

DA VIA À RUA: FORMA E TEMPORALIDADE DOS MOMENTOS DE INSURGÊNCIA

Túlio César Teixeira Ferreira¹
E.E.Governador José Fragelli – Arena da Educação
tulio.ferreira@edu.mt.gov.br

RESUMO: Esta pesquisa se apresenta como uma análise da conjuntura dos fenômenos urbanos nos momentos de revolta, especificamente as Jornadas de Junho de 2013 em Belo Horizonte - MG. Em um mundo onde as possibilidades de criar novas alternativas que venham a dar significados às vontades populares parecem estar fechadas, pensar e produzir um espaço-tempo próprio, que estabeleça a ruptura com a normalidade do capitalismo se faz necessário. Diante dessa realidade que expropria a ação do ser, é fundamental ir além das institucionalidades que condicionam o aprisionamento da participação popular nas esferas decisórias das nossas vidas. A radicalidade do público se conserva na rua, sobretudo quando é subvertido o real significado da via, que se apresenta como meio pelo qual o processo da circulação do capital se completa. Palavras-chave: insurgência, espaço, ideologia, via, rua.

GT – 03: Crise e crítica: a urbanização contemporânea e os limites da reprodução social.

INTRODUÇÃO

A cidade na modernidade parece viva ou com movimento apenas na presença dos automóveis? Na ausência deste objeto requintado do desejo, o que resulta é a imobilidade da qual nada mais há que a morte das cidades? Numa sociedade, como a brasileira, em que o automóvel representa não só a “mobilidade” mas também o *status*, esta mercadoria resulta em determinada totalidade nos processos de produção do urbano contemporâneo, isto é, na produção do espaço para a efetivação de um nexos fluido da circulação de quase todas as outras mercadorias a partir das vias.

Como uma primeira aproximação conceitual, reservemos via como o lugar da circulação das mercadorias e rua como lugar de encontro das pessoas. Logo, a perspectiva da via e a produção do espaço urbano pautada na circulação a partir dos carros mostra que “de fato e na verdade não é a sociedade que o automóvel conquista e estrutura, é o cotidiano”

¹ Licenciado e bacharel em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG); mestre em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG); professor da rede estadual do Estado de Mato Grosso; bolsista-pesquisador pela Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de Mato Grosso (FAPEMAT).

(LEFEBVRE, [1968] 1991, p.111). Nesse sentido, o foco não é refletir diretamente sobre o automóvel, mas por onde este trafega, a via, para então entendermos a forma do espaço de insurgência, a rua. Se, desde os primórdios – apesar dos percalços epistêmicos –, a Geografia se preocupa em saber onde as coisas estão no espaço e o porquê de estarem onde estão, compreender as vias e suas espacialidades nos remete também às ideologias que imperam na produção do espaço das cidades, referentes às impossibilidades e possibilidades que conflitam na realidade. Assim, a Geografia eleva o entendimento das espacialidades e as relações da rua e da via, como se organizam, se opõem, se contrapõem e quais são seus fundamentos. Compreender essas dinâmicas aponta caminhos que ampliam as possibilidades de subverter o significado dos lugares, afirmando que a circulação nas cidades tem em primeiro plano as pessoas ao invés das mercadorias.

Para nos locomover, ir de um ponto a outro na cidade, nos tornamos, de certa maneira, dependentes dos veículos automotores. Em uma metrópole como Belo Horizonte, quem sairia da região de Venda Nova à região do Barreiro de bicicleta, ou, ainda, caminhando? Pela perspectiva capitalista, o que é a cidade sem o vaivém contínuo dos ônibus, carros, motos, caminhões? Recorremos constantemente então ao uso dos veículos automotores. A passagem acima pode apresentar-se como obviedade, mas as obviedades muitas vezes ocultam os processos pelos quais se tornaram óbvias.

É recorrente, no senso comum do tempo presente, aquilo que no passado não o era, neste caso, o pensamento de que, para que o desenvolvimento econômico e social da cidade ocorra, é essencial que haja por onde os automóveis passar, por dois pontos: primeiramente, no sentido da circulação, pois, de fato, o ambiente construído é projetado para a circulação dos automóveis em detrimento do metrô ou dos antigos bondinhos; segundo, sob o ângulo da perspectiva capitalista da qual a cidade depende dos automóveis para o desenvolvimento já ser obsoleta. Contudo a urbanização brasileira há especificidades e a via como necessidade – construída e imposta –, para o capital aparece com maior intensidade.

Afinal, porque falar via e não rua? Se repetidas vezes escutamos com maior frequência de múltiplos sujeitos a palavra “via” ao invés de “rua”, isso indica a preferência no uso dos termos e, somente com ingenuidade ou comodismo, deixamos de perceber o quanto as palavras significam ou ressignificam na e da produção do concreto e do abstrato. Dessa forma, explorar

a dialética via-rua é fundamental para esclarecermos alguns fenômenos, pois na materialidade específica das Jornadas de Junho, em dada temporalidade, a via se transformou em rua e vice-versa. Porém, como se dá processo do movimento de uma forma à outra? Como se configuram e operacionalizam estes movimentos? Para tanto, não devemos desatrelar a prática e o empírico com a dimensão teórica, pois é nas Jornadas de Junho que encontro o exemplo mais conveniente da passagem da via à rua e vice-versa. Enfim, as atribuições que parecem distintas ao significado da via podem assumir formas de simulacro na normalidade e, quando ameaçado seu significado e desnudada a sua estruturação, eis que transparece sua real função: meio pelo qual uma etapa das fases do processo do capital – da circulação – se completa.

ESPAÇO E TEMPO DA INSURGÊNCIA NAS JORNADAS DE JUNHO DE 2013.

Para compreender o significado da rua, devemos refletir acerca do significado da via na modernidade, sua gênese e forma, e também considerações sobre as associações com o conceito de ideologia, isto é, de que maneira e como são construídas as imagens sobre a via na produção do espaço urbano e quais consequências advindas desta relação. Da abstração à concretude, da exceção à necessidade, a espacialidade que nos remete à totalidade do consumo dirigido na sociedade brasileira, tem relação com a instituição da via. Portanto, o conceito de ideologia é basilar para explicarmos como os significados dos lugares são representados em dada materialidade.

Em uma perspectiva marxista, a ideologia é vista de duas maneiras: enquanto ocultamento da realidade ou como ideias elaboradas pela classe dominante. Assim, o falar de ideologia está pautado no pessimismo, onde ela é somente a ideologia do outro.

Em sociedades divididas em classes (e também em castas), nas quais uma das classes explora e domina as outras, essas explicações ou essas ideias e representações serão produzidas e difundidas pela classe dominante para legitimar e assegurar seu poder econômico, social e político. Por esse motivo, essas ideias ou representações tenderão a esconder dos homens o modo real como suas relações sociais foram produzidas e a origem das formas sociais de exploração econômica e de dominação política. Esse ocultamento da realidade social chama-se ideologia. (CHAUÍ, 1980, p. 23).

Ao não considerarmos a ideologia como posicionamento das ideias ou ocultamento do real e a analisarmos com a devida complexidade demandada pelo conceito – o qual, atualmente, vai além do marxismo ortodoxo -, como nos lembra Goran Therborn (1991, p 10), as ideologias não funcionam somente de maneira a ser um “suporte como um cenário das lutas de classe, e

que a ideologia da classe dominante se realiza através dessa luta que se dá neles²” – criticando aqui Louis Althusser –, mas sim como “processos sociais em curso³” (THERBORN, 1991, p. 63).

Para Therborn, a formação ideológica passa por processos simultâneos de submissão-qualificação (*sometimiento-cualificación*), ou seja, submissão a dada ordem que nos induz a certa modelagem particular das capacidades e, enquanto qualificação, como respondemos ao submetimento por três modos fundamentais de interpelação ideológica: o que é bom, o que existe, o que é possível. Nesses modos de interpelação ideológica, induz-se à condição de conformidade com a realidade posta, pois agir em desacordo dos três modos de interpelação ideológica pressupõe-se estar agindo fora da legalidade.

Goran Therborn (1991, p.64) discorre sobre o caráter dialético da ideologia como processos em curso nos quais “competem e colidem não só no que dizem acerca do mundo em que vivem, mas também ao dizermos quem somos, ao interpelar um determinado tipo de sujeito⁴”. É também afirmação da subjetividade, que se dá somente através da prática, de modo que qualquer batalha ideológica é uma batalha pela hegemonia. O autor resgata o conceito gramsciano de hegemonia, pois, nesta perspectiva, qualquer mudança se dá para outra hegemonia, no sentido de um novo cosmos normativo vigorar na dinâmica dos processos em curso.

Para Louis Althusser ([1970] 1980, p. 43), os Aparelhos Ideológicos de Estado (AIE) correspondem a “um certo número de realidades que se apresentam ao observador imediato sob a forma de instituições distintas e especializadas”. Vale ressaltar que os AIE não se restringem ao Estado, mas o têm como mediador em algum momento. Nesse sentido, são as estruturas organizacionais que asseguram a reprodução das relações de produção, ou seja, é na reprodução da submissão que as condições são reproduzidas primeiramente na materialidade. Atemo-nos, então, à materialidade da via e às necessidades do capital que submetem a tudo e a todos.

² “Soporte como un escenario de la lucha de clases, y que la ideologia de la classe dominante se realiza a través de esa lucha que se da en ellos”. Texto original. Goran Therborn, 1991, p.10.

³ “Procesos sociales en curso”. Texto original. Goran Therborn, 1991, p.63.

⁴ “Compiten y chocan no sólo en lo que dicen acerca del mundo en el que viven, sino también al decirnos quiénes somos, al interpelar a un determinado tipo de sujeto”. Texto original. Goran Therborn, 1991, p.64.

Há que se considerar que a produção ideológica não se restringe ao Estado e também não é limitada à produção ideológica nos AIE, conforme Althusser acreditava. Goran Therborn (1991) parte da perspectiva althusseriana, em sua obra *La ideologia del poder y el poder de la ideologia*, para realizar a crítica ao estruturalismo e ao próprio Althusser. Nela, Therborn nos chama atenção que a ideologia não é reproduzida somente nos AIE, como Althusser acreditava, mas sim em todas as esferas da vida: no âmbito político, econômico, social, privado, coletivo, cultural, isto é, na totalidade das dimensões que interpelam as subjetividades.

Outros autores, além de Therborn, também contribuíram para demonstrar os limites da concepção althusseriana. Pêcheux define os AIE como

[...] um conjunto com relações de contradição-desigualdade-subordinação entre seus "elementos", e não um simples rol de elementos: de fato, seria absurdo pensar que, numa dada conjuntura, todos os Aparelhos Ideológicos de Estado contribuem igualmente para a reprodução das relações de produção e para sua transformação. (PÊCHEUX, 1996, p.144).

Althusser considera as especificidades das potências dos AIE, para ele, a diferenciação entre as capacidades de (re)produzir os meios de produção nos AIE, faz com que existam potências diferentes em dados momentos históricos. A depender do contexto em que se engendram, alguns AIE podem assumir funções de maior potência da ordem, no sentido da persuasão e submissão, como no caso do apelo à necessidade de livre circulação nas vias durante as Jornadas de Junho de 2013.

Se pressupusermos que a produção das vias parte dos que acreditam produzir espaços, os planejadores urbanos, que projetam seus traçados como ambiente construído, em última instância a lógica que fundamenta as ações são as premissas de um Estado, que só pode ser Estado de classes. A via é um AIE? É também, mas não somente, pois o conceito de ideologia não nos permite circunscrever e fixar sua totalidade nesta perspectiva althusseriana. Afinal, como se dá a forma e a dinâmica da via?

Como ponto de partida e gênese das vias podemos considerar o que Ermínia Maricato (2008, p. 6) aponta acerca de um momento interessante, que marca alguns fenômenos a serem abordados: “Daquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos evidentemente – o automóvel passou a ser uma necessidade de todos”. Esta afirmação mostra a passagem da rua à via como momento de superioridade e supressão, bem como ruptura do particular ao universal. Ou seja, o automóvel não é mais visto como produto de luxo de uma classe, mas objeto

fundamental para se locomover nas cidades, visto que elas serão constituídas por vias para a circulação entre as localidades.

A produção da cidade no início do século XX já apontava para o modelo pautado nas rodovias, na articulação e na conexão entre os lugares através das vias. Estes processos ganharam potência no início dos anos 1930, inaugurando as vias como as veias da cidade. Nesse contexto, Robert Moses foi um engenheiro estadunidense e um expoente que figura como representante da urbanização concebida a partir da produção das vias. Nas décadas de 1930 a 1950, Moses adquiriu mais dinheiro e poder do que os próprios governantes de Nova Iorque. O engenheiro removeu bairros inteiros, como também a Penn Station, símbolo de Nova Iorque e da circulação pelas ferrovias, que era um lugar de encontro entre as pessoas. No entanto, alguns sujeitos criticaram essas práticas, como, na época, Jane Jacobs, que se opôs fortemente aos planos de Robert Moses e às suas concepções acerca da urbanização através das vias. Existiram outros que vieram depois, como Marshall Berman e seu clássico *Tudo que é sólido desmancha no ar*, focando no caso de Nova Iorque à época de Moses. Jacobs discorre sobre a prepotência da urbanização a partir das vias onde:

As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, e um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades. As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis. Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade de que mais ela necessita nas ruas? É impossível. (JACOBS, [1961] 2000, p. 6).

Tal trecho mostra a concepção dos planejadores imbuída das ideologias de Estado, do qual até poderíamos inferir que a ideologia de Estado é a ideologia do capital, mas não é. De fato, elas são indissociáveis, contudo, não são idênticas. São ideologias que se autopromovem através de relações de cooperação para sua perenidade.

Um grupo suficientemente ocioso para criar representações pôde iludir a si e principalmente a outros por meio delas [ideologias]. Portanto, já que desde sua origem as ideologias são da classe dominante, elas justificam a condição social existente, negando a sua raiz econômica, ocultando a exploração. (BLOCH, [1959] 2005, p. 152).

Assim como Marilena Chauí (1980), a interpretação de Ernst Bloch sobre ideologia também repousa na perspectiva ortodoxa enquanto ocultação do real e formulada pela classe dominante, ou seja, não concebe a ideologia como ação, mas antes como formulações do consciente, pois “como nenhuma exploração deve se deixar surpreender nua, ideologia é, por

esse lado, a soma das representações em que cada sociedade se justificou com o auxílio da má consciência” (BLOCH, [1959] 2005, p. 153). Apesar da via, enquanto ideologia, ter a função ideológica que “vem em auxílio da própria infra-estrutura, que ainda não está firme” (*ibid.*, p. 152), não podemos desconsiderar que existem ideologias contra-hegemônicas. Não nos serve nessa pesquisa atribuir ideologia somente como consciência, ou ainda, formulada somente pela classe dominante.

Podemos dizer que, sem pensar na relação da via enquanto ideologia, Jane exemplifica, através da experiência do *North End*, em Boston, que bairro é onde “as ruas tinham vida com crianças brincando, gente fazendo compras, gente passeando, gente falando. Não fosse um frio de janeiro, certamente haveria pessoas sentadas às portas” (JACOBS, [1961] 2000, p. 8). Ao combinar de encontrar em um restaurante com um conhecido, o qual era planejador urbano, Jane discorre sobre um diálogo que tiveram e no qual ela se posicionou favorável ao que havia visto, ao que o homem responde: “costumo vir até aqui só para andar pelas ruas e sentir esse clima maravilhoso das ruas, alegre. Olhe, se gostou daqui agora, precisa voltar no verão. Você ficaria doida por este lugar no verão” (JACOBS, [1961] 2000, p. 9). Contudo, para o planejador, aquilo não poderia ser duradouro pois “claro que a gente vai ter de acabar reurbanizando o bairro. Temos de tirar essas pessoas das ruas”, afirma. (*ibid.*).

A rua, portanto, não pode ser a via, pois, na rua, as pessoas se encontram, ao passo que, para existir a via, elas precisam ser removidas para que se dê lugar à “reurbanização” – o que hoje é comumente entendido através do termo revitalização. A produção da via é produto de forças conflitantes, por vezes, convergentes. Em outros termos, há, de um lado, os que resistem diante dos processos de expropriações ou cerceamentos próprios da instituição da via, e, do outro, os que ganham com sua forma.

Não se pode excluir do horizonte deste processo o *lobby* das montadoras, corporações multinacionais dos automóveis, visto as influências que elas exercem sobre a decisão dos modelos de urbanização já predefinidos. No caso brasileiro, estas influências são empiricamente observáveis a partir da prevalência dos automóveis em detrimento dos transportes coletivos de massa. O privilégio envolve outros agentes, evidente no caso⁵ de Belo

⁵ Casos sobre fraude e corrupção nos processos de licitação em Belo Horizonte, Minas Gerais disponíveis em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/licita%C3%A7%C3%A3o-foi-disputada-por-membros-da-mesma->

Horizonte, onde a licitação é disputada por várias empresas da mesma família, que gozam do direito de decidir quais áreas serão atendidas pelo transporte.

A via é onde trafegam os automóveis, mas é também um dos elementos da produção de uma sociedade de sujeitos, onde o tempo da vida é intrínseco ao tempo da via; é o lugar da agilidade, da velocidade, do não estático, espaço da fluidez das mercadorias; é a forma em que se desenvolvem as relações de produção do tempo da vida contemporânea, o tempo da mercadoria, da circulação das coisas, da especulação, ou melhor, da espetacularização.

Nesse contexto, lembro-me de, certa feita, de estar na Av. José Cândido da Silveira, no bairro Cidade Nova, em Belo Horizonte, em frente à escola municipal Maria Modesta Cravo às 07:00 horas aguardando a aula iniciar, pois havia marcado reunião com alguns professores para dialogarmos acerca do projeto de educação ambiental no qual estávamos trabalhando. Enquanto aguardava, observava os alunos chegarem em transportes escolares. Por se tratar de uma avenida bastante movimentada, com placas de “proibido estacionar”, além de ser aquele um horário de alta circulação de automóveis, os motoristas abriam a porta para as crianças e apressavam-nas a descerem: “vamos, vamos! Eu não posso parar aqui”, diziam os condutores. Ora, isso demonstrou-me que a colonização dos pensamentos inicia-se desde criança. Moldados desde a infância, concebemos a via como algo onde não se pode demorar, deve-se circular!

A via aparece como um sentido dotado de certa legislação – código de trânsito – que regula a desordem dos automóveis para que não irrompam congestionamentos e em atitudes que atentam para o direito individual e coletivo do cidadão. Assim, garante-se a sociabilidade no trânsito.

Essa malha é constituída por um permanente movimento num espaço público, por onde circulam motoristas, ciclistas, motociclistas, catadores de papel e pedestres de várias etnias crenças, predisposições, gostos, anseios, sonhos, níveis de instrução diferenciados, motivações, enfim, por onde circula o ser humano. Esse movimento é regulado por legislação própria, cujo objetivo é a garantia do direito e da segurança de cada um no coletivo (CORASSA, 2003, p.65)

Tal perspectiva, por sua vez, afasta a crítica, pois representa aparências camufladas sob o fundamento positivista da lei. Criam-se ilusões que existem justamente para que todos possam ter direito sobre o uso da via, de que ela seria algo coletivo e espaço público, quando,

fam%C3%ADlia-1.681871>; <<http://www.esquerdadiario.com.br/Dono-da-Rodopass-e-presno-em-esquema-de-corrupcao-em-BH>>. Acesso em novembro de 2017

na verdade, as coisas possuem outro fundamento. A via possui “legislação própria” que garante “segurança de cada um no coletivo”, mas, mais do que isso, a sua legislação está atrelada à perpetuação da sua forma, ou seja, enquanto meio para completar a circulação do capital.

A via é exclusivista desde sua idealização, pois, independente de quem as utiliza, a função será a mesma, visto que as predisposições existentes para a circulação do capital não extrapolam para além do fundamento predeterminado da forma em criar possibilidades. Logo, não são possibilidades reais. Das várias “alternativas” de circulação na metrópole, a via é sempre privilegiada. Para Lefebvre, ela encontra-se também na rua, não havendo separação, pois esta última pode assumir também a forma via.

Na rua, caminha-se lado a lado, não se encontra. É o ‘se’ que prevalece. A rua não permite a constituição de um grupo, de um jeito, mas se povoa de um amontoado de seres em busca. De quê? O mundo da mercadoria desenvolve-se na rua. [...] A rua? Uma vitrina, um desfile entre as lojas. A mercadoria, tornada espetáculo (provocante, atraente), transforma as pessoas em espetáculo umas para as outras. Nela, mais que noutros lugares, a troca e o valor de troca prevalecem sobre o uso, até reduzi-lo a um resíduo. [...] A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo. [...] O tempo torna-se ‘tempo-mercadoria’. A rua regula o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro. Ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo. (LEFEBVRE, 2002, p. 30-31).

Esse trecho mostra o significado que a via pode assumir na reprodução das relações capitalistas na metrópole contemporânea e deixa claro que Lefebvre contribui significativamente para a compreensão dos fenômenos que ocorrem nos processos e relações da via. Assim, pensar dialeticamente a rua e a via me auxiliou a melhor entender a dinâmica da metrópole contemporânea e, principalmente, as relações nos momentos de insurgências no espaço urbano a partir da subversão da via, transformando-se em forma rua. Portanto, “é assim que se pode falar de uma colonização do espaço” (LEFEBVRE, 2002, p. 31), isto é, a via apresenta-se como um dos elementos essenciais na produção da urbanização, especificamente, no horizonte da sociedade brasileira.

As considerações sobre a forma e gênese da via e sua função para com o capital servem de suporte para compreendermos o “atentado” ao direito de ir e vir das pessoas nas vias durante as Jornadas de Junho. Como ela adquire importância essencial para o cidadão no cotidiano, sua interdição rapidamente é a imagem da desordem e do caos, ou seja, a subversão da representação dos significados da via aparece como barbárie e antidemocrática. Nesse sentido, compreender a ideologia que põe a via não somente como objeto essencial, mas também como

parte constitutiva da própria cidade, direciona a reflexão para entendermos como o discurso hegemônico – que é prática – contra a subversão da via se estrutura e age.

Se as vias são as veias das cidades, não podem ser obstruídas, afinal, sendo veias obstruídas entraríamos em colapso. Quando este direito de ir e vir pautado pela circulação e, mais que isso, na busca do átimo de segundo na rotação dos capitais nas vias é afrontado, o que ocorre? As Jornadas de Junho nos servem como base nessa reflexão, pois a potência do fenômeno insurgente e a temporalidade dos seus acontecimentos são extensos. De diferentes maneiras, todas as instituições brasileiras foram envolvidas nesta revolta: nas escolas e universidades através de debates, no legislativo com criação de leis relâmpagos, na polícia cumprindo exceções, nas associações de indústrias posicionando-se em rede nacional, nos feridos que chegavam aos hospitais, etc. De alguma maneira, as Jornadas espacializaram-se na totalidade.

Goran Therborn (1991, p. 67) diz que “a construção de uma ordem discursiva em uma determinada sociedade é o resultado histórico das lutas liberadas pelas forças sociais em momentos cruciais de crises e contradição”⁶. Sua manutenção depende da dimensão predominantemente discursiva, da (re)produção de afirmações e sanções discursivas e de uma determinada estruturação do discurso social. Nesse sentido, quando protestos adotam ações de fechamento das vias, interceptam as mercadorias, isto é, interrompem a etapa de um dos processos do capital; diretamente há afirmações e sanções através de discursos da ordem.

Primeiramente, temos que parte considerável da população, a qual dentro de seus automóveis ou não, vê o fechamento das vias por protestos como desordem, anarquia, bagunça feita por desocupados, afinal, “quem tem de trabalhar fica prejudicado demais com esse tipo de manifestação, isso aqui virou um inferno”⁷, disse um motorista em entrevista quando estava no engarrafamento resultante da greve dos trabalhadores da construção civil, servidores estaduais e metalúrgicos. Nesta lógica ideológica, os manifestantes não poderiam ser trabalhadores, pois quem faz protestos não pode ter trabalho, já que para o motorista “quem tem de trabalhar” –

⁶ “La construcción de un orden discursivo em una determinada sociedad es el resultado histórico de las luchas libradas por las fuerzas sociales en momentos cruciales de crisis y contradicción”. Texto original. Goran Therborn, 1991, p.67.

⁷ Reportagem do jornal Estado de Minas intitulada “Conflito entre direito de protestar e direito de ir e vir da população é posto a prova”. Disponível em: <Link:https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/11/29/interna_gerais,474555/conflito-entre-direito-de-protestar-e-direito-de-ir-e-vir-da-populacao-e-posto-a-prova.shtml>. Acesso em 14 de novembro de 2017.

alguém não precisa? – deve se encontrar na mesma situação que ele. Estes sujeitos preenchem a via, subvertendo esse elemento intocável da cidade. O uso da violência pelo Estado prontamente buscará restabelecer a ordem. Em segundo lugar e mais diretamente, a afirmação-sanção é exercida pela ação da ordem em acionar a violência do Estado, o que aparece na figura da Polícia Militar, que, não raro através da sua Tropa de Choque, cumpre – aqui são as sanções para os que vão contra as afirmações – a remoção das pessoas das vias e, possivelmente, até mesmo as suas detenções como criminosos. O objetivo é “atormentar, pôr sob vigilância e, se necessário, criminalizar e prender quem não aceitar amplamente suas ordens” (HARVEY, 2012, p. 59). Outro exemplo é a ação do desembargador Barros Levenhagem que, em 17 de junho de 2013, ao expedir uma ordem judicial, tentou proibir a obstrução das vias durante protestos. No entanto, sua medida de nada adiantou, visto que os protestos continuaram, além de ela ter sido ser frustrada dois dias depois pelo ministro Luiz Fux do Supremo Tribunal Federal.

O número de feridos e presos aumentava a cada dia de protesto. Cavalaria, unidades caninas, blindados, gás de pimenta, gás lacrimogênio, armas de choque, disparos com bala de borracha e uso de armas letais tornaram-se visíveis, o que, até então, era restrito às periferias. Os Aparelhos Ideológicos de Estado e Aparelhos Repressivos de Estado não abdicaram da violência diante das ameaças, pelo contrário, rapidamente mostrou sua forma mais nítida, não escapando do horizonte as ações diárias com todo aparato repressivo nas grandes avenidas das cidades brasileiras durante junho e julho de 2013.

As corporações midiáticas asseguram que a produção do discurso da ordem seja assimilada pelas pessoas, criando um mosaico de palavras e imagens onde a violência praticada nos protestos viola a legalidade, quando, na verdade, qualquer animal acuado e agredido também irá agredir. A capa da reportagem do jornal Estado de Minas, onde havia a entrevista do motorista no engarrafamento foi intitulada “Conflito entre direito de protestar e direito de ir e vir da população é posto à prova”. Para a reportagem do jornal de circulação estadual, não existe a possibilidade de conciliar protesto e direito de ir e vir. O que existe é a polaridade que permite apenas uma das alternativas, pois há um “conflito entre direito de protestar”, produzido na rua, e o “direito de ir e vir da população”, pautado na via. Deve-se escolher uma das alternativas.

Tal como Marx ([1867] 2013, p. 309) certa vez afirmou: “Entre direitos iguais, quem decide é a força”. Constantemente os canais de informações repercutiam com imagens as barricadas incandescentes feitas no meio da rua, em que apareciam pessoas jogando pedras e destruindo bancos para, posteriormente, mostrar a Tropa de Choque com toda maquinaria repressiva. A mensagem era clara: a ação da Tropa de Choque visava combater “delinquentes” e “marginais” que não sabiam expressar suas vontades.

Se a via é também um Aparelho Ideológico de Estado (AIE), Althusser ([1970] 1980, p. 55-56) nos diz que “o ARE consiste essencialmente [...] em assegurar pela força (física ou não) as condições políticas de reprodução das relações de produção que são em última análise relações de exploração”. Para um Aparelho Repressivo de Estado (ARE) existem múltiplos AIE, que diferenciam-se um do outro no horizonte da ação, posto que nenhum dos dois exclui a violência como condição da prática, nem a ideologia. Para Althusser, nos AIE, primeiramente, vem a dimensão da ideologia, enquanto no ARE sobressai a violência.

É interessante observar a mútua relação entre a via e a violência, onde a dimensão da ideologia associa-se à primeira, como no exemplo da figura da Tropa de Choque que operacionaliza com violência, amparada pelo discurso da ordem sobre uma base material: a própria via. A violência é tanto afirmação, pois mostra o real caráter do Estado, quanto sanção, já que no caso daqueles que não se identificam será necessário moldá-los pelas afirmações. A via enquanto ideologia também implica processos de submissão-qualificação, que se tornam mais evidentes quando se atenta contra ela, pois na sua inalterabilidade o cotidiano é normalizado sob a moralidade do direito de ir e vir das pessoas.

A construção do discurso do direito de ir e vir está diretamente relacionada com a ordem posta, ou melhor, imposta. A proposta do PL 3.943 de 2015, que atualmente está em fase final de avaliação das comissões da Câmara, tipifica o crime de obstrução do direito de ir e vir durante manifestações. A justificação do texto do projeto de lei pelo deputado William Woo do Partido Progressista se dá por:

[...] meio de metódico instrumento normativo basilar, que é a Constituição Federal, onde os direitos à vida, liberdade, propriedade, igualdade de direitos, direitos civis, políticos e sociais, *incluindo a liberdade de manifestação e o direito de ir e vir*, foram alçados à condição de direitos de primeira geração, fundamentais do cidadão que, por sua vez, como parte integrante do quadro social, tem protegido seus direitos, devendo restringir-se quando seus interesses são limitados pelo direito protegido do outro. (WOO, 2015, p.3 – grifo meu).

A proposta mostra a junção entre causa e consequência: “incluindo a liberdade de manifestação e o direito de ir e vir”, em que a causa da liberdade de manifestar influi sobre esse direito. Aqui, caberia qualquer outra relação com os termos do trecho citado, incluindo os direitos à vida e o direito de ir e vir, ou ainda, incluindo a igualdade de direitos e o direito de ir e vir. Contudo, a ênfase é sobre a “liberdade de manifestação e o direito de ir e vir”. Tal relação se dá, evidentemente, porque a liberdade de manifestar só é legal para o Estado se respeitar o livre trânsito das pessoas. Continua:

As manifestações sociais, legítimas e necessárias formas de expressão do Estado Democrático de Direito, maculam-se quando alguns poucos, sob a égide do exercício de seu direito e dever de manifestação, um direito fundamental, fere o direito fundamental do outro, desrespeitando as normas legais, tornando-se sujeitos às penalidades. (WOO, 2015, p. 4).

É interessante notar no discurso a junção entre a realização da manifestação ser contra aqueles que detêm direitos, logo, o discurso de não identificação entre os sujeitos – os próprios trabalhadores – com o fenômeno da manifestação é produzido de maneira que seja contrário ao exercício do direito individual, sendo automaticamente assimilado pelo sujeito que foi cerceado no direito de ir e vir pautado na via. Assim, a célebre frase do Manifesto Comunista - “proletários de todos os países, uni-vos!” - torna-se cada vez mais distante. Ora, lembremo-nos do entrevistado no trânsito: ele é trabalhador, os que manifestam não podem ser trabalhadores; automaticamente ele reproduz a afirmação do discurso, ou melhor, reproduz a ideologia e afasta a subversão do lugar.

No Estado democrático de direito, a capacidade de mobilização e participação política dos movimentos sociais, são reconhecidos elementos essenciais para consolidação das garantias dos direitos fundamentais, pois, partindo da expressão social, o Estado é provocado a ofertar respostas às demandas sociais, assegurando o bem comum. Mas, os problemas de legitimidade começam quando as manifestações obstam o direito de locomoção dos cidadãos na medida em que provocam o bloqueio de ruas, fechamento do comércio e a paralisação de diversas atividades econômicas, impactando o funcionamento da Cidade [...]. (WOO, 2015, p. 6).

Pode-se, portanto, manifestar, desde que não se altere a dinâmica da produção econômica pautada pelo capital. Afinal, “o bloqueio de ruas” ocasiona o “fechamento do comércio e a paralisação de diversas atividades econômicas”, o que demonstra que é fundamental assegurar que o ciclo do capital se complete, ou então acaba “impactando o funcionamento da cidade”.

É perceptível que o direito de ir e vir legalmente garantido é diretamente relacionado com a via e sua ideologia, pois, na verdade, em última instância, o direito de ir e vir é restringido

ao acesso de transitar nas vias. Portanto, não é direito os movimentos populares entrarem na Câmara dos Deputados durante a votação da PEC 241⁸, ou, ainda, irem ao estádio de futebol Mineirão durante a realização dos jogos da FIFA. Neste último exemplo, a contradição é interessante já que o montante de R\$3,815 bilhões⁹ gastos nas reformas dos estádios de futebol é oriunda de fundos públicos, isto é, os que “investiram” na realização do evento são expulsos do seu próprio “investimento”. Além disso, só o estádio da cidade de Belo Horizonte custou R\$ 400.000.000,00 aos cofres públicos. A esse respeito, vale ressaltar que, após a Copa da FIFA, o Mineirão foi privatizado, de modo que parte da aquisição, 3%, foi comprada pelo grupo JBS como parte de um pagamento de R\$30.000.000,00 em propinas para o ex-governador de Minas Gerais, Fernando Pimentel¹⁰.

O decorrer da Copa das Confederações da FIFA de 2013 é o mais evidente e radical exemplo do direito de ir e vir pautado nas vias. Para a ordem, esse direito era afrontado pelas manifestações na Avenida Antônio Carlos, em Belo Horizonte, por exemplo, na figura do desembargador em proibir fechamento de vias. Mas, não havia problema algum em cercar pela violência que os manifestantes chegassem no cruzamento da Avenida Antônio Carlos com a rua Abraão Caram. Somente aqueles que pagaram com antecedência os valores vultosos dos ingressos dos jogos ou moradores com identificação podiam adentrar na rua Abraão Caram, que dá acesso ao estádio Mineirão.

O direito de ir e vir é atacado então quando a via deixa de ter seu fundamento: a (re)produção capitalista. Do contrário, para a continuidade da ideologia própria que compõe a via, há a participação efetiva dos aparelhos de Estado (policial, legislativo, judicial, midiático, bancos, etc.). Ora, podemos, então, falar de via pública? Se o direito de ir e vir é o da circulação, do fluxo, de ir de uma localidade a outra, do átimo de segundo da circulação das mercadorias ou dos trabalhadores venderem sua única mercadoria, a força de trabalho, então ele não é o

⁸ A PEC 241, atual PEC 55, prevê cortes orçamentários e gastos públicos, principalmente na educação e saúde. Houve forte resistência contra tal medida de outubro a dezembro no ano de 2016, com estudantes ocupando todas as universidades federais do Brasil e milhares de escolas do ciclo básico da educação ocupadas por estudantes secundaristas. Fonte: <http://www.esquerdadiario.com.br/Governo-reprime-ato-contra-a-PEC-241-55-em-Brasilia>. Acesso em maio de 2018.

⁹ Valor total divulgado pelo Governo Federal pelo site Globo Esporte. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) foi de onde veio o valor de mais de três bilhões e meio de reais. Fonte: <http://globoesporte.globo.com/futebol/copa-do-mundo/noticia/2015/01/governo-divulga-valores-finais-da-copa-r-83-bilhoes-em-estadios.html>. Acesso em 19 de maio de 2018.

¹⁰ Matéria da fraude disponível em: <https://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/mineirao-foi-usado-em-esquema-para-repassar-r-30-milhoes-a-pimentel-diz-joesley-batista-em-delacao.ghtml>. Acesso em 28 de abril de 2019.

direito da pessoa, posto que este é subsumido à mera coisa que utiliza da via. O que nos resta, na realidade, é o direito da via em manter seus fundamentos, isto é, o direito da mercadoria e dos trabalhadores nela circularem. O direito não se localiza mais no humano, mas sim no objeto.

Não somente a violência perpetua a ideologia da via, mas, também, a coerção e o medo. O medo é a expectativa de se exercer a violência, ou melhor, a violência como possibilidade. Diante da perplexidade dos acontecimentos de 2013, a ordem em sua matriz de afirmações-sanções buscou cassar o direito de manifestar constitucionalmente garantido e, também, caçar os insurgentes e os punir. Como exemplos, temos as leis específicas que proíbem o fechamento das vias e tipificam o crime de vandalismo, que são ambas medidas que influem na via, dado que uma diretamente se refere a ela e à sua impossibilidade de ser obstruída – cassar o direito de manifestar constitucionalmente garantido –, e a outra na manifestação que ocupa o lugar onde deveria ser o da via – caçar os insurgentes e os punir. As ações, como o caso do PL 3.943 de 2015, vão ao encontro do direito da via, demonstrando que criminalizar os possíveis manifestantes é suprimir novos protestos, o que, conseqüentemente, incorre na perpetuação da ordem. Contudo, tal perpetuação não ocorre livremente, sem percalços, como se o comportamento humano fosse sempre previsível e a legislação prontamente respeitada. As Jornadas de Junho são resistências diante da produção de uma sociedade de despossuídos e reivindicam as possibilidades, subvertendo as representações dos lugares.

Não procuro realizar a crítica sobre a via com vistas à desarticulação e ao imobilismo, como às vezes se considera o estado das coisas como são, sem alternativas. Também não apresento a via como pura negatividade, até mesmo porque é das impossibilidades postas, ou melhor, impostas, que surge a possibilidade. É diante da contradição – de um lado a via e seus significados, e, do outro, o retorno à rua – que transparecem as rupturas do espaço hegemônico, naturalizado e normalizante. Digo naturalizado, pois as coisas aparecem como são, dotadas de vida própria, de forma que a via e os automóveis são vistos como objetos produzidos a partir da capacidade produtiva do dinheiro e não como resultado do trabalho, das relações sociais. Então, quando ocorre a produção do espaço das ruas? Quais são suas especificidades e porque podemos delimitar a produção da forma rua como temporalidade dos espaços de insurgência? De que maneira a representação ideológica própria da via é subvertida e incute novos significados?

Não podemos perder a dimensão da análise pautada nos momentos de insurgência de maior expressão, eclosão social e irrupção de energia das Jornadas de Junho. A subversão da via e o retorno à rua se referem aos corpos de milhares de pessoas nos espaços e suas ações diretas, pois “mostra como o poder coletivo dos corpos no espaço público continua sendo o instrumento mais efetivo de oposição quando o acesso a todos os outros meios está bloqueado” (HARVEY, 2012, p. 60-61).

A rua, então, é o lugar do encontro, da manifestação e da troca das indignações. Se “na rua, e por esse espaço, um grupo se manifesta, aparece, apropria-se dos lugares, realiza um tempo espaço apropriado” (LEFEBVRE, [1970] 1999, p. 30), é na rua que a expressão da contingência que a via não contempla se localiza, emergindo não somente o lugar do encontro, mas dos corpos despossuídos, dos sujeitos que materializam as ideias em ações, tal como Raquel Rolnik seguindo a linha teórica de David Harvey (2013) diz: “aqueles que são aliados de decisão sobre o seu destino tomam esse destino com seu próprio corpo, por meio da ação direta” (ROLNIK, 2013, p.10).

A rua é o antagonismo da funcionalização do espaço limitado pela circulação das coisas. Se a rua é o fenômeno antagônico ao das vias, qual é a ideologia própria da rua? Ora, a rua aflora internamente, isto é, do interior da contradição do seu estado constantemente suprimido pela forma da via e pelo espaço dominado pela via. A rua e a via possuem as mesmas localidades, são o palco teatral do cotidiano. No espaço onde se materializam não podem coexistir, pois o conflito existente é incessante para se efetivar a rua e sucumbir a via, assim como a inversão da lógica também é imanente. A via é a negação da rua e na rua o espaço da produção da ação coletiva que se aproxima do comum, e, por isso a via enquanto ideologia tenta conter seu aparecimento. A rua é também afirmação da não-representatividade pela população nos meios institucionalizados e, na rua, as vozes ganham potência transformadora e não somente reformista. Nesse sentido, “uma tal apropriação mostra que o uso e o valor de uso podem dominar a troca e o valor de troca” (LEFEBVRE, [1970] 1999, p. 30). Na rua, o que temos é um deslocamento conflitante entre espaço e tempo. Há, portanto, superposição entre ambas – rua e via –, e a continuidade de uma ou outra forma espacial depende da apropriação do sistema de objetos.

Se a rua é o lugar do encontro, é nela “sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados. [...] Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator.” (LEFEBVRE, [1970] 1999, p. 29). Na rua acontece a tomada das ações, que não estão mais imbricadas na ordem, mas interligadas às subjetividades que são exteriores à regulamentação preestabelecida de dadas normas, ou seja, significa tornar-se ator¹¹.

Na rua, durante as Jornadas de Junho, as relações primeiras se deram pela apropriação do uso que os objetos podiam atribuir a determinado objetivo. O retorno à rua engendra e desdobra ações que não se localizam necessariamente em sua materialidade, mas em que a espacialidade do fenômeno, conceito utilizado por Ascensão e Valadão (2014), abrange outras esferas, como, por exemplo, brasileiros e brasileiras no exterior que saíram em defesa dos insurgentes no Brasil: em 16 de junho de 2013 em Dublin (Irlanda), Boston (EUA); 17 de junho em Sydney (Austrália); 18 de junho em Gainesville (EUA), Coimbra (Portugal), Porto (Portugal), Barcelona (Espanha), Munique (Alemanha), Bolonha (Itália), Miami (EUA), Londres (Inglaterra); 19 de junho em Verona (Itália); 20 de junho em Frankfurt (Alemanha), Zurique (Suíça), Reykjavík (Islândia); 22 de junho em Dallas (EUA), Manchester (Inglaterra), Haia (Holanda), Santiago (Chile); 24 de junho em Nagoya (Japão). São algumas cidades que tiveram maior expressão dos que também diziam: “Não vai ter Copa!”

Assim, é na rua que

[...]efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada. Quando se suprimiu a rua (desde Le Corbusier, nos novos conjuntos), viu-se consequências: a extinção da vida, a redução da ‘cidade’ a dormitório, a abrangente funcionalização da existência. A rua contém as funções negligenciadas por Le Corbusier: a função informativa, a função simbólica, a função lúdica. Nela joga-se, nela aprende-se. A rua é a desordem? Certamente. Todos os elementos da vida urbana, noutra parte congelados numa ordem imóvel e redundante, liberam e afluem às ruas e por elas em direção aos centros; aí se encontram, arrancados de seus lugares fixos. Essa desordem vive. Informa. Surpreende. (LEFEBVRE, [1970] 1999, p.29-30).

A rua comporta a desordem, ou melhor, a des-ordem¹², pois não incorpora as cristalizações das “segregações estipuladas e imobilizadas” que homogeneízam os sujeitos na

¹¹ Sobre a expressão “torna-se ator” ler o artigo *Nos labirintos de uma Geografia anti-histórica: Truman, o show da vida*. Trata-se de uma crítica acerca do filme *Show de Truman* e da “relação entre a (re)produção do espaço e da vida cotidiana, buscando esclarecer as (im)possibilidades de criação numa totalidade espaço-temporal aparentemente fechada”. (MARTINS, 2007, p.1). Disponível em: <http://geografia.fflch.usp.br/publicacoes/geousp/geousp21/artigo_sergiomartins.pdf>. Acesso em outubro de 2017.

¹² No próximo tópico apresentarei a diferença entre des-ordem e desordem.

concepção prepotente da hegemonia capitalista. Na rua, o processo da hegemonia homogeneizante não se completa.

Se, de acordo com Henri Lefebvre ([1970] 1999, p. 30), “quanto ao acontecimento revolucionário, ele geralmente ocorre na rua”, a via não mais cumpre sua função, pois é temporalmente e espacialmente extirpada pelo retorno da rua. Portanto, a rua é uma das bases que operacionaliza a produção do espaço de insurgência e sua temporalidade. Sem a continuidade da subversão da via, tende-se então à supressão da rua e, conseqüentemente, extirpada a rua, suprime-se os protestos e potencializa-se o retorno à via. Vale ressaltar que as Jornadas de Junho não podem ser consideradas uma revolução - pois não trouxeram mudanças significativas que transformaram as relações sociais -, mas sim um protesto, revolta popular, enfim, um espaço de insurgência.

A subversão da via deve demonstrar o real caráter da sua materialidade, para que não caiba outra ação do Estado, senão as afirmações e sanções que têm “por fim, usar o monopólio da violência, que todo Estado soberano reivindica, para excluir o público do espaço público, e, se necessário, criminalizar e prender quem não aceitar amplamente suas ordens” (HARVEY, 2012, p. 59). A rua é lugar do público, ou ainda, do público para o público por excelência. Público daqueles que se mostram, dos que exercem, dos que observam, dos que apropriam. Público da ação coletiva, da diversidade, da contingência. Na perspectiva capitalista,

[...] a propriedade pública então deixou de se mostrar como uma proteção do comum e passou a ser uma forma “coletiva” de propriedade privada reservada à classe dominante, que podia dispor dela como bem entendesse e espoliar a população conforme seus desejos e interesses. (DARDOT & LAVAL, [2014] 2017, p.15)

Subverter a via é, então, a subversão da representação do lugar, é a interrupção de parte do processo do capital. Daí que a violência deve assegurar sua continuidade ideológica como legítima à representação anterior ao ato subversivo, isto é, a via deve ser livre de pessoas que querem ser livres. Deve-se, assim, “espoliar a população”, pois, subvertida a via, a rua tem possibilidade de resgatar a radicalidade da propriedade pública.

Durante as Jornadas de Junho, a multiplicidade de problemáticas levantadas pelos movimentos de insurgência mostravam a limitação do Estado em acatar as reivindicações e/ou propor qualquer solução que não fosse a violência mesma. O público reivindicado nas Jornadas de Junho “se opõe a tudo que é do domínio privado, mas não necessariamente se liga ao Estado: por esse motivo fala-se de leitura pública, isto é, feita diante de todos, ou opinião pública, que

não é evidentemente a opinião do Estado”. (DARDOT & LAVAL, [2014] 2017, p. 30). Não compete ao Estado dizer sobre o público ou ainda encarnar o público.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A via, enquanto ideologia, permite apenas a materialidade do público quando é resgatada intrínseca à própria lógica da ordem ou seja “trata-se de uma aparência caricata de apropriação e reapropriação do espaço” (LEFEBVRE, p.31, 2002) já que a “manifestação efetiva é combatida pelas forças repressivas, que comandam o silêncio e o esquecimento” (LEFEBVRE, p.31, 2002).

Nessa “aparência caricata”, sua materialidade é quase sempre harmônica e não reprimida, já que não coloca em evidência a função da via, ou melhor, os sujeitos que se apropriam do espaço não intentam contra o direito da via. São concessões da ordem e, por isso, não fogem ao seu controle.

Este momento dos festivais nas ruas é visto também como um momento de interesse para os capitais. A materialidade da rua inserida na lógica da ordem não se dá em sua plenitude, pois ainda é preservado o espaço do consumo. Vale dar ênfase, por fim, que não é prudente afirmar que o retorno da rua acontece quando os atos passíveis de serem punidos em lei ocorrem, mas sim onde toda a representação do lugar da via é subvertida, seus significados temporalmente e espacialmente extirpados da materialidade, sua função anulada e a forma desvanecida.

REFERÊNCIAS

ALTHUSSER, L. *Ideologia e aparelhos ideológicos de Estado*. 3ª ed. Lisboa: Editorial Presença/Martins Fontes, 1980

ASCENÇÃO, Valéria; VALADÃO, Roberto. Professor de Geografia: entre o Estudo do Fenômeno e a Interpretação da Espacialidade do Fenômeno. *Script Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 18. 2014.

BLOCH, Ernst. *O princípio esperança*. Tradução Nélio Schneider. 1ª ed. Editora da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2005.

CHAUÍ, Marilena. *O que é ideologia?* Editora Brasiliense. 2ª ed. de 2001. São Paulo, 1980.

CORASSA, Neuza. "Uso do carro como uma extensão da casa e os conflitos no trânsito."

In: *Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo* (2003): 61-74.

DARDOT, P.; LAVAL, C. *Comum: ensaios sobre a revolução no século XXI*. Tradução Mariana Echalar. 1ª ed. Boitempo. São Paulo, [2014] 2017.

HARVEY, David. O direito a cidade. In.: *Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. p.27-34. Boitempo Editorial. 2013.

_____. Os rebeldes na rua: o partido de Wall Street encontra sua nêmesis. In.: *Occupy*. Trad. João Alexandre Peschanski. Boitempo editorial. 2012.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. Trad. Carlos Rosa. Martins Fontes. 2000.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, [1970] 1999.

_____. *O direito à cidade*. 3ª reimpressão. Centauro Editora. São Paulo, [1968] 2011.

MARX, Karl. *O capital*. São Paulo, Boitempo, Livro I. 2013.

PÊCHEUX, Michel. O mecanismo do (des)conhecimento ideológico. In.: Slavoj Žižek(Org.). *Um Mapa da Ideologia*. Trad. Vera Ribeiro. Lisboa. Contraponto Editora. 1996.

ROLNIK, Raquel. As vozes das ruas: as revoltas de junho e suas interpretações. In.: *Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. p.7-12. Boitempo Editorial. 2013.

THERBORN, Goran. *La ideologia del poder y el poder de la ideologia*. Trad. Eduardo Terrén. Siglo Veintiuno Editores. 1991.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 3.943, de 06 de janeiro de 2016. Acrescenta ao art.262 do Decreto-Lei nº 2.848 de 7 de dezembro de 1940 que institui o Código Penal. Brasília: Câmara dos Deputados, 2016. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/136206>. Acesso em: 05 mai. 2022.