



## 18º Congresso Brasileiro de Sociologia

26 a 29 de Julho de 2017, Brasília (DF)

Grupo de Trabalho: GT- 22 - Movimentos Sociais Contemporâneos

### O Caráter Urbano dos Protestos de Junho de 2013: Um olhar sobre a cidade

**Autora: Cristhiane Falchetti**

Universidade de São Paulo – USP

Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas – FFLCH

Programa de Pós Graduação em Sociologia – PPGS

São Paulo, Julho de 2017

## O caráter urbano dos protestos de junho de 2013: um olhar sobre a cidade

*Cristhiane Falchetti\**

Desde a ocorrência da grande onda de protestos que varreu as principais cidades brasileiras, muitos estudos são dedicados à compreensão de junho de 2013. Apesar de ser uma questão bastante apontada nas análises, poucos autores têm explorado caráter urbano das manifestações, para além da relação com a pauta e a localização. A proposta desse trabalho é discutir como o componente urbano esteve presente nos protestos de junho de 2013 e foi mobilizado na ação coletiva do Movimento Passe Livre (MPL). O argumento é de que a cidade ocupa um lugar relevante no impulso e nas estratégias de luta. Parte-se da compreensão de que a problemática urbana adquiriu novos contornos no final do século XX e, desde os protestos de junho de 2013, ela retorna à ordem do dia, ganhando novo significado nas lutas sociais. A pesquisa é centrada na cidade de São Paulo/SP e no MPL, embora se apoie em outras experiências trazidas pela bibliografia. A análise baseia-se em dados empíricos de fontes primárias e secundárias sobre a dinâmica dos protestos e no levantamento bibliográfico sobre o tema. Os resultados não esgotam a questão, nem pretendem resumir a explicação sobre junho de 2013, mas apontar para um outro olhar sobre a cidade e seu papel na ação coletiva.

### Introdução

Durante o mês de junho de 2013 eclodiram manifestações sociais em diversas cidades brasileiras, registrando um marco importante na história política recente do país. Os protestos se iniciaram em São Paulo com os atos organizadas pelo Movimento Passe Livre (MPL) contra o aumento da tarifa do transporte público. Numa programação intensa, em poucos dias, os atos que começaram com duas ou quatro mil pessoas chegaram a cem mil na cidade de São Paulo e somaram centenas de milhares de pessoas em mais de 300 cidades<sup>2</sup>. No curso dos acontecimentos, diversos setores sociais foram se juntando e agregando novas pautas e orientações às manifestações, o que desencadeou disputas em torno do seu sentido e dificuldades ao entendimento analítico.

Junho de 2013 não se destaca apenas pela sua emergência repentina, magnitude e simultaneidade, mas também pela multiplicidade de seus significados e potencialidades abertas. O efeito desse acontecimento sobre os

---

\* Doutoranda em Sociologia pelo PPGS/USP, bolsista CNPQ. email: [c.falchetti@usp.br](mailto:c.falchetti@usp.br)

<sup>2</sup> No dia 20 de junho/2013, multidões saíram às ruas de 22 capitais e 300 cidades no Brasil. Estima-se que cerca de um milhão de pessoas estiveram nas manifestações nesse dia (LEHER, 2013). Ver: [http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8543:sub-manchete270613&catid=72 :imagens-rolantes](http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=8543:sub-manchete270613&catid=72 :imagens-rolantes) Acesso 07 de ago. 2014.

diversos campos das ciências sociais é inevitável, e isso tem levado diversos analistas a explorar o fenômeno e apresentar novas considerações a cada olhar. Reconhecendo a complexidade do tema e suas variações interpretativas, este texto concentra a atenção no caráter urbano desse fenômeno, entendendo a cidade como um importante “plano de referência” (TELLES, 2015) para compreender os conflitos que se processam no campo social, incluindo aí a produção dos espaços.

O objetivo do trabalho é identificar a correlação entre a ação coletiva e a dinâmica urbana recente, seja nas tensões que explodem em revolta, seja na interação dos protestos com a cidade. Argumenta-se que junho de 2013 expôs tensões sociais engendradas na produção do espaço urbano e expressou anseios sobre um outro modo de vida urbana. Portanto, a própria cidade foi posta em questão, juntamente com novos modos de contestação.

A análise privilegia a experiência de São Paulo durante o mês de junho de 2013, utilizando-se de levantamento etnográfico próprio, dados empíricos de fontes secundárias, além levantamento bibliográfico mais abrangente. Os resultados não esgotam a questão, nem pretendem resumir a explicação sobre junho de 2013, mas apontar um outro ângulo sobre o qual observar o fenômeno.

O texto está estruturado em três seções, além da introdução e conclusão, onde são explorados três aspectos amplamente destacados nas análises dos protestos de junho de 2013: a pauta do transporte público, o formato e repertório dos protestos organizados pelo MPL, e a indignação contra a violência policial. A proposta é situá-los como pontos nodais para compreender a intersecção entre a ação coletiva e a dinâmica urbana recentes.

### **Transporte Coletivo: a cidade em pauta**

A pauta que inicia os protestos de junho de 2013 em São Paulo é a tarifa do transporte público<sup>3</sup>, e ela se mantém como a motivação principal e o centro articulador dos protestos em São Paulo até a revogação do aumento<sup>4</sup>. Essa

---

<sup>3</sup> A tarifa havia aumentado de R\$ 3,00 para R\$ 3,20 em 02 de junho de 2013. Em função de acordos do governo municipal (PT) com o governo federal (PT) para conter a inflação, o reajuste naquele ano ocorreu em junho e não em janeiro, como sempre acontecia.

<sup>4</sup> Conforme a pesquisa Datafolha (2013) do dia 17/06, auge dos protestos em São Paulo, as principais motivações eram: (57%) contra o aumento da tarifa, (40%) contra corrupção, (31%)

pauta tanto expõe a crise de mobilidade nas metrópoles, quanto anuncia um anseio pelo acesso à cidade para além do deslocamento funcional, o que indica uma mudança de percepção social sobre a cidade.

O problema do transporte em São Paulo não é novo nem é a primeira vez que gera revoltas populares, trata-se de uma questão latente na cidade e com potencial explosivo. No caso das cidades brasileiras, o transporte não pode ser dissociado do processo histórico de “urbanização periférica” (CALDEIRA 2014; 2015), o qual é marcada pela autoconstrução, irregularidade fundiária e expansão das margens urbanas, constituindo cidades espacialmente desiguais.

Essa forma de constituição do espaço urbano esteve articulada à industrialização na periferia do sistema capitalista, possibilitando a reprodução da força de trabalho a baixo custo (OLIVEIRA, 2013). De um lado, a industrialização se sustentou na superexploração da mão de obra e, de outro lado, o ordenamento urbano e a especialização do uso do solo deslocou os trabalhadores cada vez mais para as margens da cidade, onde não dispunham de infraestrutura urbana, e os custos com transporte eram maiores (KOWARICK, 1979). O resultado desse processo foi a espacialização das desigualdades sociais gerando a segregação urbana<sup>5</sup>.

Associado ao projeto de industrialização e sua dinâmica centrada na indústria automobilística, o sistema viário da cidade se constituiu com base em três características principais: a) predomínio do transporte rodoviário sobre as demais modalidades; b) priorização dos investimentos público em grandes obras viárias e fomento à produção de automóveis individuais, em detrimento do investimento no transporte coletivo; c) sistema de transporte público baseado na concessão ao setor privado para exploração comercial por meio de cobrança de tarifa ao usuário. Portanto, o sistema de transporte foi claramente orientado pela perspectiva econômica, transformando o próprio meio de circulação em mercadoria.

---

contra a violência e repressão da polícia, (27%) por um transporte público de melhor qualidade, (24%) contra os políticos, (14%) pela tarifa zero.

<sup>5</sup> Recentemente, a Folha de São Paulo (27/04/2016) publicou um levantamento de grandes mansões, com base nos dados da prefeitura, e identificou que elas correspondem a 0,1% dos imóveis na cidade e ocupam uma área equivalente a dois Parques Ibirapuera, a qual poderia abrigar um terço do déficit habitacional paulistano. Em sua maioria construída entre os anos 70 e 90, estando entre os 10 principais proprietários estão banqueiros e o atual prefeito de São Paulo, João Dória (PSDB).

Esse modelo, no entanto, vem acumulando problemas de ordem econômica, social e ambiental há muito tempo, e tem sido contestado socialmente. Os primeiros registros de ação coletiva contra os custos e mau funcionamento do serviço datam do início do século XX, e nas décadas de 1940, 1970 e 1980. Os chamados ‘quebra-quebras’ eram recorrentes e ganharam dimensão de revolta popular, protagonizadas principalmente por trabalhadores e estudantes (MOISES e MARTINEZ-ALIER, 1977; MOISES, 1981). Embora jamais fossem admitidas como ação popular, mas atribuídas à “provocadores” e tratadas como caso de polícia, essas revoltas e depredações registraram na cidade um importante ponto de tensão e jamais cessaram completamente. Ao levantar o noticiário sobre ônibus incendiados, em um único jornal, Cardoso (2013) identificou cerca de uma ocorrência por dia entre 2011 e 2013. Em editorial de 22/06/2001, a *Folha de São Paulo* afirmou a ocorrência de 636 depredações de ônibus na capital paulista no ano 2000. Antes das manifestações de junho de 2013, por exemplo, vinham ocorrendo diversos protestos e revoltas na periferia contra a situação do transporte<sup>6</sup>. Longe de serem atos irracionais de puro vandalismo ou desconectados da vida urbana, como é retratado pela mídia, as diferentes situações que motivam ataques aos ônibus revelam a centralidade da mobilidade na vida urbana e uma percepção coletiva de indignação acerca do poder público e da condição social vivida cotidianamente, que é materializada no alvo da revolta: o ônibus.

A partir dos anos 2000, o MPL passou a vocalizar a questão do transporte como um problema político, e a propor a ‘tarifa zero’ como modo de desmercantilizar o serviço.

Como um fantasma que ronda as cidades deixando marcas vivas no espaço e na memória, as revoltas populares em torno do transporte coletivo assaltaram a história das metrópoles brasileiras desde sua formação. Os bondes virados, os trens apedrejados, os ônibus incendiados, os catracas e muros ‘pixados’ com as vozes das ruas, as barricadas erguidas contra os sucessivos aumentos das passagens

---

<sup>6</sup> Em março de 2011, após uma pane no trem da CPTM, os passageiros se revoltaram e destruíram o trem, as bilheterias e as catracas das estações Francisco Morato e Caieiras, viajando sem tarifa até serem consertadas. Em fevereiro de 2013 no Grajaú, moradores locais queimaram ônibus e lotações na Av. Dona Belmira Marim. Em 2011, cerca de 2 mil moradores de M’Boi Mirim bloquearam as avenidas Guarapiranga e Guido Calói, zona sul de São Paulo, interrompendo o trânsito por cerca de 6 horas. Eles reivindicam a construção do metrô, a duplicação da estrada de M’Boi Mirim, a ampliação da faixa reversível de ônibus e a maior fiscalização do trânsito na região. Em 2013, os moradores voltaram a bloquear o terminal.

são expressão da digna raiva contra um sistema completamente entregue a lógica da mercadoria (MPL-SP, 2013a, p.11)

Se o problema do transporte e suas revoltas são antigos, ambos parecem ter adquirido novos contornos nas configurações recentes da cidade. A precariedade e os custos do transporte, que motivaram as revoltas entre os anos 1940 e 1980, continuam sendo problemas relevantes e ganham radicalidade na ação direta que exige mudanças no aqui e agora. Contudo, o MPL e os protestos de junho de 2013 passaram a pautar a questão da mobilidade urbana e a problematizar a mercantilização do transporte, clamando “por uma vida sem catracas”.

Paradoxalmente, enquanto “as metrópoles vêm cada vez mais se envolvendo em negócios globalizados, o que torna mais crítica a necessidade de eficiência do transporte público” (BANCO MUNDIAL, 2003 p.9), emerge também um desejo social pela apropriação da cidade, que está contido na pauta do transporte.

Num processo em que a população é sempre objeto em vez de sujeito, o transporte é ordenado de cima, segundo os imperativos da circulação do valor. Dessa forma, a população é excluída da organização de sua própria experiência cotidiana da metrópole, organização essa que se realiza principalmente pelo sistema de transporte, o qual restringe a mobilidade ao ir e vir do trabalho e coloca catracas em todos os caminhos da cidade. (MPL, 2013a, p.14)

A noção de ‘mobilidade urbana’ reivindicada vai além do ‘deslocamento’ funcional de um ponto ao outro da cidade, e carrega consigo o anseio pela ‘acessibilidade’ que a cidade pressupõe. Como propõe Telles (2010, p.17), a mobilidade urbana é um referencial que “mobiliza as noções conexas de circulação e acessibilidade – acesso (e seus bloqueios) a espaços, serviços, artefatos, bens e produtos que a cidade oferece e faz circular de formas desiguais e assimétricas nos espaços urbanos”. A mobilidade urbana diz respeito as condições de apropriação do tempo e do espaço na vida urbana, e são estes os valores em disputa na produção do espaço.

Segundo Urry (2007), a dimensão paradigmática das diversas mobilidades contemporâneas está na sua condição estruturante da sociedade. Tempo, redes, transporte, comunicação e informação não seriam meros elementos presentes na vida contemporânea, mas a própria forma como a vida

em sociedade se organiza e se reproduz. Ao tratar das diversas mobilidades, o autor faz referência às discrepâncias entre a racionalidade da estruturação dos sistemas de comunicação e transporte, e a lógica dos deslocamentos cotidianos e sociais, mostrando que os primeiros enfatizam a produção e o consumo, enquanto os segundos se organizam por interações mais orgânicas. Essa dimensão não funcional da mobilidade urbana é ameaçada pelo circuito econômico do capital à medida que a mercantilização se generaliza e o espaço público é privatizado, pois ela pode ser capturada ou bloqueada.

Um exemplo desta forma de interação que escapa à funcionalidade econômica da circulação e dos usos da cidade foi o fenômeno do “rolezinhos” em 2013 e 2014, quando jovens da periferia da cidade foram em bando nos Shopping Centers, sendo barrados<sup>7</sup>. A situação expõe também as barreiras ‘invisíveis’ que bloqueiam esses usos e circulação não funcional à racionalidade econômica. Por seu sentido estruturante, o impacto das condições de mobilidade nas diversas classes sociais é relevante, pois ativa marcadores da segregação acumulada no tecido urbano e ajuda a delimitar um espaço urbano restritivo e ‘exclusivista’, cujo acesso é mediado pelo mercado.

O crescente processo de mercantilização sobre a vida urbana vai além da privatização dos bens e serviços e afeta infraestruturas e processos relativos as condições gerais de reprodução. Ou seja, aquilo que antes era suporte e meio de produção torna-se também forma de inversão do capital e extração de renda (HARVEY, 2014; BRENNER ET AL, 2012), ou mesmo para operações financeiras suspeitas<sup>8</sup>. As cidades, seus espaços e estruturas se tornam recursos estratégicos na dinâmica de acumulação e expansão das fronteiras do mercado, numa decorrência da forma de “reorganização regulatória” do neoliberalismo.

A mudança regulatória mais geral prioriza respostas baseadas no mercado, orientadas para o mercado ou disciplinadas pelo mercado para problemas regulatórios; esforça-se para intensificar a

---

<sup>7</sup> Ver: MACEDO, Leticia; PIZA, Paulo Toledo. “Rolezinho” nas palavras de quem vai. G1, 17 jan. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/01/rolezinho-nas-palavras-de-quem-vai.html> Acesso em: 22 mar. 2017.

<sup>8</sup> Um relatório produzido pela *Transparency Internacional* mostrou que imóveis no valor de bilhões de dólares pertencem a pessoas jurídicas vinculadas a empresas registradas em paraísos fiscais, o que fica facilitado em países, como o Brasil, onde é possível ocultar o beneficiário final de empresas que estão comprando propriedades. Ver: [https://www.transparency.org/whatwedo/publication/sao\\_paulo\\_a\\_corrupcao\\_mora\\_ao\\_lado](https://www.transparency.org/whatwedo/publication/sao_paulo_a_corrupcao_mora_ao_lado)

comodificação em todos os domínios da vida social; e, frequentemente, mobiliza instrumentos financeiros especulativos para abrir novas arenas para a realização capitalista de lucros (BRENNER ET AL, 2012, p.18)

Um aspecto marcante desse movimento é a pressão para que os recursos do fundo público, que compunham o “antivalor” (OLIVEIRA, 1988)<sup>9</sup>, passem a integrar o circuito de valorização do capital. Como aponta Cardoso (2013, p.26), o direito ao transporte e aos demais serviços públicos são cada vez mais “um resíduo do direito à acumulação capitalista do espaço urbano”.

Sendo assim, ao questionar a tarifa do transporte público e pôr em pauta a ‘tarifa zero’, o movimento propagado pelo MPL se constitui numa frente de resistência à mercantilização e reivindica a mobilidade urbana como acesso à cidade. “Pule a catraca!” “Passe livre já!” “Uma cidade só existe para quem pode se movimentar por ela”, dizia o grafite do MPL em 2010<sup>10</sup>.

### **Formas de Contestação: a cidade como meio e objeto de disputa**

Os protestos de junho de 2013 ficaram notabilizados por seu formato inovador em relação ao padrão vigente até então. No que diz respeito ao espaço urbano, a descentralização e a dinâmica dos atos redefiniram a interação da ação coletiva com a cidade, de modo que ela deixa de ser apenas o lugar do protesto para tornar-se parte dele.

Os primeiros atos do MPL contra o aumento em 2013 foram realizados em bairros periféricos de São Paulo<sup>11</sup>, e estes bairros representaram parcela significativa dos manifestantes nos protestos centrais – 35% eram da Zona Leste e Zona Sul (DATAFOLHA, 2013). Uma das militantes explica que a descentralização das manifestações pela cidade em 2013 foi uma estratégia importante para ampliar a mobilização difundindo-a de forma mais autônoma

---

<sup>9</sup> De acordo com Chico de Oliveira, o ‘antivalor’ corresponde aos recursos investidos que não passam pelo mercado e não se orientam por sua lógica de valorização econômica.

<sup>10</sup> A inscrição numa via elevada de uma das avenidas mais movimentadas da cidade foi registrada no trabalho de Caldeira, “Inscrição e Circulação”, *Novos Estudos CEBRAP*, n.94, nov. 2012 (p.58).

<sup>11</sup> O MPL organizou atos com as escolas em Pirituba, Lapa, e Zona Sul, ocupando terminais de ônibus. No dia 29 de maio, realizou um ato no Terminal Pq. D. Pedro II, onde há o maior fluxo de pessoas. No dia 03 de junho ocorreram três atos na Zona Sul, organizados pelo MPL e MTST: A Estrada M’Boi Mirim foi bloqueada as 6h da manhã por moradores locais; o terminal Guarapiranga foi ocupado as 7h da manhã e seguiu em direção à subprefeitura; o MPL fez um ato convidando a população para o primeiro grande ato contra o aumento da tarifa.



pela cidade.<sup>12</sup> Essa lógica dos protestos se articula a uma tentativa do MPL de aproximação com as periferias, ao mesmo tempo que reforça a questão de fundo dos protestos: a mobilidade urbana, contestando também a segregação urbana.

Embora o MPL não seja um movimento periférico, sua pauta e ações são direcionadas às camadas populares das regiões periféricas, e a linguagem e práticas utilizadas buscam essa conexão com a juventude. Para além dos elementos neoarquistas e de recorrência internacional (ALONSO, 2015), o 'repertório'<sup>13</sup> e 'performances'<sup>14</sup> (TILLY, 1995; 2005; 2008) do movimento inclui aspectos locais, além da interação por meio de uma linguagem urbana que circula pelas ruas.

Essa linguagem e simbologia era mobilizada como propaganda política mesmo antes da internet ter se difundido e o *facebook* ser utilizado. Em entrevista de 2009, uma ativista do MPL fala da interação coletiva por intermédio da cidade.

[stencil] É uma parada solta do MPL. São pessoas do MPL que organizam mas é uma forma muito boa de aproximar gente. Muita gente já ligou pra gente, já mandou email, falando, "olha, vi um stencil de vocês hoje quando estava indo pra escola e quero ajudar vocês a fazer, porque tem outra estação, tem outra entrada que vocês não fizeram". E aí a gente vai lá na escola e chama a molecada, a molecada mesmo faz, tal, copia máscara. Já aconteceu isso e as pessoas se empolgam e querem se aproximar mais, principalmente o pessoal secundarista. Então é uma coisa que começa com o movimento mas que as pessoas saem fazendo por aí. [Militante do MPL] (Muralha Rubro Negra, 2009)

A ideia é interferir no cotidiano urbano, transmitindo mensagens subversivas e invertendo a propaganda institucional, a qual tem caráter normativo na conduta das pessoas.

<sup>12</sup> Ver depoimento em: MPL das raízes à Junho de 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=VR0VTTx8pm4> Acesso em 24 de out. 2016.

<sup>13</sup> Utiliza-se aqui a noção de repertório numa aproximação da seguinte formulação de Tilly (1995, p.26): "A palavra repertório identifica um conjunto limitado de rotinas que são aprendidas, compartilhadas e postas em ação por meio de um processo relativamente deliberado de escolha. Repertórios são criações culturais aprendidas, mas eles não descendem de filosofia abstrata ou tomam forma como resultado da propaganda política; eles emergem da luta. [...] Em qualquer ponto particular da história, contudo, elas [as pessoas] aprendem apenas um pequeno número de maneiras alternativas de agir coletivamente".

<sup>14</sup> As performances correspondem aos modos de execução dos repertórios, com ajustes, adaptações e improvisos, realizados pelos agentes em confronto.

Essa última onda de stencil que a gente lançou pela cidade era o "pule a catraca" com o bonequinho do Planka nu pulando a catraca, que é uma catraca bem parecida com a do nosso metrô. E a gente colocava bem na frente do metrô, ou no meio da faixa de pedestres, ou então na cara, em algum muro na frente e tal. A gente fez a linha azul quase inteira, a linha verde quase inteira, a linha vermelha do lado leste também quase inteira.

(...) é uma mensagem pra questionar... tinha acabado de subir o metrô de 2,30 pra 2,55 e a gente queria questionar a legitimidade da tarifa em uma parada pública... a gente lançou junto um panfleto que tinha o mesmo símbolo do stencil que rebatia a campanha do metrô. A propaganda do metrô era "entenda o aumento da tarifa", e o nosso panfleto "NÃO entenda o aumento" [Militante do MPL] (Muralha Rubro Negra, 2009).

Muitas vezes, o próprio 'ato' político é uma intervenção urbana, como o "pula a catraca" durante o carnaval; a "festa junina" em comemoração a junho/2013; a encenação do "casamento de Haddad com a Catraca" durante o protesto; o "Barão da Catraca" na Virada Cultural; brincadeiras e sátiras políticas ("palhaço do choq"<sup>15</sup>, "malddad"<sup>16</sup>, "zé catraca"<sup>17</sup>); o futebol de rua com o time "Autônomos FC"; os grafites produzidos em parceria com artistas do movimento hip hop; os shows de Rap promovidos com artistas apoiadores; a exposição de fotografias sobre as lutas pelo transporte, cedidas por fotógrafos apoiadores. Todos os atos são acompanhados pela bateria (M.A.L)<sup>18</sup>, cujo som ressoa pelos prédios e avenidas anunciando a passeata pela cidade.

Além de reacender no imaginário social a cidade como lugar de encontro e da festa, como definiu Lefebvre (2001), essas ações dialogam com expressões de caráter popular e expressões culturais produzidas na periferia desde os anos 1990. Ao tratar das mudanças qualitativas que vêm ocorrendo na periferia de São Paulo, Caldeira (2015) destaca o movimento hip-hop, abrangendo o rap, o grafite, a literatura marginal, e o skate. Ela afirma que essa produção cultural dispersa rearticulou a visão sobre as periferias e tem criado novos imaginários que circulam de forma autônoma e não-regulada, "imaginários cristalizados nas ruas e que expressam algumas das desigualdades e tensões sociais que constituem a metrópole" (p.134). Enquanto suporte pelo qual circulam essas

---

<sup>15</sup> Referência à repressão comandada pelo governador Geraldo Alckmin

<sup>16</sup> Referência à postura do prefeito de São Paulo, Fernando Haddad

<sup>17</sup> O sujeito que chuta a catraca, símbolo do logotipo do MPL

<sup>18</sup> Fanfarra do MPL, denominada Movimento Autônomo Libertário

expressões culturais, a cidade também é apropriada coletivamente, desencadeando uma disputa pela produção do espaço público<sup>19</sup>.

Esse mesmo movimento de 'apropriação' da cidade fez parte dos protestos de junho de 2013, a medida que os percursos pela cidade tinham um sentido tático e um efeito simbólico. Em lugar do formato tradicional com aglomerações fixas, o MPL adotava o deslocamento pela cidade, por entendê-la como objeto e instrumento da luta: "Se a retomada do espaço urbano aparece como objetivo dos protestos contra a tarifa, também se realiza como método, na prática dos manifestantes, que ocupam as ruas determinando diretamente seus fluxos e usos." (MPL, 2013a, p.16).

Por um lado, os percursos se constituem em um momento de descoberta da cidade, em que os manifestantes rompem simbolicamente com a segregação social, acessam lugares exclusivos para os carros, andam por lugares 'proibidos' e 'perigosos' e perdem o medo das ruas, que é construído diariamente pelos meios de comunicação. Ao ocupar as ruas com seus corpos, o coletivo ganhava corpo e o espaço urbano resgata seu sentido público. Enquanto as pessoas percorriam as ruas em junho de 2013, observam a cidade de outro ângulo, interagem com suas estruturas e resignificam os lugares, deixando suas marcas por meio de projeções nas paredes dos prédios, pichações, grafittis, stencils e lambe-lambes. Por outro lado, ao definir o fluxo urbano como alvo da ação direta, os protestos de junho de 2013 anunciaram o conflito pela cidade e seus usos, tornando-se os mais contestados pelos agentes da ordem e os mais reprimidos pela PM.

Ao ameaçar a ordem com o caos: "*se a tarifa não baixar, a cidade vai parar*", a cidade foi mobilizada como instrumento da ação coletiva.

A cidade é usada como arma para sua própria retomada: sabendo que o bloqueio de um mero cruzamento compromete toda a circulação, a população lança contra si mesma o sistema de transporte caótico das metrópoles, que prioriza o transporte individual e as deixa à beira de um colapso. Nesse processo, as pessoas assumem coletivamente as rédeas da organização de seu próprio cotidiano. (MPL, 2013a)

---

<sup>19</sup> Essa disputa pela produção do espaço envolve concepções distintas acerca dos usos da cidade, e se tornou muito evidente no início de 2017, quando a Gestão Dória (PSDB) em São Paulo pôs em prática o projeto 'cidade linda', apagando os grafittis das regiões centrais e perseguindo os pichadores, acusando-os de 'vândalos'.

Os travamentos desencadearam uma reação agressiva da grande imprensa, colocando as claras o conflito em torno do ordenamento urbano. Os editoriais dos dias 12 e 13 da *Folha* e do *Estadão*, respectivamente, que vinham criminalizando o movimento desde o início, deram o comando ao Poder Público para que agisse com severidade: “Retomar a Paulista” e “Chegou a hora do basta”.<sup>20</sup> No mesmo dia, Arnaldo Jabor, na Rede Globo, fez uma clara associação com o crime ao se referir aos atos do MPL-SP: “mas, afinal, o que provoca um ódio tão violento contra a cidade?! Só vimos isso quando a Organização Criminosa de São Paulo [PCC] queimou dezenas de ônibus... não pode ser por vinte centavos!”<sup>21</sup>

A definição do percurso e sua realização se tornou o principal ponto de tensão nos protestos, já que as autoridades exigiam que os trajetos fossem informados com antecedência e os responsáveis identificados<sup>22</sup>, enquanto os integrantes do MPL-SP alegavam que essa era uma opção política do movimento, cabendo à PM apenas garantir o direito de manifestação qualquer que fosse o trajeto optado.<sup>23</sup> Nesse impasse pelo sentido da cidade, o conflito explode na forma de violência policial, como ficou marcado no dia 13/06 em São Paulo, quando a PM impediu os manifestantes de acessar a Av. Paulista.

Assim, o formato dos protestos envolveu um momento de ‘apropriação’ coletiva da cidade restabelecendo seu ‘valor de uso’ (LEFEVRE, 2001), por meio da experimentação urbana distinta daquela funcional e cotidiana da cidade mercado. E também promoveu uma intervenção sobre a ‘circulação’ (HARVEY, 2014) afetando o ‘valor de troca’, por meio da ação direta com travamento das principais vias da cidade. A opção estratégica e o efeito político desse modo de

---

<sup>20</sup> Consultar editoriais em: <http://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2013/06/1294185-editorial-retomar-a-paulista.shtml>; <http://opiniao.estadao.com.br/noticias/geral,chegou-a-hora-do-basta-imp-,1041814> Acesso 22 nov. 2016.

<sup>21</sup> Ver: <http://g1.globo.com/jornal-da-globo/videos/t/edicoes/v/arnaldo-jabor-fala-sobre-onda-de-protestos-contr-aumento-nas-tarifas-de-onibus/2631566/> Acesso em 22 nov.2016.

<sup>22</sup> Durante uma reunião na Secretaria de Segurança Pública de SP, o secretário, Fernando Grella, não apenas pediu para que o trajeto fosse informado antecipadamente, como também solicitou que os integrantes do MPL usassem camisetas brancas para facilitar a identificação pela polícia. Os dois pedidos foram recusados pelos manifestantes, alegando que informariam o percurso momentos antes do ato. Ver: <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2013-06-17/comandante-geral-da-pm-sugere-politizacao-de-protestos-em-sao-paulo.html> Acesso em 31 out. 2016.

<sup>23</sup> Entrevista no Programa ‘Roda Viva’, TV Cultura, em 17/06/2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8FacFeGixxY> Acesso em 20 ago. 2015.

ação coletiva revelam uma outra percepção política sobre a cidade e têm um significado contestatório acerca das configurações urbanas recentes.

Esse aspecto pode ser melhor observado a partir dos conflitos em torno dos eventos da Copa do Mundo e das Olimpíadas no Brasil, os quais alimentaram os protestos de 2013 e também os prolongaram. Os projetos envolvendo os megaeventos reconfiguraram o espaço urbano segundo seu 'valor de troca', gerando remoções e deslocamentos dos moradores, inclusive nos bairros periféricos. A 'ocupação Copa do Povo' feita pelo MTST no bairro de Itaquera em São Pulo<sup>24</sup> e o levante na favela da Rocinha contra o teleférico denunciariam essa situação (ROLNIK, 2015), em que planejamento urbano, acumulação de capital e estado de exceção confluem para a produção de um espaço mercantilizado. As determinações contratuais definidas pela FIFA estabelecem uma situação de exceção, em que o espaço público é regulado pela lógica privada, com a garantia do Estado.

A resistência a esse processo por meio dos movimentos de moradia e dos Comitês Populares da Copa, formados desde 2011, constituiu base organizativa para os protestos de junho de 2013 e intensificou as lutas urbanas. Uma das principais ações associadas aos protestos de junho e utilizadas pela ação coletiva tem sido as ocupações de espaços públicos e propriedades em desuso. Alguns estudos têm destacado experiências coletivas, que carregam o 'espírito' de junho para experimentos sociais urbanos, como o caso do 'ocupe estelita' no Recife/PE (ANDRADE, LINS E LEMOS, 2014), o 'ocupe o cocó' em Fortaleza/CE (PINHEIRO, 2014), a 'ocupa Ales' (Assembleia Legislativa do Estado) no Rio de Janeiro/RJ, as 'ocupações' em Belo Horizonte/MG (RENA e BRUZZI, 2014), e ainda as ocupações das escolas públicas ocorridas em São Paulo/SP em 2015.

Essas experiências, ao mesmo tempo que constituem experimentações coletivas de sociabilidade e criação política, também revelam uma outra percepção social sobre a cidade e seu modo de vida. Esse é um aspecto relevante para entender a ação coletiva recente, pois ela remete a um fator

---

<sup>24</sup> Em São Paulo, a construção do estádio do Corinthians em Itaquera, região periférica da zona leste, associado a outros investimentos públicos decorrentes da Copa do Mundo conduziram a um processo de valorização urbana, que favoreceu os investidores privados, enquanto elevou os aluguéis e os serviços na região, aumentando o custo de vida da população local ou forçando o deslocamento para áreas mais distantes. Além disso, moradias 'indesejadas' ou situadas nas áreas de investimentos deveriam ser removidas, o que levou à resistência contestação, como foi o caso da 'ocupação Copa do Povo', organizada pelo MTST.

geracional<sup>25</sup> e está associada à dinâmica mesma da produção do espaço urbano. Enquanto as gerações anteriores autoconstruíram os bairros periféricos e lutaram por melhores condições de infraestrutura e serviços públicos, buscando fixar-se no território urbano onde constituíram seus vínculos sociais; as gerações mais novas vivem num espaço urbano menos precário, porém mais fragmentado e menos acessível, constroem seus vínculos em circuitos dispersos e redes desterritorializadas, e lutam por mobilidade.

Se os movimentos urbanos dos anos 1970 e 1980 obtiveram avanços na cidadania e legaram um espaço urbano melhor para viver (HOLSTON, 2012), os movimentos atuais tem de se ver com outros modos de segregação e a intensificação dos processos econômicos de valorização urbana. Assim, a noção de ‘direito à cidade’ que passa a ser vocalizada pelos novos coletivos difere daquela recorrente no movimento de Reforma Urbana desde o processo de democratização, a qual continha um caráter programático em torno do planejamento urbano, redistribuição de recursos e regularização urbana. Para os novos coletivos, o ‘direito a cidade’ está mais associado ao acesso à cidade em suas múltiplas dimensões e ao direito de produzi-la como um modo de vida.

Dessa foram, os conflitos na/pela produção do espaço urbano vão, ao mesmo tempo, alterando as configurações urbanas e o modo como a cidade é experimentada socialmente e percebida politicamente. Como destaca Caldeira (2015, p.127), a urbanização também engendra “novos modos de política e tipos de cidadãos, reivindicações e circuitos de contestações”.

### **Violência Policial: a cidade sob controle**

A repressão policial foi uma constante nos atos organizados pelo MPL desde sua origem, sobretudo porque seus protestos tem um traço de rebeldia e transgressão da ordem, inclusive pela presença dos *black blocs* com a destruição simbólica de vidraças dos bancos e concessionárias de carros, queima de ônibus e pichações. Como apontado anteriormente, os percursos e o travamento das vias nunca foi um ponto pacífico, especialmente porque a PM tinha para si o objetivo de manter o controle sobre o ordenamento urbano. Esse

---

<sup>25</sup> Uma das características dos protestos de junho de 2013 foi a faixa-etária jovem, em São Paulo, a pesquisa realidade no dia 17, aponta que 68% tinha até 35 anos e 22% eram estudantes (DATAFOLHA, 2013a).

propósito foi às últimas consequências no dia 13 de junho de 2013, quando as forças policiais compuseram uma barreira no trajeto do movimento. Conforme os relatos dos participantes e jornalistas que acompanhavam o protesto, sem que houvesse qualquer incidente, os policiais trocaram a senha da repressão e iniciaram o ataque contra os manifestantes.

Essa situação, que se repetia desde 2006, em 2013 desencadeou a massificação dos protestos seguintes e o repúdio à violência policial ingressou na pauta<sup>26</sup>. Diferente das situações anteriores, o protesto era maior e o uso das mídias alternativas e da Internet possibilitou produzir e circular uma narrativa alternativa ao velho roteiro da grande imprensa, que criminalizava os manifestantes. Quando a repressão policial entrou em cena, ela detonou mais uma tensão latente na vida urbana vista desde sua realidade cotidiana nas periferias, onde a ‘segurança pública’ tem feição de guerra declarada contra os pobres<sup>27</sup> e a pacificação é uma porta de entrada para o mercado.

Desde os anos 1990 é possível verificar que a segregação social se pulveriza pela cidade, com a delimitação dos espaços urbanos. Essa tendência assume formas variadas, como: processos de gentrificação de áreas centrais<sup>28</sup>, ‘operações urbanas’, “pacificação” de favelas, periferização persistente da habitação popular, condomínios fechados com áreas exclusivas. São formas de segregação apoiadas no medo, passividade e individualismo, que implicam a destruição da esfera pública. Esse modo de sociabilidade se objetiva no espaço, com seus ambientes privativos, imóveis murados, espaços públicos cercados e acessos restritos, homogeneidade dos bairros, etc<sup>29</sup>.

Além da restrição da esfera pública, há uma gestão da tensão social operada por agentes públicos e privados envolvidos na produção ‘oficial’ da

---

<sup>26</sup> Conforme pesquisa Datafolha (2013a), no primeiro ato após a repressão em São Paulo 31% dos manifestantes protestavam contra a violência policial e 13% por mais segurança

<sup>27</sup> De acordo com os dados do atlas da violência (IPEA/FBSP, 2017), o Brasil chegou a uma taxa de homicídio de 28,9 a cada 100 mil, o que corresponde a 10% dos homicídios do mundo. 54% dos homicídios são jovens (até 29 anos), e 71% são negros. Também chama a atenção não apenas o grau de letalidade do Polícia, como também as disparidades nos registros dos dados, três vezes inferior aos produzidos pela Saúde, além dos diversos casos sem identificação.

<sup>28</sup> Reconfiguração urbana com a tomada das áreas centrais pelas classes mais altas e expulsão direta ou indireta dos pobres.

<sup>29</sup> Estudos recentes revelam que essa tendência tem avançado sobre as cidades médias brasileiras. Ver (SIQUEIRA ET AL, 2016).

cidade, buscando evitar o conflito por meio do isolamento e separação dos campos de tensão. Acompanhados de discursos de conciliação, consenso e manutenção da ordem, esse modo de controle social já vem sendo operado, ironicamente, como ação de “pacificação”. Trata-se de um modo de gestão que tem como paradigma o controle dos espaços coletivos, das redes virtuais, das estruturas e práticas sociais, e da circulação dos corpos a partir da produção da ideia da guerra e da insegurança. Conforme Graham (2016), o funcionamento das cidades se inscreve e depende de suas redes e aparatos sociotécnicos entrelaçados com políticas de espaço e o governo da cidade.

Embora esse estado de vigilância não seja uma novidade, é perceptível a sua intensificação na última década, associado a territórios urbanos circunscritos: operações urbanas, intervenções nas periferias das grandes cidades, nos entornos de campos de futebol, nos eventos esportivos. Há uma sinergia entre as operações de higienização, a eliminação de corpos, e a repressão das manifestações que coloca na mira das forças da ordem todos os potenciais insurgentes e configura um estado de vigilância da vida, das subjetividades e da política.

Todas as essas tensões represadas no cotidiano da cidade vieram à tona em junho de 2013 por ocasião dos megaeventos, que criaram territórios de exceção, e da repercussão da repressão dos protestos contra o aumento do transporte. Descortinou-se, então, uma cidade cindida entre o ‘estado de sítio’ e o ‘estado de direito’, que divide os pobres e os ‘homens de bem’; e a periferia foi projetada no centro da cidade e aos olhos da sociedade. A hipertrofia da dimensão vigilante-repressiva da gestão sobre o espaço urbano fez confluír nas ruas a unidade/solidariedade social. No Rio de Janeiro/RJ a insurgência periférica foi muito mais marcante em vista da condição mais aflorada desses processos e do caráter mais popular dos protestos, como ilustra a mobilização em torno do desaparecimento do pedreiro ‘Amarildo’: “cadê o Amarildo?”.

Para alguns autores (CAVA e COCCO, 2014) a insurgência representa uma linha de fuga, um levante que vem a confirmar a potência minoritária e insurgente da própria metrópole como forma radical e conflituosa. O levante é contra todo o tipo de opressão, sobretudo aquela mediada pelo Estado, e por uma democracia substantiva como direito à política e de instituir o novo. Já na análise de Arantes (2014, p.375), a ‘insurgência’ urbana dos periféricos forneceu



o conteúdo faltante à “doutrina da contrainsurgência” há muito tempo operando em caráter preventivo por meio da “política de pacificação”<sup>30</sup>.

Como aponta Souza, uma característica comum à lógica de controle sócio-espacial tanto nos países do “Norte” como do “Sul” é a preocupação com as insurgências sociais:

Tanto lá como aqui, não são apenas terroristas e criminosos que estão na mira das ‘forças da ordem’, mas sim qualquer agente potencialmente perturbador da ordem sócio-espacial hegemônica – a começar por movimentos sociais emancipatórios e protestos antissistêmicos em geral, desde resistências à gentrificação até demonstrações contra o G7, o Banco Mundial ou o Fundo Monetário Internacional (FMI) (SOUZA, 2016 p.15).

De fato, desde que a emergência dos protestos em massa, ampliam-se os instrumentos legais que passam a justificar a intervenção militarizada no espaço urbano. Em junho de 2013 foram aprovadas leis que proibiam o uso de mascaradas nos protestos, enquanto muitos policiais circularam sem identificação obrigatória. Com a justificativa dos eventos da Copa do Mundo, o governo brasileiro, pressionado pelo Grupo Ação Financeira internacional, aprovou também a “Lei anti-terrorismo” (Lei 13.260), que tipifica o terrorismo numa tentativa de aproximar os movimentos sociais desse crime. O Ministério da Defesa elaborou de execução da “Garantia da Lei e da Ordem” em 2013, para o emprego das Forças Armadas sempre que houver o “esgotamento” dos órgãos de segurança pública na contensão dos “movimentos contestatórios”. No treino descrito pelo “Manual” de atuação das FA, as “forças oponentes” são os “elementos integrantes de movimentos sociais reivindicatórios, de oposição ou protesto, comprometendo a ordem pública”.

Ao mostrar-se como potência, a insurgência social também coloca as forças da ordem em alerta, ativando novas formas de controle e mecanismos de contensão. Desde os protestos de junho, a orientação da Segurança Pública nos protestos massivos não é conter, mas controlar/monitorar os protestos, ainda que a contenção em massa não esteja descartada.

---

<sup>30</sup> Conforme Arantes (2014, p.368), a política de pacificação consiste uma forma de controle social que combina o ‘choque’ característico do “capitalismo de desastre” (Naomi Klein) com a “acumulação por espoliação” (David Harvey) na gestão de territórios na orla da nova onda de exploração econômica. Nesse sentido, as UPPs no Rio de Janeiro correspondem a dispositivos de governo.

Nós gravamos as manifestações e vamos continuar com isso para um cruzamento de imagens. As pessoas que chegarem mascaradas, com mochilas e malas serão revistadas. Quem está mascarado, com mochila e mala não está indo se manifestar, não está indo exercer o direito de manifestação. Está procurando baderna, vandalismo. (...)

Nós temos imagens, dados de internet que mostram que os black bloc constituem uma organização criminosa que quer o vandalismo, depredar, atacar a polícia e não só a polícia. O Passe Livre acoberta os black bloc. As lideranças do Movimento Passe Livre têm ligação com os Black Block e isso também será investigado. (Alexandre de Moraes, Secretário de Segurança Pública do Governo Alckmin, 2016)<sup>31</sup>

Desse modo, a reinvenção organizacional e tática dos movimentos não é só uma demanda de mobilização é também uma urgência da resistência, visto que a resposta estatal no controle da ação coletiva tende a neutralizar as estratégias e táticas já experimentadas cada vez mais rápido.

### **Considerações Finais**

Nesse trabalho procurou-se evidenciar a conexão entre a ação coletiva recente e a dinâmica urbana, olhando para os protestos de 2013 como um momento societário em que tensões sociais inscritas afloram nas ruas. Nesse sentido, questões aparentemente desconexas nos protestos de junho de 2013, tais como: o transporte público, repertórios de ação coletiva, e o controle policial, revelam distintas faces do conflito pela produção do espaço urbano, que foram emergindo e alimentando as mobilizações. Uma vez deflagrados os protestos, a ação coletiva provoca um momento de ruptura com o ordenamento urbano instituído, rompendo a rotina cotidiana e promovendo uma outra interação com a cidade.

Com isso, destaca-se que a cidade não foi apenas o *lugar* onde os protestos aconteceram nem o *contexto* da ação coletiva, mas ela própria tem sido objeto de disputa e instrumento de luta. Nesse sentido, a noção de 'direito a cidade', que se tornou cada vez mais recorrente nos discursos dos coletivos e movimentos desde de junho de 2013, ganha um sentido comum, ainda que não seja vocalizada em termos programáticos. Diferente da proposta de Reforma Urbana protagonizada pelos movimentos sociais do ciclo de democratização, em

---

<sup>31</sup> G1.Globo. 16/01/2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/01/pm-vai-repetir-acao-desta-terca-em-protesto-sem-trajeto-diz-secretario.html> Acesso em 12 dez. 2016.

que a cidade era o espaço a ser planejado e redefinido, o que se observa nas mobilizações recentes são disputas pela apropriação da cidade, de seus usos e definição, confrontando o sentido mercantil que se impõe sobre esfera pública. Nota-se que, na última década, multiplicaram-se iniciativas e práticas variadas em torno de um certo 'ativismo urbano' (na falta de expressão melhor), o qual pode estar constituindo uma nova tendência dentro da ação coletiva, mas que ainda não está mapeado e explorado analiticamente.

Os protestos de junho de 2013 assinalaram conflitos e tensões em erupção, os contornos e a orientação desse movimento societal ainda estão em curso e são incertas. No entanto, parece claro que a compreensão desse processo e seus desdobramentos passa por esse imbricamento com a problemática urbana.

## Bibliografia

ANDRADE, Erico; LINS, Liana Cirle; LEMOS, Frida. "Nem solitárias, nem amargas: a luta pelo direito à cidade pelas e para as pessoas - o caso do ocupe estelita". In: TIBLE, Jean; ET AL (orgs). *Junho: potência das ruas e das redes*. São Paulo: Friedrich Ebert Stiftung, 2014.

ARANTES, Paulo. "Depois de junho a paz será total". In: *O novo tempo do mundo* São Paulo: Boitempo, 2014.

BANCO MUNDIAL. *Cidades em movimento: estratégia de transporte urbano do Banco Mundial*. Trad. Eduardo de Farias Lima. São Paulo, SP: Sumatra, 2003. Disponível em: [http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/portuguese\\_cities\\_on\\_the\\_move.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/portuguese_cities_on_the_move.pdf) Acesso em 10 ago. 2016.

BRENNER, Neil; MARCUSE, Peter; MAYER, Margit (orgs). *Cities for people, Not for Profit: critical urban theory and the right to the city*. London/Ney York: Routledge, 2012.

CALDEIRA, Teresa. Social Movements, Cultural Production, and Protests São Paulo's Shifting Political Landscape. *Current Anthropology*, v.56, n. S11, out/2015. Disponível em: <http://www.journals.uchicago.edu/doi/full/10.1086/681927> Acesso em 07 abr. 2017.

CALDEIRA, Teresa. Peripheral urbanization. Lecture presented at *LSE Cities*, London, October 23, 2014.

DATAFOLHA. *Contagem da manifestação do Largo da Batata: 17/06/2013*. Disponível em: <<http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2013/06/19/contagem-manifestacao-lgo-da-batata.pdf>>. Acesso em; 08 out. 2015.

CARDOSO, Adalberto. As jornadas de junho e a mercantilização da vida coletiva. *Insight*, p. 23–27, 2013.

CAVA, Bruno. "A cidade da peste e seus carnavais". In: CAVA, Bruno; COCCO, Giuseppe (orgs). *Amanhã vai ser maior: o levante da multidão no ano que não terminou*. São Paulo: AnnaBlume, 2014.

CAVA, Bruno; COCCO, Giuseppe (orgs). *Amanhã vai ser maior: o levante da multidão no ano que não terminou*. São Paulo: AnnaBlume, 2014.

GRAHAN, Stephen. *Cidades Sitiadas: o novo urbanismo militar*. São Paulo: Boitempo, 2016)

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

IPEA e FBSP. *Atlas da Violência (2005-2015)*. Rio de Janeiro, 2017.

KOWARICK, Lúcio. *A Espoliação Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

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

MOISES, J.A. e MARTINEZ-ALIER, V. A revolta dos subúrbios ou “Patrão, o trem atrasou”. In: *Contradições urbanas e movimentos sociais*, Rio de Janeiro: CEDEC/PAZ e Terra, 1977.

MOISES, José Álvaro. Protesto urbano e política: o quebra-quebra de 1947. *Revista CEDEC*, São Paulo, n. 5, 1981.

MOREIRA, Clarissa. “Notas sobre os devires da metrópole” In: CAVA, Bruno; COCCO, Giuseppe (orgs). *Amanhã vai ser maior: o levante da multidão no ano que não terminou*. São Paulo: AnnaBlume, 2014.

MPL, Movimento Passe Livre. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: MARICATO, Ermínia. et al. *Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013a.

MPL, Movimento Passe Livre. *Carta de princípios*. 2013b. Disponível em: <http://saopaulo.mpl.org.br/apresentacao/carta-de-principios/> . Acesso em 10 jan. 2016.

Muralha Rubro Negra. Transcrição de depoimento em áudio produzido pelo CMI. Transcrição de depoimento em áudio ao CMI, durante a exposição "da rua: que pintura é essa?". Funarte, SP, 2009. Disponível em: [http://muralharubronegrabrasil.blogspot.com.br/2009\\_10\\_01\\_archive.html](http://muralharubronegrabrasil.blogspot.com.br/2009_10_01_archive.html) Acesso em 10 dez. 2016.

OLIVEIRA, Francisco de. “Crítica da razão dualista”. In: \_\_\_\_ *Crítica à Razão Dualista: o ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2013.

PINHEIRO, Valéria. Fortaleza: #OcupeOCocó. In: MORAES, Alana et al. *Junho: potência das ruas e das redes*. São Paulo: Friedrich Ebert Stiftung, 2014.

RENA, Natacha; BRUZZI, Paula. “As ocupações em Belo Horizonte: biopotência e estética da multidão” In: CAVA, Bruno; COCCO, Giuseppe (orgs). *Amanhã vai ser maior: o levante da multidão no ano que não terminou*. São Paulo: AnnaBlume, 2014.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SIQUEIRA, B. V. *et al.* Novas configurações em periferias de cidades médias paulistas: A proliferação dos empreendimentos habitacionais com controle de acesso. *Revista Políticas Públicas & Cidades*. v. 4, n. 1, p. 69-92, 2016

SOUZA, Marcelo Lopez. Apresentação: cidades e militarização, de 'norte a 'sul'. In: GRAHAN, Stephen. *Cidades Sitiadas: o novo urbanismo militar*. São Paulo: Boitempo, 2016)

TELLES, Vera da Silva. *A Cidade nas Fronteiras do Legal e Illegal*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010.

TELLES, Vera da Silva. Cidade: Produção de espaços, formas de controle e conflitos. *Revista de Ciências Sociais*, Fortaleza, v. 46, n. 1, pp. 15-41, jan/jun, 2015.

TILLY, Charles. Contentious repertoires in Great Britain, 1758-1834. In: Traugott, Mark (org.). *Repertoires and cycles of collective action*. Durham, NC: Duke University Press, 1995, p. 15-42.

TILLY, Charles. *Identities, boundaries & social ties*. Boulder, CO/Londres: Paradigm Publishers, 2005

TILLY, Charles. *Contentious performances*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

URRY, John. *Mobilities*. London: Polity, 2007.