto já existem. A carência no caso é transformar os dados complexos e técnicos em dados acessíveis ao cidadão comum e leigo, contudo a existência desses dados não faria sentido senão fossem expostos em um local de fácil acesso, nesse sentido o TZ sugere na emenda orçamentária a publicidade nos próprios ônibus, como ocorre com o quadro de horários. A proposta do TZ seria o detalhamento de forma acessível e de fácil entendimento dos seguintes dados:

- a. Número absoluto de viagens atrasadas e percentual de viagens fora do horário programado da linha especificada, em referência ao Índice de Pontualidade de Viagens (IPV) do IDO, e a comparação do dado da linha em questão com a média geral de IPV;
- b. Número absoluto de viagens com superlotação e percentual de viagens com superlotação no horário de pico, em referência ao Índice de Conforto das Viagens (ICV) do IDO, e a comparação do dado da linha em questão com a média geral de ICV;
- c. Número absoluto de reclamações registradas pelos usuários e seu percentual em relação ao número de usuários, em referência ao Índice de Reclamações de Usuários (IRU) do IDO, e a comparação do dado da linha em questão com a média geral de IRU²⁰⁵.

Todas as propostas buscaram apresentar as estimativas de custos, assim como apresentaram a proposta de realocação dos recursos orçamentários, com os

²⁰⁵ MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão. **Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG)**.

respectivos detalhamentos necessários às propostas de emenda orçamentária, contudo, ainda assim as três propostas foram rejeitadas.

Foto 3 – População discutindo as emendas orçamentárias ao PPAG na Câmara Municipal de Belo Horizonte, a direita em amarelo e rosa estão alguns membros do Tarifa Zero



Fonte: Câmara Municipal de Belo Horizonte

Uma das entrevistadas resume esse processo, que entendeu como uma derrota institucional, em que o movimento tenta seguir todas as regras, inclusive corrigindo a tentativa inicial que não observou toda a técnica, e mais uma vez tem propostas negadas pela Câmara:

E uma derrota institucional eu acho que foi o PPAG de 2014 que em 2013 na leva do Tarifa Zero, na leva das manifestações de Junho e tal, uma das primeiras ações que o Tarifa Zero fez foi fazer proposta de emenda orçamentária ao PPAG, que é o Plano Plurianual de Ação Governamental, e foi assim uma dessas coisas que a gente faz no meio da bagunça e na medida em que é possível e encheu muito a Câmara, porque estava no contexto de mobilização mas foi uma proposta de emenda orçamentária que era tecnicamente incorreta. Aí em 2014 a gente apostou muito na técnica porque nesse caso o PPAG porque a gente estava novamente com um cenário mais esfriado e tal, e orçamento não mobiliza pessoas assim normalmente, então a gente fez três propostas de emendas orçamentárias praticamente impecáveis na técnica uma com certeza não tinha erro nenhum, duas tinham pequenos erros que poderiam ser superados se houvesse boa vontade não eram grandes erros e a gente fez a mesma coisa de ir na audiência pública, apresentar, encher a câmara de rosa e amarelo, conseguimos mobilizar pessoas, não ficou tão cheio quanto no ano anterior mas não era nem perspectiva, mas conseguimos mobilizar pessoas e as emendas foram todas rejeitadas por razões técnicas e uma, a única, que não tinha nenhum motivo técnico foi rejeitada sem justificativa, então eu acho que essa, assim de primeira memória, primeira lembrança, eu acho que esse é um caso de atuação de institucional muito frustrante, porque talvez tenha sido a que a gente jogou mais dentro das regras. (Entrevista 8)

Do que se apreende que ainda assim, mesmo com todo esse esforço do próprio movimento em se enquadrar na técnica exigida, as justificativas apresentadas para a negativa tratavam-se de “problemas técnicos” não esclarecidos, a comissão de orçamento da câmara municipal rejeitou as duas primeiras propostas. A terceira foi simplesmente rejeitada, sem que sequer uma justificativa fosse apresentada.²⁰⁶

A outra e mais atual proposta que se delinea no Tarifa Zero é a linha de Nova linha de ônibus “Praça do Cardoso ao Metrô de Santa Tereza”, contudo ainda não há efetivamente um projeto de lei acerca da linha, ainda está em fase de discussão com a comunidade e com a BHTrans a respeito de qual modalidade de linha será oferecida e qual será a extensão, considerando as diferenças tarifárias nesse contexto.

3.2.3 Usos de vias administrativas – canais de comunicação com cidadão, participação em conselhos

Dos próximos elementos a serem analisados embora façam parte de objetivo do Tarifa Zero e tenham participação de alguns membros do movimento, não são todos, em verdade, efetivamente ações do TZ, é o que será verificado na IV Conferência Municipal de Política Urbana de Belo Horizonte, que apenas um membro fez parte e levou as demandas, diferente do que veio a ocorrer no Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB), em que houve uma verdadeira disputa por representação e participação, as quais os meandros serão apresentados.

Em relação à IV Conferência Municipal:

Não houve uma decisão coletiva do movimento em participar da Conferência, mas, como um dos delegados do setor técnico era também integrante do TZ, pautas discutidas pelo movimento foram elaboradas em propostas e levadas à IV CMPU, dentro do eixo de mobilidade urbana da Conferência.

A principal proposta apresentada pelo movimento na IV CMPU foi a criação de um fundo municipal de subsídio ao transporte coletivo. Nele, visa-se

²⁰⁶ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 212.

construir um instrumento orçamentário que permita o financiamento indireto do sistema de ônibus, rompendo com a lógica atual de financiamento 100% via tarifa²⁰⁷.

É interessante notar que **todas** as propostas apresentadas pelo representante do Tarifa Zero foram aprovadas. A consequência direta da participação na Conferência foi a inclusão da pauta de mobilidade urbana na proposta de novo Plano Diretor de Belo Horizonte (PL 1949 de 2015).

Este projeto apresenta a criação da “política municipal de mobilidade urbana”, com vistas a promover a mobilidade no município de BH, assim como integrá-la na região metropolitana de forma acessível e sustentável, para tanto o instrumento utilizado é o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH) e diversas integrações entre esta política e outras, como a ocupação e uso do solo, o meio ambiente, políticas sociais. Outras vitórias também foram garantidas na vinculação do recursos do IPTU progressivo no tempo à implantação de infraestrutura vinculada à mobilidade urbana (art. 11, § 4º).

Contudo, mesmo com muita pressão popular, o projeto de novo plano diretor ainda não foi aprovado, correndo-se o grave risco de ser arquivado e novo projeto ser apresentado, mesmo após todos os esforços e avanços realizados na IV Conferência de Mobilidade.

Já em relação ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, a ocupação deste espaço foi mais uma via institucional proposta pelo TZ, a partir de junho de 2013 com o crescimento das manifestações e os olhos voltados à mobilidade urbana, tanto da população quanto da mídia, tornou-se insustentável conter esse debate, nesse cenário Belo Horizonte era a única capital brasileira sem um conselho de mobilidade urbana, ainda em 2013 o “prefeito Márcio Lacerda publicou o decreto nº 15.318 no dia 02 de setembro de 2013, instituindo – sem nenhum debate público prévio – um conselho consultivo já pré-formatado (BELO HORIZONTE, 2013d)”²⁰⁸.

²⁰⁷ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 215.

²⁰⁸ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 212.

O Tarifa Zero “consegue apresentar candidatos e eleger representantes em 4 das 9 CRTTs (Comissões Regionais de Transporte e Trânsito -Nordeste, Leste, Noroeste e Centro-Sul)”, o que a longo prazo não significaria grandes avanços em termos de participação social, embora quase 50% das regionais possuam representantes do TZ.

Ao todo entre 2014 e 2017 ocorreram apenas 11 reuniões do Conselho, as discussões como se apreende da leitura das atas eram muito mais expositivas, com pouca possibilidade de proposição e debate. Um dos exemplos dessa situação foi a “recusa, em reunião no mês de junho de 2015, de se colocar em pauta a discussão sobre o pedido de revisão contratual, que ensejaria um aumento de tarifas”²⁰⁹, a justificativa para essa negativa se deu em razão do ponto não estar incluído em pauta, o que acabou sendo pauta da próxima reunião, ocorrida apenas em outubro de 2015, após a prefeitura autorizar o aumento de agosto de 2015, ou seja, na prática o aumento não teve participação do conselho.

As justificativas para a participação não só nessa esfera, mas assim como de tantas outras, baseiam-se em um verdadeiro exercício de resistência e de aposta em todas as vias, tanto institucionais quanto por meio de ações diretas, nesse sentido segue trecho de uma das entrevistas, assim a entrevistada se coloca diante das tentativas de participação na esfera institucional:

Eu não tenho dúvidas que a gente querer participar dos espaços institucionais é um exercício de resistência, porque é surreal assim, a gente vê claramente que os espaços institucionais, que aquilo que eles chamam de participação popular é fachada, porque nada daquilo é deliberativo, as reuniões são em horários que só os servidores públicos podem ir, metade dos conselhos normalmente é composta por servidores, então assim a gente sabe que é uma escolha nossa de falar, tudo que a gente quiser tentar vamos? Vamos! Mas é foda. Então eu vejo que é parte de uma estratégia nossa de pensar, vamos tentar tudo, mas a gente sabe que assim, é foda, que é uma escolha difícil e é uma escolha desmobilizante, porque é uma participação popular, mas muito seletiva de quem está lá e tudo o mais e logicamente que esse movimento de rua tem essa crucialidade, que é de quem está lá e que é o momento em que está todo mundo ali, coletivamente, em função da mesma coisa, isso gera visibilidade, isso pauta a mídia, mais do que a gente, bla, ir ao Observatório de

²⁰⁹ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015.

Mobilidade, e é uma forma mais direta das pessoas lembrarem que essa treta existe e tal, só que é isso, assim, ah é foda, acho que é isso assim. (Entrevista 7)

É tendo como base a discussão sobre o direito à cidade, a disputa conceitual e os usos institucionais realizados pelo Tarifa que se caminha para a análise do último capítulo.

4 DOS PERIGOS DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE

Os perigos da institucionalização do direito à cidade passam, antes de tudo, pelos próprios riscos inerentes à institucionalização e, principalmente às capturas ocorridas nesse processo.

Procurou-se, ao longo deste texto, traçar linhas desde o aprofundamento do estudo conceitual do direito à cidade, a partir de suas disputas entre os principais autores da época, Lefebvre, Castells e Harvey, para pensar como os processos de apropriações via institucionalização ocorrem e como isso se reflete dentro de um movimento social, no caso o Tarifa Zero-BH.

A partir de um esforço de análise empírica delineado no capítulo anterior para a realização da análise de como o Tarifa fez/faz esse processo de institucionalização, até certo ponto como uma forma de captura e resistência. É necessário, contudo, avançar ainda mais na perspectiva teórica dos perigos ou/e riscos dessa institucionalização e, ao mesmo tempo, dialeticamente o contraponto das ações diretas – quase como um dispositivo de válvula de escape nesse contexto institucionalizante.

Imprescindível, assim, o retorno à teoria e à crítica teórica, sem um abandono da pesquisa empírica, para prosseguir na discussão. Este ponto ou, enfim, este modelo de pesquisa empírico/teórica tem sido alvo de discussões, principalmente a partir da década de 70, com um certo abandono da perspectiva marxista ortodoxa – contudo, os resultados a longo prazo não se mostraram mais críticos ou mais fiéis a realidade que um pesquisa teórica marxista. Mesmo assim, e assumindo esse risco, a aposta foi de testar a hipótese da impossibilidade de institucionalização do direito à cidade e

como um movimento social (do particular para o geral) tem assumido essa dualidade.

Tratando-se de Brasil e de como o processo democrático pós-1964 e pré-1988 se deu, sendo importante entender determinadas fragilidades do Estado Democrático de Direito e as possibilidades de rompimentos dessas estruturas, o que não é impedida por um direito mais ou menos rígido, porque nunca se tratou disso – ou seja, a rigidez legal pouco importa nesse processo. O engendramento do Estado pré-1988, as negociações e a construção da constituinte, a inserção de nomes importantes, significou uma reorganização política tanto da esquerda quanto da direita. Nesse momento, ficou evidente o quanto a esfera institucional era objeto de desejo e de consolidação de interesses.

É evidente que essa dualidade dos movimentos sociais entre a disputa da rua e da institucionalidade não é e não foi um desafio e uma particularidade unicamente brasileira, mas é fundamental compreender minimamente aconteceu no Brasil. Claramente teria ocorrido uma vitória dos movimentos sociais na constituinte de 1988, embora a empreitada organizacional da direita tenha sido fugaz em que “certos quadros dirigentes do empresariado começaram um esforço persistente para reativar ou criar organizações empresariais, tendo em vista a necessidade de continuar a influir nas decisões do governo”²¹⁰, o alvo, portanto, era a priori a Constituinte, mas ia muito além:

A forma com que os diversos pivôs das classes empresariais se prepararam e agiram para eleger seus representantes constitucionais e governadores, influenciando o resultado geral das eleições de 86, foi um claro exemplo do seu poder político: uma expressão integrada de meios de propaganda, capacidade doutrinária, músculo para a coação econômica, apoio ministerial, recursos técnicos, políticos e humanos, que foram predispostos eficaz e eficientemente para as suas batalhas políticas²¹¹.

Toda essa organização não atingiu tanto o escopo da Constituinte e tão pouco conseguiu maioria nas eleições municipais – majoritariamente as prefeituras elegeram candidatos de esquerda, dos quais teve grande destaque Luisa Erudina do

²¹⁰ DREIFUSS, René Armand. **O Jogo da Direita Na Nova República**. Petrópolis: Vozes, 1989. p. 49.

²¹¹ DREIFUSS, René Armand. **O Jogo da Direita Na Nova República**. Petrópolis: Vozes, 1989. p. 50.

PT eleita na cidade de São Paulo, mas tomou de assalto em menos de 1 (um) ano todas essas conquistas institucionais, com a vitória de Collor nas eleições de 1989 “como parte da estratégia do Estado para a implementação dos ajuste neoliberal, há a emergência de um projeto de Estado mínimo que se isenta progressivamente de seu papel garantidor de direitos”²¹².

Claro exemplo disto foi a criação do Ministério de Administração e Reforma do Estado (MARE) que significaria a passagem de uma administração burocrática para uma administração gerencial²¹³, uma das primeiras medidas foi a Publicização (Plano Bresser), que significou a abertura e institucionalização do terceiro setor e outras parcerias, muitas vezes (problemativamente) substituindo o Estado, como é o caso de Entidades de Apoio e Organizações Sociais. Fernando Henrique Cardoso torna o processo ainda pior, continua com Bresser como Ministro e inicia a Desestatização, que tinha como finalidade privatizar empresas estatais²¹⁴ – esses dois movimentos (Publicização e Desestatização) praticamente anulariam daí em diante as conquistas da Constituição da República de 1988.

A Publicização da economia que resultou em uma abertura para o terceiro setor (primeiro é o Estado, segundo é o mercado) foi aos poucos se consolidando como via de participação, muitas vezes reduzida a serviços de caridade e substituição do Estado.

Por outro lado, o movimento pautado pela Constituição de 1988 organizou os movimentos sociais em uma ampla e burocrática esfera institucionalizante, atuando dentro do governo os conselhos vieram a ser a principal aposta. É curioso, como já citado, que um dos conselhos mais importante que é o Conselho Nacional de Desestatização (CND) não tem nenhuma cadeira de representante da sociedade civil e, mesmo os que têm, pouquíssimos são deliberativos. A aparência de uma

²¹² DAGNINO, Evelina. Sociedade civil, participação e cidadania: de que estamos falando? In: **Políticas de Ciudadanía y Sociedad Civil en tiempos de globalización**. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, 2004. p. 96.

²¹³ Apenas a título exemplificativo, é neste momento que é introduzido institucionalmente os modelos gerenciais de administração no Brasil, hoje palavras como gestão, gestor, estratégico, etc, são cada vez mais comuns. A figura do político associada a um gestor, embrionada por Collor (ex-presidente do Brasil eleito em 1989), chega aos dias de hoje na figura do João Dória (Prefeito de São Paulo).

²¹⁴ Sobre esse ponto é interessante assinalar que o Conselho Nacional de Desestatização é um dos poucos que não possui representante da sociedade civil.

Constituição democrática, participativa e de uma vitória dos movimentos sociais com a Carta de 88, tem se tornado cada vez mais uma ficção, ou se desvelado.

Trata-se, portanto, muito mais de formas de “desvelamento” dos limites proporcionados pelas esferas institucionais do que possibilidades reais de disputa [...] O Estado assume a aparência de [...] um andar acima. Não é outra coisa que uma ficção política, que corresponde às ficções jurídicas, sustentando-as e suportada por elas²¹⁵, quando Lefebvre se refere ao “andar de cima” nesta passagem, trata-se de uma comparação com a população que está abaixo – inserindo e colocando aqui como iguais (fictícias) tanto as esferas jurídicas quanto às políticas.

A luta institucional que no Brasil tomou forma mais acentuada em 1988 deveu-se a uma verdadeira possibilidade de disputa em um campo de poder, inicialmente político e posteriormente jurídico. É claro que a legitimidade dessas lutas/disputas nesse contexto, que se deram pós-ditadura militar – principalmente a preocupação com estabelecer cláusulas pétreas deixa isso evidente, endurecer direitos para que não seja possível tomar de assalto a democracia outra vez. Contudo, o que se tem diante dos olhos é uma grande fragilidade institucional, este campo nunca se tratou de formas de emancipação e sim como possibilidades de sobreviver (sem superar as contradições) à vida cotidiana²¹⁶.

Tendo em conta o ponto de vista apresentado, há ainda duas formas (ou possibilidades) de emancipação, a emancipação política e a emancipação humana, descarta-se aqui pelo já delongado debate a emancipação jurídica, das quais apenas a emancipação humana significaria a forma de concretização final de um projeto de superação ao capitalismo. Neste trabalho defende-se um possível paralelo – não sem críticas - do direito à cidade com a emancipação humana, a partir da reflexão sobre qual forma seria possível pensar uma estratégia, ainda que inseparável da política, embora diversa desta, “na direção da entrada para a prática

²¹⁵ LEFEBVRE, Henri. **A irrupção a revolta dos jovens na sociedade industrial: causas e efeitos**. São Paulo: Editora Documentos, 1968. p. 99.

²¹⁶ Vida cotidiana aqui nas três esferas já citadas de Lefebvre, mas muito mais próxima, ao conceito de vida cotidiana tecnocrática, burocratizante.

de um direito: o direito à cidade, isto é, à vida urbana, condição de humanismo e de democracia”²¹⁷.

Sobre as formas de emancipação “[...] a revolução política, por ter caráter apenas mediador, pode ser substituída, enquanto que “a revolução radical – a emancipação humana geral”- guarda sempre a condição invariável de grande e verdadeiro objetivo. [...]”²¹⁸ Não se trata portanto de mudar o Estado por dentro (daí a limitação de um revolução política) e essa é uma visão muito clara em Harvey que propõe “corroer os apoios institucionais e materiais do capital até que entrem em colapso”²¹⁹, limitando-se a essa lógica de corroer por dentro, que ele chamou de teoria do cupim, um contraponto a isto encontra-se no que Holloway chamou de teoria das fissuras em que “não se busca um rompimento do sistema, mas a possibilidade de fissurá-lo, uma coexistência em luta contínua”²²⁰.

A análise anterior demonstra, e isso tendo em conta as tentativas de apropriações institucionais, os limites e perigos desses caminhos, “de modo que a forma contraditória dos atos políticos não é mera imperfeição, mas deficiência intrínseca à sua natureza, portanto, condição de possibilidade da sua efetivação”²²¹.

Algumas questões apresentam-se importantíssimas no debate proposto neste trabalho, mas não só são importantes, como fundamentais para a superação de uma das problemáticas mais essenciais dos movimentos sociais: a diferença do campo da política e do Direito e, principalmente, como na prática fugir das armadilhas dos campos institucionais. É exatamente neste ponto que tanto o discurso, quanto a autocrítica dos movimentos sociais se alinham, mas ao mesmo tempo são altamente dependentes desse jogo institucional – na prática.

Ainda sobre o contraponto entre a política e o Direito, nesse sentido:

²¹⁷ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011. p. 7.

²¹⁸ CHASIN, José. Marx - A Determinação Ontonegativa da Politicidade. In: **Verinotio revista on-line** – n. 15, Ano VIII, ago.2012, ISSN 1981-061X, p.48

²¹⁹ HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

²²⁰ HOLLOWAY, John. **Fissurar o capitalismo**. Traduzido por Daniel Cunha. São Paulo: Publisher Brasil, 2013.

²²¹ CHASIN, José. Marx - A Determinação Ontonegativa da Politicidade. In: **Verinotio revista on-line** – n. 15, Ano VIII, ago.2012, ISSN 1981-061X, p. 50.

A política, pois, não tem a radicalidade que demanda Marx para a transformação social real e efetiva. Por parte da política, o enfoque na vontade tem como correlato necessário a “cegueira” (ou ao menos a “miopia”) diante do modo pelo qual efetivamente se conforma a realidade efetiva da sociedade civil-burguesa. Os “limites naturais” da vontade aparecem, assim, como se fossem não existentes, tratando-se de uma “forma ideológica” que, longe de trazer a possibilidade de supressão [...] das raízes dos “males sociais”, tem estes últimos como pressuposto ineliminável, como base. E, neste sentido. Não bastaria de modo algum buscar “aperfeiçoar” a “máquina estatal”; a “perfeição” mesma desta estaria dada na medida em que a unilateralidade é pungente. Se formos seguir os apontamentos de Marx, resta claro que não poderia, pois, com certo voluntarismo patente, procurar um “outro Estado”, em que a política fosse “social”; antes, tratar-se-ia de se “livrar desse pesadelo sufocante”²²².

Sobre o terreno do Direito: “E, sobre este ponto, é importante notar que a arquitetura jurídica e institucional passa longe de ser vista enquanto resolutive por Marx, que destaca de modo decidido que não são as leis que levam uma revolução à diante, mas algo distinto delas e que, não raro, resta não tematizado por aqueles que procuram tratar do Direito (mesmo que de modo “crítico”²²³).

A relação dos movimentos sociais com a institucionalidade acaba tendo em 2013 um marco que traz novos movimentos sociais, embora já enunciado neste trabalho que a classificação não seria objeto de estudo, mas o que é interessante aqui e perceptível na própria fala dos integrantes do Tarifa, ou até mesmo em outras análises desse período, é como nesse momento os movimentos romperam com a institucionalidade e tem, de certa forma, uma maior aproximação com correntes anarquistas – dentro deste contexto, como já melhor desenvolvido no capítulo específico, surge o Tarifa Zero.

Tendo em conta o debate estabelecido, em que se propôs elucidar a discussão das disputas do direito à cidade, tanto no campo teórico, quanto no campo empírico – a partir do Tarifa Zero, e como esses usos foram feitos. Para tanto as categorias que foram analisadas, conforme já exposto na tabela de códigos e categorias, são: “Direito à cidade”; “usos da institucionalização”, que se desdobra em “usos táticos

²²² SARTORI, Vitor Bartoletti. Acerca da heterogeneidade entre direito e política em Marx. In: **Marx e o Marxismo. Insurreições, passado e presente**. Universidade Federal Fluminense. Niterói. 2015. p. 7.

²²³ É interessante o uso de aspas na expressão crítico, haja vista que até que ponto se colocar na posição de “crítico” a alguma coisa que se apresenta temporariamente como majoritária, dentro de uma lógica capitalista, não seria algo prepotente no sentido de se colocar como superior?

dos meios institucionais” e “perigos da institucionalização”; “usos da ação direta” subdividida em “potencialidades” e “riscos” e, por fim, “ação midiática”.

Por meio de uma análise qualitativa foi possível encontrar alguns elementos estruturantes destas questões que serão exemplificados por meio de trechos das entrevistas.

No que tange ao direito à cidade houve uma clara (e majoritária) aproximação com um direito à infraestrutura urbana conectado com uma espécie de justiça social e o próprio direito à mobilidade urbana, um pouco mais amplo, mas poucas vezes desconectado da questão da infraestrutura urbana, a incidência desta correlação deu-se em 5/8 entrevistas, um exemplo que poderia deixar clara essa aproximação segue:

Eu entendo como direito à cidade, a possibilidade que as pessoas têm ou devem ter pra ter acesso aos equipamentos urbanos, então isso inclui equipamentos públicos, acesso a lazer, a equipamentos de saúde né, hospitais, transporte público, toda infraestrutura que inclui no termo cidade mesmo, no ambiente urbano. O fato de ser Direito, é que eu entendo que independente de credo, raça e condição social as pessoas deveriam poder ter acesso de forma igual a toda essa estrutura que é oferecida dentro de uma cidade e eu vejo isso conectado diretamente com o Movimento Tarifa Zero, porque o que a gente buscava e busca com o movimento, é justamente uma democratização do transporte coletivo, que é o principal instrumento que possibilita a locomoção de pessoas, então com a locomoção você consegue ter acesso a tudo e daí o motivo, a pauta principal do Tarifa Zero é justamente essa questão de disseminar o uso, o acesso á cidade, a qualquer pessoa, que deveria ser o que acontece, mas não é o que acontece. (Entrevista 4)

A inferência direta ao Direito, enquanto categoria jurídica e o acesso aos equipamentos urbanos, enquanto acesso a infraestrutura urbana deixam nítido esse viés de ligação entre justiça social e infraestrutura como objetivos centrais e necessários para a realização do movimento.

Dentro desse universo trazido pelo direito à cidade e abarcado por muitos movimentos, no Brasil, em especial a partir de 2013, tem-se também a adoção de novas formas de luta, que marcaram os chamados novos ou novíssimos movimentos sociais, que buscam cada vez menos enraizar a luta por meio da institucionalização.

O Tarifa Zero embora defenda esse afastamento da luta institucional, até mesmo em razão de um amadurecimento após algumas derrotas neste campo, não realizou na prática e, em verdade possui até mesmo uma certa dependência em razão da retroalimentação do movimento, não realizou um abandono desse meio de luta e, pelo contrário, dentre os entrevistados 7/8 identificaram o uso concomitante da mídia, dos meios institucionais e da ação direta como fundamentais. Esse uso concomitante justifica-se por algumas razões: primeiro porque retroalimentam o movimento, não permitem o abandono da esfera institucional, porque a mobilidade urbana depende disso e não permitem uma institucionalização do movimento, mas sim o uso das esferas institucionais, o que pode ser verificado na fala de um dos entrevistados:

Eu acho que as vantagens é apostar em todas as alternativas, isso foi basicamente [como que eu digo] o início do Tarifa Zero, assim, se a gente quer colocar a tarifa zero no transporte de Belo Horizonte, vamos tentar via institucional, ação direta, midiática, vamos tentar todas as vias que a gente consegue, uma hora vai. Eu acho que é mais nesse sentido, tentar. A vantagem é essa. (Entrevista 2)

Dessa forma, ao mesmo tempo é uma necessidade do próprio movimento, de retroalimentação, uma característica que os entrevistados colocaram pelos impulsos do próprio movimento que é derivado de demandas específicas, concretas, diretas, institucionais, ao passo que há uma falta de base social consolidada, o que não deixa de ser uma característica de um movimento mais fluido, enfim:

Eu não sei se o Tarifa Zero chegou a se institucionalizar efetivamente, o que eu entendo por institucionalização, o movimento ser convocado a participar do governo, da gestão, acho que o movimento não chegou nesse ponto. Ele mobilizou as instituições né, ele mobilizou canais institucionais para fazer uma disputa, política, e por certas vezes o Tarifa Zero priorizou mais essa disputa também porque não tinha base social, porque ele sofreu esgotamento né, tanto do Tarifa Zero, do coletivo, o coletivo foi se desmobilizando, que é uma característica forte dos coletivos contemporâneos assim, mais fluidos digamos, então ele foi se desidratando

e foi optando por uma disputa de via institucional e aí eu acho que aí tem uma coisa que é até paradoxal e que por vezes essa disputa institucional retroalimentou o coletivo né, como o Tarifa Zero, isso pra mim é uma debilidade e também paradoxal né, como o Tarifa Zero é pouco organizado, tem um planejamento pouco robusto, ele age muito pela demanda, pela provocação, então assim, aumento de passagem, provoca o coletivo [...]acaba que muitas ações institucionais do Tarifa Zero retroalimentaram o movimento de rua, então quando o Tarifa Zero entra com uma ação contra o aumento de passagem, então uma manifestação posterior tinha muita gente na rua pra defender essa conquista. Mas eu não acho que o Tarifa Zero se institucionalizou não, no sentido de participar da gestão da cidade, ele usou as instituições, fez essa disputa burguesa, priorizou, mas eu acho que priorizou muito porque ele não tinha um movimento de rua também pra fazer, sabe? Em alguns momentos. (Entrevista 5)

Dentre as ações institucionais, os exemplos mais citados, quase que em unanimidade, foi o PPAG e a ação judicial de 2015 que conseguiu suspender o aumento por 30 dias, já em relação às ações diretas, a “Buzona” foi a que apareceu em todas as entrevistas. Dessas opções de usos, tanto institucionais, quanto de ações diretas, foram encontrados alguns riscos e potencialidades que se destacaram nas entrevistas.

Primeiro em relação aos riscos, é importante frisar que riscos como “cooptação” não foram nenhuma vez citados, o que poderia acontecer em outros movimentos com características mais rígidas, assim os exemplos citados foram: queda no número de participantes nos atos e reuniões; derrotas judiciais; perda de energia; silenciamento e burocratização do acesso ao poder público e as conquistas efetivas. Já as potencialidades institucionais apontadas teve destaque: conseguir apoio institucional e abrir diálogo com poder público; manter canais abertos com grupos que estiverem no poder e não eleger candidatos e possibilidade de ganhos reais/efetivos.

No que tange às ações diretas, tiveram maior destaque como externalidades positivas, o aumento de número de participantes; a abertura de discussão para outros públicos; colocar em prática os objetivos do movimento e os ganhos simbólicos. Em contraposição, dos riscos apresentados tem maior relevância a necessidade do Estado, por se tratar de política pública, também o processo de desengajamento e perda de energia.

A proximidade com 2013 talvez não permita mensurar as consequências reais e efetivas dessa aposta, que inicialmente rompe completamente com as vias

institucionais. As falhas desse movimento, o jogo da mídia, etc. As diferenças, no entanto, além dos atores participantes, trataram-se das táticas utilizadas, muito mais a partir de ações diretas do que institucionais. A questão é que, o pós-2013 seguiu o mesmo rumo dos movimentos sociais de base e tradicionais, resultando e consolidando uma luta institucional, o retorno ao Direito e às formas jurídicas como substância da luta e não mais como uma possibilidade de uso dentro da luta política.

Sobre as formas assumidas pelos movimentos sociais, mesmo que resultem em formas aparentes das lutas, a análise a seguir demonstra a diferença entre as formas aparentes e as formas determinadas de consciência, e como a partir do material, do terreno do vivido, há a construção de formas ideológicas, que por sua vez refletem-se no campo da disputa dos movimentos sociais:

“Mesmo o modo como os homens se relacionam por meio de “formas ideológicas”, não é essencialmente marcado por uma espécie de “falsa consciência” e, neste sentido, a própria práxis social pode se embasar naquilo que advém – também, mas não só – da tomada de consciência que passa pelo Direito e pela política, mesmo que essas seja [sic], como pretendemos explicar posteriormente, “formas aparentes”. Em meio a eles, tem-se o desenvolvimento de “formas determinadas de consciência”, de tal feita que o “processo de vida intelectual, político e social” é condicionado pelo “modo de produção da vida material”, que traz como possibilidade algumas alternativas concretas as quais, em verdade, só podem se tornar efetivas mediante a atuação consciente em que, mediante “formas ideológicas”, os homens operam na realidade efetiva²²⁴.

A questão principal, conforme o autor é: “se a revolução, ao menos de início, é processo político (mais precisamente, político-social), seria ela um processo “jurídico” também?”²²⁵, seria possível falar em uma revolução jurídica? Mas, ao mesmo tempo até que ponto é possível se desvincular dessa esfera? Observando que os movimentos sociais, até mesmo os de origem anarquista, acabaram nessa instância de disputa institucional.

²²⁴ SARTORI, Vitor Bartoletti. Acerca da heterogeneidade entre direito e política em Marx. In: **Marx e o Marxismo. Insurreições, passado e presente**. Universidade Federal Fluminense. Niterói. 2015p.6

²²⁵ SARTORI, Vitor Bartoletti. Acerca da heterogeneidade entre direito e política em Marx. In: **Marx e o Marxismo. Insurreições, passado e presente**. Universidade Federal Fluminense. Niterói. 2015p.6

Apropriando-se das discussões acerca do marxismo pós Comuna de Paris, que teria sido uma das grandes experiências marxistas, “um gérmen marxista do possível”²²⁶, ainda naquele momento era possível verificar o que até hoje não foi possível irromper com a atuação dos movimentos sociais, a esfera institucional, sobre escolhas, derrotas e dificuldades encontradas no marxismo, o que houve foi um aprimoramento e crescimento de utilização dessa esfera:

Durante êsse [sic] meio século, o movimento revolucionário nos países industriais não escapou às deteriorizações e aos fracassos. Entre as deteriorizações é preciso assinalar o caráter institucional assumido pelo próprio pensamento marxista e pelas organizações que nêle [sic] se inspiram. A burocratização do pensamento e da ação, da teoria e da prática, fixou as formas assumidas por êsse [sic] movimento. Separou os elementos, unindo-os numa ficção política. A ilusão política mantém essa separação na ficção da unidade acabada, autoritária, centralizada.²²⁷

Lefebvre já em 1962 em seu texto sobre a significação da Comuna delinea o que ele viria a começar a construir no direito à cidade em 1968, o espaço e a cidade enquanto atores modificadores da vida cotidiana²²⁸, leituras sobre a arquitetura socialista do espaço poderiam ser encontradas em fragmentos de textos de Leon Trotsky, Rosa Luxemburgo e Victor Serge – em especial sobre a organização e vida dos soviets.

A construção do direito à cidade sob essa ótica e tendo em conta as premissas trazidas neste trabalho não se trata, portanto, da busca de outro direito, ou outros direitos – enquanto categorias jurídicas, tão pouco é suficiente afirmar isto e buscar

²²⁶ A Comuna? Foi uma grande festa, a maior do século e dos tempos modernos. Uma análise mais fria descobre ali a impressão e vontade dos insurgentes de voltarem a ser donos de sua própria vida e da história, não somente no que concerne as decisões políticas mas também ao nível da cotidianidade. (tradução livre). ¿La Comuna? Fue una fiesta, la más grande del siglo y de los tiempos modernos. El análisis más frío descubre allí la impresión y la voluntad de los insurgentes de volverse los dueños de su vida y de su historia, no solamente en lo que concierne a las decisiones políticas sino al nivel de la cotidianidad. LEFEBVRE, Henri. **La significación de la Comuna**. 2009.

²²⁷ LEFEBVRE, Henri. **A irrupção a revolta dos jovens na sociedade industrial: causas e efeitos**. São Paulo: Editora Documentos, 1968. p. 93.

²²⁸ A Comuna representa até nós a única tentativa de um urbanismo revolucionário, atacado sobre o terreno dos significados petrificados da velha organização, captando as fontes da sociabilidade – neste momento o bairro – reconhecendo o espaço social nos termos políticos e sem acreditar que um monumento possa ser inocente (demolição da coluna Vendôme, ocupação das igrejas pelos clubes, etc). (tradução livre). La Comuna representa hasta nosotros la única tentativa de un urbanismo revolucionario, atacado sobre el terreno los signos petrificados de la vieja organización, captando las fuentes de la sociabilidad – en ese momento *el barrio* – reconociendo el espacio social en términos políticos y no creyendo que un monumento pueda ser inocente (demolición de la columna Vendôme, ocupación de las iglesias por los clubes, etc)

novas soluções jurídicas, trocando gato por lebre, o que se buscou até aqui foi enfrentar essa problematização e aponta-la dentro de um movimento real como uma forma de apontar caminhos para emancipação humana:

O reflexo religioso do mundo real só pode desaparecer quando as relações cotidianas da vida prática se apresentam diariamente para os próprios homens como relações transparentes e racionais que eles estabelecem entre si e com a natureza. A figura do processo social de vida, isto é, do processo material de produção, só se livra de seu místico véu de névoa quando, como produto de homens livremente socializados encontra-se sob seu controle consciente e planejado. Para isso, requer-se uma base material da sociedade ou uma série de condições de existência que, por sua vez, são elas próprias o produto natural-espontâneo de uma longa e excruciante história do desenvolvimento.²²⁹

É claro que, a questão como já colocada, passa por enfrentar ou mais precisamente superar a dualidade do campo institucional e neste trabalho procurou-se primeiramente expor como essa dualidade também está presente na disputa conceitual do direito à cidade para, posteriormente, demonstrar como um movimento social realizou a apropriação institucional dentro dele mesmo para ao mesmo tempo que expõe suas contradições, ilustra as dificuldades encontradas rotineiramente nos outros movimentos e não superada pela teoria:

De fato, fica claro que a disputa pelos rumos do sistema de mobilidade urbana é política e se dá a partir do tensionamento das estruturas de poder. Desacompanhada de pressão política material, com movimentação de corpos nas ruas e de opiniões na cidade, a ação institucional não tem efetividade. Entretanto, nem sempre a pressão política das ruas é suficiente para se conquistar o objetivo da ação institucional. Tal fato, porém, não é razão para desqualificar esse tipo de tática. A atuação institucional serve como um elemento de acúmulo nesse processo, além de gerar respaldo perante outros atores da sociedade civil que não são facilmente mobilizáveis pelas e para as ações de rua. Além disso, o exercício de disputa institucional antecipa cenários propositivos e ajuda no debate sobre as transformações sociais concretas que se quer empreender. É só o somatório de ações e de disputas que pode desequilibrar o poder instituído e avançar em direção a uma sociedade mais justa.²³⁰

Mais uma vez, a problemática trata-se das formas “ilusórias” apresentadas no campo institucional, mas alerta-se que “não é porque uma forma é ilusória que ela não tem

²²⁹ MARX, Karl. **O Capital**, Volume I. São Paulo: Nova Cultura, 1996. p. 216.

²³⁰ VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015. p. 219.

efetividade; mas a efetividade mesma dos seus efeitos não pode ser compreendida sem remeter para outra dimensão que aquela destas “formas ilusórias”²³¹.”

5 CONCLUSÃO

Uma pesquisa não se encerra em suas conclusões. O desenvolvimento da escrita leva a uma série de novas problemáticas, várias novas agendas, questões que se abrem, quando velhas outras questões, o problema, a hipótese e os objetivos iniciais, vão se desenvolvendo e resolvendo ao caminhar do texto. A abertura às novas possibilidades que não caberiam no texto e, ao mesmo tempo, os fios soltos deixados por uma pesquisa marcada por vários limites, dentre eles o limite temporal.

O caminhar da pesquisa gerou alguma aproximação com alguns membros do Tarifa Zero, que se fizeram presentes e essenciais para a coleta de dados, mas isso também interfere na proposta de um afastamento inicial, porém permite um maior aprofundamento e cuidado na pesquisa.

Procurar entender o conceito de direito à cidade e os caminhos realizados por Lefebvre foi uma necessidade que surgiu por inquietações a respeito das interpretações trazidas no âmbito do Direito, carecendo de um maior cuidado, principalmente a respeito da importância de um retorno a Lefebvre. Procurou-se retornar às influências teóricas do autor para evitar o esvaziamento do conceito, nesse viés foram lidos textos de Marx e Engels pra ao tentar buscar origens da discussão, fomentá-la. Obviamente, este trabalho não é uma análise das obras dos autores citados, o que por si só permitiria uma dissertação própria traçando uma linha do pensamento marxista e a cidade.

Outros autores também tiveram forte influência no pensamento lefebvriano, principalmente Nietzsche, Heidegger, Mao Tsé-tung, Lukács, os quais, por razões temporais e, até mesmo, do próprio objeto de pesquisa não estão incluídos neste trabalho. Heidegger seria um autor que deveria ter sido investigado, até para saber

²³¹ SARTORI, Vitor. Direito e politicismo no Brasil: para uma análise da conjuntura nacional pré e pós golpe. In: **Revive – Revista de Ciências do Estado**. v.2, n.2, Belo Horizonte. No prelo. 2017.

qual é sua influência na obra direito à cidade, este é um claro fio solto deste trabalho.

A partir das discussões a respeito das disputas conceituais O que se concluiu é que Harvey de certa forma “emagrece” o debate apresentado por Lefebvre, tomando para si a temática e apresentando um texto muito mais claro – a maioria dos textos do Lefebvre são transcrições, esta é uma característica da época, por isso foi possível uma produção, em vida, de cerca de 70 obras. Castells, embora também tenha tido, em um primeiro momento, uma posição mais extrema em relação ao giro espacial lefebvriano, posteriormente suas críticas perdem um pouco força tendo em vista a própria trajetória de vida do autor, em textos mais recentes a uma guinada ao pensamento neoliberal e à mercantilização da cidade.

A despeito desta discussão com esses dois autores, as mesmas não foram realizadas diretamente com Lefebvre, contudo o próprio boicote sofrido em razão da expulsão do Partido Comunista Francês fez com que a tradução das suas obras ocorresse apenas tardiamente, o que não ocorreu com Castells e Harvey, que tiveram suas obras amplamente traduzidas e divulgadas. Não há dúvidas que foram autores que influenciaram e pautaram os movimentos sociais, dos quais os brasileiros não escapam, é interessante ver como a discussão sobre o caminho da institucionalidade dos movimentos sociais está alinhada com o debate sobre o direito à cidade e como a potencialidade dos movimentos sociais foi se dissolvendo nessa esfera.

Analisar um movimento social pós-2013 foi interessante por dois motivos, o primeiro é que não existia na constituinte de 1988, o que significou que parte de outros horizontes, especialmente o que significou 2013 em termos de tentativas de rupturas institucionais, entretanto mesmo tendo origem em outro momento contestatório não consegue escapar do horizonte institucional.

Tendo em conta o horizonte do direito à cidade e tratando-se este de uma bandeira do TZ, buscou-se verificar que direito à cidade o movimento social pleiteia em suas bandeiras, com qual teoria, diante das três apresentadas, há uma maior afinidade. Percebeu-se por meio das entrevistas que há qualitativamente uma maior

aproximação com o direito à cidade trazido por Harvey, que propõe uma leitura do direito à cidade a partir da justiça social, dependente da esfera institucional e da infraestrutura urbana, embora esta seja uma interpretação da autora, amparada por outros autores, como Marcelo Lopes de Souza e Fabiana Furtado.

Sendo o jogo institucional o objeto desse trabalho foi entender como o Tarifa Zero utilizou das esferas institucionais dentro do movimento, analisou-se então os processos judiciais, as propostas legislativas e as atuações na seara administrativa. Com isso, foi possível por meio das entrevistas e do material colhido esmiuçar a atuação do TZ demonstrando, com isso, os limites e potencialidades dessa atuação, para tanto houve uma tabulação dos dados e foi realizada análise qualitativa, como demonstrado no tópico. O que se conclui, de uma maneira geral, é uma dependência da esfera institucional, como uma retroalimentação do movimento.

Mais uma vez, o retorno à discussão teórica se fez importante para dar luz ao debate. Durante a construção deste trabalho alguns acontecimentos em termos de ruptura constitucional ocorreram no Brasil – em 2016 houve o impedimento (*impeachment*) da Presidenta Dilma Rousseff, os atos contínuos a este foram a votação da Reforma Trabalhista, aprovada na Câmara em 2017, e a tramitação da Reforma da Previdência. Principalmente a Reforma Trabalhista significa um retrocesso em quase 100 anos em âmbito de lutas institucionais.

Trazer esses acontecimentos recente é importante para, mais uma vez, reforçar como as forças jurídicas a despeito das políticas, são formas ilusórias e caminham em sentido contrário a proposta de um direito à cidade que se defendeu neste trabalho, considerando o paralelo da cidade com o urbano e da urbanização como superação da industrialização, para o qual é necessário superar o capitalismo. Portanto, não se trata, sob essa perspectiva de propor novos instrumentos os “fórmulas” de um direito à cidade, ele é produzido, vivido, construído a partir das próprias contradições da vida cotidiana, para que seja possível falar em emancipação humana.

REFERÊNCIAS

ALVES, Rafael de Oliveira. A política e a cidade. In: **V. Aieta (Ed), Cadernos de Direito da Cidade – Série II**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2014.

AUFHEBEN. A importância do carro. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, p. 83-102, 2005.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei da Ação Popular. Lei 4.717, de 29 de junho de 1965. Regula a ação popular. **Portal da Legislação**, Brasília, jun. 1965. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L4717.htm>. Acesso em: Agosto de 2015.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei 5.869, de 11 de janeiro de 1973. Institui o Código de Processo Civil. Revogada pela Lei 13.105, de 2015. **Portal da Legislação**, Brasília, jan. 1973. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5869.htm>. Acesso em: Agosto de 2015.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei de Ação Civil Pública. Lei 7.347, de 24 de julho 1985. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências. **Portal da Legislação**, Brasília, jul. 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7347orig.html>. Acesso em: Agosto de 2015.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assunto Jurídicos. Lei 13.105 de 16 de março de 2015. Institui o Código de Processo Civil. **Portal da Legislação**, Brasília, mar. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm>. Acesso em: Agosto de 2015.

BRAUDEL, Fernand. **Gramática das civilizações**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

CÂMARA, Luciene; MACIEL, Raíssa. **Empresas vão reduzir 2.000 viagens de ônibus se a tarifa não aumentar**. Jornal O Tempo online. Publicado em 10 de Abril de 2014. Disponível em: <<http://bit.ly/1Nvyfc0>>. Acesso em Agosto de 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A tragédia urbana. In: CARLOS, Ana Fani; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel. **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.

CASTELLS, Manuel. **La cuestión urbana**. 7. ed. Mexico: Siglo Veintiuno, 1980.

CHASIN, José. Marx - A Determinação Ontonegativa da Politicidade. In: **Verinotio revista on-line** – n. 15, Ano VIII, ago.2012, ISSN 1981-061X

COELHO, Helena Carvalho. Os perigos e os usos táticos da institucionalização do direito à cidade. In: **9º Encontro da Associação Nacional de Direitos Humanos**,

Pesquisa e Pós-Graduação (ANDHEP), 2016, Vitória. Anais do 9º Encontro da ANDHEP – 2016.

CORREIA, Fernando Alves. **Manual de direito do urbanismo**. 4. ed. Coimbra: Almedina, 2008.

DAGNINO, Evelina. Sociedade civil, participação e cidadania: de que estamos falando? In: **Políticas de Ciudadanía y Sociedad Civil en tiempos de globalización**. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, 2004.

DOMINGUES, Letícia Birchal. **Tecendo amanhã Estado, Direito e Capitalismo aos olhos do Tarifa Zero-BH e do Comitê Popular dos Atingidos pela Copa**. Monografia de conclusão de curso – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, 2016.

DREIFUSS, René Armand. **O Jogo da Direita Na Nova República**. Petrópolis: Vozes, 1989.

ENGELS, Frederich. **Anti-duhring**. Marxist: 2002. Disponível em <<https://www.marxists.org/portugues/marx/1877/antiduhring/>> Acesso em: 20/06/2016.

ENGELS, Frederich. Esbozo de la crítica de la economía política. In: **Escritos de juventude de Frederico Engels**. Fondo de cultura económica: México, 160-185, 1981.

ENGELS, Frederich. **Para a questão da habitação**. Marxist: 2009. Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/marx/1873/habita/>. Acesso em: 20/06/2016.

ENGELS, Frederich; KAUSTSKY, Karl. **O socialismo jurídico**. São Paulo: Boitempo, 2012.

FERNANDES, Edesio. **Direito urbanístico e política urbana no Brasil**. In: Edésio Fernandes (org). Belo Horizonte: Del Rey, 2000.

FURTADO, Fabiana. **O processo de institucionalização do direito à cidade no Brasil [manuscrito]: a contribuição do significado atribuído a um conceito na definição das possibilidades e limitações à sua realização**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia, 2014.

GAIO, Daniel. O fetiche da lei e a reforma urbana no Brasil. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, p. 283-296, 2015.

GORZ, Andre. A ideologia social do automóvel. In: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, p. 73-82, 2005.

GUITIERREZ, Emilio Martínez. Introducción. In: LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOLLOWAY, John. **Fissurar o capitalismo**. Traduzido por Daniel Cunha. São Paulo: Publisher Brasil, 2013.

KANASHIRO, Milena. Da antiga à nova Carta de Atenas – em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 9, p. 33-37, jan./jun. 2004. Editora UFPR.

KATZNELSON, Ira. **Marxism and the City**. New York: Oxford University Press, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A irrupção a revolta dos jovens na sociedade industrial: causas e efeitos**. São Paulo: Editora Documentos, 1968.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A., 1991.

LEFEBVRE, Henri. **Critique of everyday life**. London, New York: Verso, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **La significación de la Comuna**. 2009. Disponível em: <<http://www.enxarxa.com/biblioteca/LEFEBVRE,%20Henri%20%20La%20significacio%20de%20la%20comuna%20C5.pdf>> Acesso em: 14/11/2016.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O pensamento marxista e a cidade**. Lisboa: Editoria Ulisseia, 1972.

LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Nova Crítica, 1969.

LEFEBVRE, Henri. **State, space, world: selected essays**. Editado por Neil Brenner e Stuart Elden. Minneapolis, MN: Minnesota University Press, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **Survival of capitalism**. London: Allison & Busby, 1976.

LOREA, Ion Martínez. Prólogo. In: LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitan Swing, 2013.

LUDD, Ned. Carros e Remédios. In: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, p. 15-31, 2005.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades alternativas para a crise urbana**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

MARICATO, Erminia. É a questão urbana, estúpido. In: MARICATO, Erminia et al. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, p. 19-26, 2013.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARICATO, Erminia. **Política habitacional no regime militar: do milagre brasileiro à crise econômica**. Petrópolis: Vozes, 1987.

MARX, Karl. **Crítica do programa de gotha**. São Paulo: Boitempo, 2012.

MARX, Karl. **O 18 de brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, Karl. **O Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl. **O Capital**, Volume I. São Paulo: Nova Cultura, 1996.

MARX, Karl. **O Capital**, Volume V. Tradução por Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

MARX, Karl. **Miséria da filosofia**. São Paulo: Ícone, 2004.

MELO, Marcos Gustavo Pires. Da crítica do direito ao direito à cidade uma primeira aproximação. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, 231-258, 2015.

MELO, Tarso. Direito e lutas sociais: a crítica jurídica marxista entre a ambiguidade e resistência. In: Kashiura; Akamine; Melo (org.). **Para a crítica do direito: reflexões sobre teorias e práticas jurídicas**. São Paulo: Outras Expressões: Dobra, p.796-809, 2015.

MINAS GERAIS. Câmara Municipal de Belo Horizonte. Comissão de Orçamento e Finanças Públicas. **Parecer sobre as sugestões populares apresentadas aos projetos de Lei 1.352/14 — Lei Orçamentária Anual para 2015 E 1.353/14 — Revisão do PPAG 2014-2017**.

MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 4ª Vara dos Feitos da Fazenda Pública Municipal de Belo Horizonte. **Ação Cautelar Inonimada**. Processo nº 604660128.2015.8.13.0024. Requerente: Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Requerido: Diretor Presidente da BHTrans,

Empresa de Transporte e Transito de Belo Horizonte S.A., município de Belo Horizonte. Ação Principal (Ação Civil Pública): 606.9628-40.2015.8.13.0024. 14 de setembro de 2015.

MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 4ª Vara da Fazenda Pública Municipal da Comarca de Belo Horizonte. **Ação Civil Pública nº 6046601-28.2015.8.13.0024**. Requerente: Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Requeridos: Município de Belo Horizonte, Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans, Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (SMSU), Consórcio Pampulha; Consórcio Dez, Consórcio BhLeste, Consórcio Dom Pedro II, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SETRA-BH).

MINAS GERAIS. Poder Judiciário de Minas Gerais. Comarca de Belo Horizonte. 5ª Vara cível. **Agravo: Nº 10000.15.075634-4/000**. Agravante: Município de Belo Horizonte. Agravados: Defensoria Pública de Minas Gerais. Interessados: Consórcio BH Leste; Consórcio Dez; Consórcio Pampulha; Consórcio Dom Pedro II; Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de BH; BHTrans Empresa Transporte e Trânsito de Belo Horizonte.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão. **Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG)**. Disponível em: <<http://www.planejamento.mg.gov.br/planejamento-e-orcamento/plano-plurianual-de-acao-governamental>>. Acesso em: Agosto de 2015.

MORAES, Roque. Análise de conteúdo. In: **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. **Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo**. In: MARICATO, Erminia, et al. Cidades Rebeldes passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

NÚCLEO PSOL UFMG. **Tarifa zero no transporte público: uma ideia possível e necessária**. Publicado em 16 de fevereiro de 2011. Disponível em: <<http://bit.ly/1Jn55c2>>. Acesso em Agosto de 2015.

OSÓRIO, Leticia. O direito à cidade como direito humano. In: ALFONSIN, Betania; FERNANDES, Edesio (org.). **Direito urbanístico: estudos brasileiros e internacionais**. Belo Horizonte: Del Rey, 2006, p.193-214.

PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Habitat III – Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em <<http://www.cidadessustentaveis.org.br/habitat-iii-terceira-conferencia-das-nacoes-unidas-sobre-moradia-e-desenvolvimento-urbano>>. Acesso em 07/02/2017.

PINTO, Victor Carvalho. **Direito urbanístico: plano diretor e direito de propriedade**. 3 ed. rev. e atual. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

QUINTANA, A. y Montgomery, W. (org.). **Psicología: Tópicos de actualidad**. Lima: UNMSM, 2006.

RIBAS, Luiz Otavio; PAZELLO, Ricardo Prestes. Direito Insurgente: des(uso) tático do direito. In: Celso Naoto Kashiura Junior; Oswaldo Akamine Junior; Tarso de Melo (org.). **Para a crítica do direito: reflexões sobre a prática e a teoria jurídica**. São Paulo: Dobra, p. 145-164, 2015.

RICCI, Rudá; ARLEY, Patrick. **Nas ruas: a outra política que emergiu em junho de 2013**. Belo Horizonte: Letramento, 2014.

SARTORI, Vitor Bartoletti. Acerca da heterogeneidade entre direito e política em Marx. In: **Marx e o Marxismo. Insurreições, passado e presente**. Universidade Federal Fluminense. Niterói. 2015. p. 6. Disponível em: <<http://www.niepmarx.blog.br/MM2015/anais2015/mc44/Tc443.pdf>>. Acesso em maio de 2017.

SARTORI, Vitor Bartoletti. Considerações sobre a transformação social e direito em Marx e Engels: sobre a necessidade de uma crítica detida ao “terreno do Direito” In: LIPPSTEIN, Daniela; GIACOBBO, Guilherme Estiam; MOREIRA, Rafael Bueno da Rosa. **Políticas públicas, espaço local e marxismo**. Essere nel Mondo: Santa Cruz do Sul, 2015.

SARTORI, Vitor. Direito e politicismo no Brasil: para uma análise da conjuntura nacional pré e pós golpe. In: **Revice – Revista de Ciências do Estado**. v.2, n.2, Belo Horizonte. No prelo. 2017.

SILVA, Jose Afonso. **Direito urbanístico brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 1995.

SOJA, Eduard W. **Geografias pós-modernas a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOUZA, Charles Benedito Gemaque. A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia. In: **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n. 5, 2009. Disponível em: <http://confins.revues.org/5633>. Acesso em junho de 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes. **A prisão e a ágora reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes. Which right to which city? In defence of political-strategic clarity. In: **Interface: a journal for and about social movements**. Vol 2 (1): 315-333, 2010.

TARIFA ZERO-BH. **Projeto de emenda à Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte**. Propõe a gratuidade dos serviços de transporte público no município de Belo Horizonte. Disponível em: <<http://tarifazerobh.org/wordpress/pl/>>. Acesso em: Agosto de 2015.

VALA, Jorge. Análise de conteúdo. In SILVA, A. S. & PINTO, J. M. (org.) **Metodologia das ciências sociais**. Porto: Edições Afrontamento, 2001. p. 101-128.

VELOSO, Andre Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta (manuscritos): a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares do espaço**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015.

VELLOSO, Rita. A cidade contra o estado: ensaio sobre a construção política de escalas e institucionalidades. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (org.). **Teorias e práticas urbanas condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, p. 129-144, 2015.

ANEXO A

[Questionário semiestruturado da entrevista (amostra):]

- 1) O que você entende por direito à cidade? Haveria conexão com o Tarifa Zero-BH? Como?

- 2) Em alguns momentos o Movimento Tarifa Zero-BH optou pela utilização de meios institucionais (legais, judiciais e administrativos). Saberia dizer quais as principais vitórias e derrotas? E em relação às ações diretas (mobilizações de rua, carnaval, festa, etc)?

- 3) A partir da pergunta anterior, quais seriam as vantagens (ganhos para o movimento simbólicos ou reais) e desvantagens (cooptação, desmobilização, etc) da institucionalização do Movimento? E das ações diretas? Qual a justificativa para esses usos?

- 4) Qual seria o papel da mídia dentro do Tarifa Zero?

ANEXO B

Categorias e códigos

CATEGORIAS	CÓDIGOS	DEFINIÇÃO
1. Direito à cidade	1.1 Direito à cidade em Lefebvre	Transformação da vida cotidiana – “direito à vida urbana, transformada e renovada”.
	1.2 Direito à cidade em Harvey	Justiça social, direito à infraestrutura urbana, ao acesso, passagem do direito à cidade por vias institucionais (essa é uma interpretação da obra de Harvey e não o conteúdo literal que o autor utiliza em seu livro)
	1.3 Direito à cidade e mobilidade urbana	A possível conexão que a mobilidade urbana realiza e possibilita o acesso ao direito à cidade
2. Usos da institucionalização	2.1 Institucionalização	2.1.1. Passagem do movimento por vias legais, administrativas, judiciais e políticas
		2.1.1.1 Judicial
		2.1.1.2 Legal
		2.1.1.3 Administrativa (mecanismos de participação)
		2.1.1.4 Política – candidatura
	2.2 Usos táticos dos meios institucionais	2.2.1 Utilização dos meios institucionais como meio para atingir um fim do movimento
		2.2.1.1 Conseguir apoio institucional e abrir diálogo: Defensoria, Mídia, Ministério Público
		2.2.1.2 Conseguir atenção da mídia e provocar a discussão na sociedade
		2.2.1.3 Manter canais abertos com grupos que estiverem no poder e não eleger candidatos
		2.2.1.4 Possibilidades de ganhos reais/efetivos
	2.2.1.5 Inserir o discurso na agenda pública	
	2.2.1.6 Retroalimentação do movimento	
	2.3 Usos estratégicos dos meios institucionais	Utilização dos meios institucionais como fim e não como meio
3. Perigos da institucionalização	3.1 Perigos da institucionalização	Descrição de alguns riscos decorrentes da institucionalização, como exemplificamos abaixo: cooptação, esvaziamento de direito e desmobilização.
	3.2 Cooptação	Integração de lideranças ou membros em cargos políticos como forma de silenciamento.
	3.3 Descaracterização das lutas – entre luta e consolidação de direitos	As ressignificações dos direitos após conquistas legislativas.
	3.4 Desmobilização	A queda do número de participantes nos atos e nas reuniões.
3.5 Desconformidade do movimento com ações institucionais		3.5.1 Derrotas judiciais
		3.5.2 Derrotas legais
		3.5.3 Derrotas administrativas (participação em

		conselho, Plano Plurianual, etc)
	3.6 Perda de energia	É o processo derivado do esforço dos membros em uma ação que não apresenta resultados frutíferos
	3.7 Silenciamento	Processo promovido pela institucionalização na tentativa de participação dos movimentos sociais em que a voz dos representantes é silenciada pela instituição
4. Ação direta	4.1 Ação direta	Oposto de ação institucional, é a ação na rua, manifestações, produção de material educativo, etc.
4.1 Potencialidades	4.1.1 Aumento do número de participantes	Aumento do número de participantes
	4.1.2 Abertura de discussão para outros públicos	Possibilitar com que pessoas além daquelas que já são militantes tenham acesso e participem da discussão
	4.1.3 Colocar em prática os objetivos do movimento	Tornar o objetivo do movimento real
	4.1.4 Ganhos simbólicos	São ganhos que não são palpáveis, reais, mas ainda assim são potenciais transformadores da realidade, abrem brechas do possível
4.2 Riscos	4.2.1 Ações diretas festivas – nível de discussão muito restrito	São ações como carnaval, festas, etc
	4.2.2 Perda de Energia	É o processo derivado do esforço dos membros em uma ação que não apresenta resultados frutíferos
	4.2.3 Desengajamento	
	4.2.4 Necessidade do Estado	
5. Ação midiática	Usos de tecnologia (redes sociais, marketing criativo) e canais de comunicação	É uma nova forma de ação, que não se insere nem nos marcos de ações institucionais nem nas ações diretas, que se traduz como uma nova forma de luta, presente nos “novos movimentos sociais” que utiliza de recursos midiáticos criativos e canais de comunicação para propagar o movimento.
6. Uso concomitante: Mídia, Institucional e Ação direta		