Como avaliar a mobilidade urbana nas cidades latino-americanas a partir do debate sobre a justiça? Uma reflexão a partir do caso da cidade de Curitiba

Kauê Avanzi[1]
Tania Herrera Romero[2]

Resumo

As cidades latino-americanas, nos últimos anos, vêm passando por um período de intensas transformações políticas, econômicas e culturais como consequência de políticas neoliberais aplicadas ao espaço urbano. Quando pensamos na questão da justiça social, o planejamento e a produção do espaço urbano, existem elementos que conformam a vida cotidiana dos habitantes das cidades que estão para além do plano econômico e que precisam ser mensurados se quisermos compreender melhor nosso processo de urbanização. Partindo da teorização sobre a noção de justiça, com enfoques na Geografia e na Filosofia política, fazemos uma análise da mobilidade urbana em Curitiba-PR, refletindo sobre o quão justas são as políticas implementadas na cidade em relação às representações construídas para os cidadãos nas tomadas de decisão. Sustentamos que o urbanismo neoliberal afeta negativamente a vida cotidiana de trabalhadores pobres que vivem e se deslocam no espaço, enquanto o planejamento urbano se coloca sob pressupostos de neutralidade e racionalidade técnica, visando encobrir seu principal objetivo: a acumulação capitalista às custas do empobrecimento dos habitantes periféricos. Na análise do transporte urbano, encontramos as múltiplas faces da injustiça presentes na produção do espaço nas cidades latino-americanas, questionadas em diversas escalas por movimentos sociais.

Palavras-chave: Justiça; Mobilidade Urbana; Democracia; Planejamento Neoliberal; Urbanização latino-americana.

How to assess urban mobility in Latin American cities from the justice debate? A reflection from the case of Curitiba

Abstract

In recent years, Latin American cities have been going through a period of intense political, economic and cultural transformations as a consequence of neoliberal policies applied to urban space. When considering the question of social justice, the planning and production of urban space, there are elements that shape the daily lives of city dwellers that go beyond the economic plan and need to be measured if we want to better understand our urbanization process. Starting from the theorization on the notion of justice, with a focus on Geography and Political Philosophy, we make an analysis of urban mobility in Curitiba-PR, reflecting on how fair the policies implemented in the city are in relation to the representations built for citizens in decision-making. We argue that neoliberal urbanism negatively affects the daily lives of poor workers who live and move in space, while urban planning places itself under the assumption of neutrality and technical rationality, aiming to cover up its main objective: capitalist accumulation at the expense of the impoverishment of peripheral inhabitants. In the analysis of urban transport, we find the many faces of injustice present in the production of space in Latin American cities, questioned at various scales by social movements.

Keywords: Justice; Urban Mobility; Democracy; Neoliberal Planning; Latin American Urbanization.

[1] Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-graduação em Geografia Humana pela FFLCH-USP. Professor substituto de Geografia no Ensino Técnico Integrado em Mecânica e Informática e da Licenciatura em Ciências Sociais no Instituto Federal do Paraná Campus Paranaguá. Email: kaue.av@gmail.com

[2] Doutoranda em Geografia pela Université Paris Diderot, Membro do Centre d'études en sciences sociales sur les mondes africains, américains et asiatiques (CESSMA) e docente auxiliar na Universidade Nacional Mayor de San Marcos – Lima-PE. Email: therrerar@unmsm.edu.pe

Introdução

O chamado "milagre econômico" latino-americano, conforme experimentado desde as décadas de 1970, com a emergência das políticas neoliberais, e com mais intensidade no início dos anos 2000, ocorreu às custas do esvaziamento e modernização do campo e da explosão demográfica e urbana, assim como a intensificação do consumo e do crédito (Santos, 2000, p. 135). Dentro deste contexto, grande parte da população não consegue inserir-se plenamente ao modo de vida urbano, vivendo informalmente a cidade, trabalhando nos chamados "circuitos inferiores da economia". (Op. Cit.). Este modelo, na América Latina, parece ter-se esgotado.

O ano de 2019 foi de mudanças de direção muito bruscas nos sentidos político e econômico em toda a América Latina, rupturas reforçadas em 2020, pela maior crise econômica na história de nosso continente. No Brasil, grandes marchas protagonizadas por mulheres e estudantes atravessam todo o processo eleitoral e o primeiro semestre de governo do presidente Jair Bolsonaro. No Haiti, no mês de fevereiro de 2019 milhões vão às ruas contra o aumento no custo de vida crescente, após o crescimento da pobreza decorrente do terremoto de 2010 e as sucessivas falhas dos governos seguidos em dar respostas a esta questão[3]. Uma insurreição popular abala as estruturas do governo de Lenin Moreno no Equador. O aumento das tarifas de trens urbanos em Santiago de Chile quase põe abaixo o governo de Sebastián Piñera, e quando começamos a escrever este texto havia uma ameaça de guerra civil na Bolívia devido ao golpe militar realizado após a eleição para o quarto mandato de Evo Morales. A expansão geográfica do novo coronavírus na América Latina encontrou um ambiente favorável nas desigualdades que estão na origem da produção de nossas cidades. Ainda que o temor pelo contágio do vírus seja grande, isto não conteve totalmente as expressões de descontentamento da população organizada.

A pandemia revelou problemas estruturais nos sistemas de saúde, educação, previdência e transportes. Milhares de pessoas pobres tiveram que sair às ruas para realizar sua sobrevivência e se encontram, hoje, mais desprotegidos e expostos ao contágio devido às precárias condições do sistema de transportes de massa nas metrópoles latino-americanas[4]. Portanto, pensar o processo de

[3] "Haiti soma mais de uma semana de protestos contra o governo de Moise", *El país*, disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/02/15/album/1550250482_649881.html Acessado em 30/08/2020.

[4] "As análises evidenciaram discrepâncias entre as características reportadas nas notificações de SRAG para a COVID-19 dos pacientes de raça branca para aqueles de raça preta e parda. Verificou-se que a proporção de óbitos em pacientes pretos e pardos foi maior do que a de brancos, mesmo por faixa etária, por nível de escolaridade, e em município de IDHM elevado. As chances de mortes de um paciente preto ou pardo analfabeto (76%) são 3,8 vezes maiores que um paciente branco com nível superior (19,6%), confirmando as enormes disparidades no acesso e qualidade do tratamento no Brasil." (NÚCLEO DE OPERAÇÕES DE INTELIGÊNCIA EM SAÚDE, 2020. P. 11)

urbanização em países periféricos nos é um desafio na medida em que algumas contradições que nos aparecem como parte de um debate estrutural e econômico possuem rebatimentos no nível do vivido, e que podem ser diferenciados a depender da classe social, do gênero, da raça, e da posição política que ocupamos na estrutura de representação democrática. Acreditamos que é possível tornar visíveis algumas contradições e injustiças da urbanização capitalista contemporânea a partir da mobilidade urbana e dos sistemas de transporte urbano das metrópoles latino-americanas como eixos de análise.

Na América Latina, os métodos governamentais e estatais para grafar o Espaço não coincidem com a Geografia Popular, da vida cotidiana. Uma das questões centrais é: quem interpreta a cidade? Através de quais marcos conceituais formula seus problemas? Com que sensibilidade se aproxima das urgências de seus habitantes? Vários autores já enfatizaram as abstrações com que os planificadores elaboram seus diagnósticos e receitas (LEFEBVRE, 2010, e para o caso latino-americano, ver BEUF, 2016). Projetos urbanos são impostos sem que existam possibilidades de que vozes diversas participem de sua elaboração. Desta maneira, constroem-se representações que apagam os conflitos que o modo de produção implica na vida cotidiana de um ou outro período histórico. A Geografia oficial é um aconchego, uma história do poder contada por aqueles que o detém. Marx (2006), em sua crítica a Hegel, desenvolve a ideia de uma *identidade ilusória*, ou seja, quando a classe dominante se utiliza dos aparelhos jurídicos e institucionais do Estado para fazer com que seus interesses particulares de classe apareçam como se fossem os interesses de toda a sociedade.

Os urbanistas, por exemplo, vão contar a história de uma cidade pensando unicamente em seus elementos formais, como uma sequência de projetos e intervenções espaciais que enaltecem a imagem de técnicos e governantes que “inovam” na construção de uma cidade com tal ou qual forma arquitetônica ou urbanística como elemento representativo de toda uma cidade, apagando suas diferenças internas. Trata-se de uma Geografia tecnocrata, composta por linhas em folhas de papel, projetos, inovações técnicas, mas que ignora as contradições, os conflitos, a arte e a poesia que a vida humana traz ao chão urbano (LEFEBVRE, 1969).

A construção destas representações, que Raoul Vainegem (2002) chama de *papéis urbanos*, o processo onde o objeto (cidade) se curva ao sujeito (planejador) ao mesmo tempo em que objetifica-o (urbano). No contexto capitalista de produção da cidade, o imperativo da acumulação ampliada de mais-valor acarreta uma difícil identificação com os diversos sistemas técnicos transformados e construídos; o humano se coloca como um algo externo, uma segunda natureza que nos coloca

alheios às relações com o ambiente. O caráter opressor dos espaços construídos e dos sistemas técnicos hegemônicos impostos verticalmente (SANTOS, 2012), nos convoca a refletir sobre a posição que ocupamos, como cidadãos, na produção e reprodução da cidade. Cabe então refletir sobre o quão justos são os processos de transformação do espaço que habitamos, sobretudo em um contexto onde a irrupção de movimentos sociais mostra dissonâncias e desacordos com tais projetos urbanos e decisões políticas consideradas injustas. A partir do caso de Curitiba, pretendemos explorar as possíveis respostas, desde um horizonte de justiça social, às contradições produzidas pela administração neoliberal dos serviços de transporte urbano.

O sistema de transporte de Curitiba foi tomado como modelo e incorporado mais ou menos por cidades em todo o continente latino-americano. Nesta cidade, a tarifa de transporte público atinge hoje R$ 4,50, uma das mais caras do Brasil, apesar de o capital técnico investido nos projetos de urbanização permitir a manutenção do sistema de transportes a custos mais baixos, conforme apontam os relatórios do Tribunal de Contas do Estado (TCE) presentes na Comissão Parlamentar de Inquérito dos transportes do município[5]. Contraditoriamente, este mesmo aparato técnico que é construído com a argumentação de que com ele será possível o barateamento dos custos do transporte coletivo é utilizado como justificativa para subida vertiginosa dos custos da tarifa de transporte público ao habitante da cidade, afetando principalmente os pressupostos das classes trabalhadoras.

As políticas de mobilidade urbana que se irradiam desde Curitiba questionam a imposição de um modelo de produção de cidade e de administração desta e trazem à reflexão sobre a relação entre a justiça, o poder e a democracia. Em nossa investigação propomos que, na América Latina, as contradições próprias do neoliberalismo se expressam claramente na gestão do serviço de mobilidade urbana, em geral deixada nas mãos de empresas privadas, onde o lucro destas é garantido pelo Estado sem que o bem-estar da população seja considerado como prioridade.

Assim dividimos este trabalho em duas partes onde, na primeira, exploramos conceitualmente a ideia de justiça, construída desde o aporte conceitual da Geografia e da Filosofia Política. A ênfase do debate centra-se, inicialmente, em um olhar sobre as questões econômicas e da possibilidade de transformações no campo da distribuição e da produção. Logo, a reflexão sobre a justiça se desenvolve sobre um enfoque interseccional, e segue para além de questões que podemos tomar como exclusivamente econômicas para explorar as outras faces da opressão, notadamente as de dimensão cultural e política, da injustiça. Por meio deste aporte teórico, nos interessa politizar a

[5] CURITIBA, Comissão Parlamentar de Inquérito criada nos termos do Requerimento 049.00003.2013.

chamada ordem "democrática" que nos mantém, como cidadãos, fora das decisões sobre a produção tecnocrática da cidade e de uma Geografia opressiva para as classes populares que nos tira dos espaços onde o poder se exerce. Na segunda parte buscamos, a partir do caso emblemático da cidade de Curitiba, pensar como este planejamento tido como técnico, eficiente e neutro, encobre desigualdades e injustiças materializadas no espaço urbano, assim como a ação política dos povos marginalizados que buscam, de várias formas, uma urbanização mais justa.

A mobilidade urbana em tempos neoliberais: uma aproximação a partir de um debate sobre a justiça.

Debater o modelo econômico latino-americano atualmente é debater como o modelo neoliberal aplicado aos países deste continente, marcado por diferenças e continuidades, trabalha em paralelo a governos autoritários para com os mais pobres com a intenção de facilitar a circulação e a realização de capital estrangeiro, a extração de matérias-primas e a exploração de mão-de-obra barata (FERNANDES, 2009). Daí a retirada de direitos sociais e trabalhistas que marcam nosso período como uma forma de viabilizar a realização do capital e agradar ao mercado financeiro

Para tal, o neoliberalismo, nesta região do mundo, se opera a partir de alguns conceitos dispersados pelos aparelhos ideológicos, tais como a meritocracia, o individualismo, a igualdade e a justiça. Desde suas origens, na década de 1970, a Geografia crítica se deteve especialmente em compreender como a produção do espaço, sob o modo de produção capitalista, visa principalmente a acumulação de capital, em detrimento das necessidades dos cidadãos. Esta tradição nos permite concluir que o neoliberalismo produz e reforça múltiplas formas de opressão, postas à vista e contestadas por movimentos sociais em diferentes partes do mundo. A justiça aparece, portanto, no centro das reflexões de diversos coletivos, movimentos sociais e indivíduos, e seus significados estão longe de representar um conjunto homogêneo e estático.

Neste contexto nos propomos a dar conta de um debate que mantém os defensores de posturas críticas à justiça, cujas posições oscilam entre se esta deve corrigir, prioritariamente, questões vinculadas à *redistribuição* ou se, ao contrário, devem centrar-se na *produção* de riqueza. A teoria liberal da justiça, tal como formulada por John Rawls, se mantém solidária a mecanismos produtores de desigualdades sociais em regimes capitalistas. Várias respostas emergem para recuperar a *redistribuição* para o campo da transformação social e, ao mesmo tempo, contestar a teoria liberal que deixam intactos os mecanismos produtores de desigualdades e opressões. Assim, um dos argumentos centrais repousa sobre o fato que, em um contexto de industrialização debilitada, o

conflito se deslocou desde o lugar de trabalho – centro de produção – até a esfera urbana. Alianças entre os movimentos sociais urbanos permitiriam suprimir diferenças entre as relações de produção e de consumo-redistribuição, ao mesmo tempo em que respondem às relações de dominação que legitimam a precarização da vida dos cidadãos. Desta maneira, os antagonismos de classe se mantêm (FAINSTEIN, 2010, p. 41-42).

Por outro lado, as críticas no campo marxista duvidam do poder das medidas que pretendem resolver as injustiças sem tocar nas relações de produção. David Harvey insiste na importância da produção para resolver as injustiças e se mostra cético ante a priorização da redistribuição, traduzida na viabilização de certas infraestruturas (como a ampliação das vias automobilísticas, a construção de *by pass,* etc.) ou de ajudas monetárias, pois isso forma parte do jogo de produção capitalista da cidade: "*(...) a definição do ingresso (que é domínio da justiça redistributiva) é ela mesma definida pela produção. A insistência no consumo para a criação de necessidades, e assim sucessivamente, faz parte do processo pelo qual uma demanda efetiva de produtos é assegurada*" (HARVEY, 2009. p. 15). Para Harvey, a urbanização é animada por forças poderosas das quais, agora, não temos o controle. Sem dúvida, o direito à cidade é um direito coletivo (HARVEY, 2011). É neste sentido que, para mudar a cidade, faz falta uma força coletiva capaz de influir nos processos de urbanização, produção e apropriação do espaço. Mas no contexto neoliberal este direito é distanciado dos cidadãos, que são reduzidos a meros consumidores, tendo neutralizado seu poder de influência nas estratégias urbanas (SANTOS, 2007).

Mas a produção do espaço – como nos recorda Milton Santos – esbarra na questão econômica, já que se trata de "*(...) um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual*" (1990, p. 138). Daí a existência de diferenças. Para a Geografia Crítica, o espaço é produto de relações de poder, está imbricado nestas relações e, desta maneira, dá forma à experiência humana. (BERG, 2004, p. 554). Assim, para além do dilema produção-redistribuição, centrado quase exclusivamente em questões econômicas, Susan Fainstein (2010) sustenta que a *cidade justa* repousa sobre três pilares que estão em conflito entre si: a democracia (a ativa participação dos cidadãos na tomada de decisões), a diversidade (reconhecimento das diferenças) e a equidade (distribuição de bens segundo as necessidades). A importância que outorga Fainstein à equidade – e então a redistribuição – repousa na constatação de que as políticas urbanas têm priorizado largamente o enriquecimento das camadas mais ricas em detrimento das condições de vida de outra parte da população. As políticas que promovam a equidade apontariam então à prioridade à intervenção em relação às pessoas em

situação de privação (total ou relativa). Neste sentido, "*(...) um programa defensor da equidade vai privilegiar aos menos favorecidos antes que os mais ricos. Quer dizer, deverá ser redistributivo, não somente em termos econômicos, mas também em termos políticos, sociais e espaciais"* (Id., p.36. Tradução nossa). Fainstein propõe três pilares como critérios de avaliação das políticas urbanas, os quais deverão ter a justiça como principal objetivo.

De acordo com estas reflexões, que ampliam nossa compreensão de justiça, Nancy Fraser (2009) define a justiça pela paridade de participação dentro de uma comunidade, e defende uma teoria tridimensional da justiça em termos de reconhecimento, redistribuição e representação, sendo estas categorias irredutíveis uma à outra. De um lado, a autora mostra que as lutas por reconhecimento respondem à injustiça cultural ou simbólica, ou seja, as formas de dominação que repousam na institucionalização de valores culturais hegemônicos que depreciam certos grupos sociais e seus produtos culturais. Por outro lado, as lutas pela redistribuição teriam como meta a modificação da estrutura econômica buscando eliminar a exploração de classe e as desigualdades a ela relacionadas. Fraser empreende uma análise da articulação entre estas duas dimensões, sempre defendendo que as injustiças estão *"(...) habitualmente imbricadas de tal maneira que se reforçam dialeticamente*" (FRASER, 2011, p. 19. Tradução nossa). Deste modo, nos convida a refletir sobre os grupos mistos, argumentando que a raça e o gênero também cruzam desigualdades econômicas, pois as mulheres e/ou pessoas afro-americanas vivem relações de poder assimétricas que as marginalizam, as apagam enquanto membros com igual valor na vida social. A autora defende "*(...) a superioridade da combinação do socialismo e da desconstrução*" (Op. Cit., p.41. Tradução nossa) para resolver os problemas ligados à economia e desestabilizar as relações de dominação cultural. Tudo isso implica aceitar que as injustiças na sociedade cruzam eixos econômicos e culturais que convém considerar integralmente.

Existem condições econômicas (injustiças distributivas), causadas pelas estruturas de classe, e culturais (não-reconhecimento), causadas pelo senso-comum estabelecido, que de fato impedem a paridade na participação. Mas se a justiça tem a ver com este último, então pode haver obstáculos políticos que impedem com que esta se realize em determinada configuração da sociedade. Fraser (2009) identifica a necessidade de arranjos específicos que permitam a participação de todos como pares na vida social; e é por isso que sua teoria bidimensional introduz uma dimensão política: a representação. Ainda que a dimensão política seja interdependente da econômica e da cultural, esta pode, por si só, dar lugar a tipos específicos de injustiça. Assim, uma injustiça política é a falsa

representação (*misrepresentation*), que *"(...) se produz quando as fronteiras políticas e/ou as regras de decisão funcionam erroneamente para negar a algumas pessoas a possibilidade de participar em condições de igualdade com outras na interação social – incluindo, mas não só, os âmbitos políticos"* (FRASER, 2009, p. 18. Tradução nossa).

Para a autora, a representação precisa superar o marco estatal desde onde se concebe o sujeito de justiça. Não seria tanto a proximidade geográfica que tornaria as pessoas sujeitos de justiça, *"(...) mas sua co-implicação em um marco estrutural ou institucional comum, que estabelece as regras básicas que regem sua interação social, dando assim forma as respectivas possibilidades de vida em padrões de vantagem e desvantagem"* (FRASER, 2009, p. 24. Tradução nossa). Se o território nacional não parece ser socialmente efetivo, entre outras razões, pela multiescalaridade e complexidade de processos em um contexto de globalização, a metrópole aparece como o espaço capaz de incorporar as classes e grupos subordinados, excluídos da participação ativa (FRASER, 2009). E assim como as cidades podem ser espaços que transbordam os limites do Estado-nação e que permitam com que se articulem multiescalarmente a contestação. Trata-se de possibilidades de articulação multiescalar, local e internacional para os movimentos transformadores, progressistas, que clamam por outras arenas onde possam participar democraticamente[6].

Também preocupada em incluir em sua abordagem conceitual da justiça a questão da participação, Iris Marion Young (2000) propõe *deslocar o paradigma redistributivo* e conceituar as injustiças desde as noções de *opressão e dominação,* definidas respectivamente como travas institucionais ao autodesenvolvimento a autodeterminação. A opressão normalmente implica dominação, "*(...) obriga a gente oprimida a seguir regras fixadas por outras pessoas*" (Op. Cit. p. 68-9. Tradução nossa). Ao contrário, a justiça social pressupõe condições institucionais que permitam realizar valores próprios da vida urbana, como por exemplo o exercício de nossas capacidades e a participação na determinação de nossas ações. (Op. Cit.). Young identifica a violência como uma forma de opressão, que se soma à exploração, ao imperialismo cultural, à marginalização e à carência de poder, sendo especialmente estes dois últimos pontos de possíveis pontes com a dimensão política que propõe Fraser.

Em relação às estratégias pensadas para orientar as mudanças, tanto Fainstein (2010) como Fraser (2011) tomam posição pelas *reformas não reformistas*, capazes de integrar remédios *corretivos*

[6] No caso chileno, por exemplo, em paralelo às revoltas do final de 2019, se abriram espaços de assembleias intra-metropolitanas, onde se discutiam os problemas sociais e as possíveis alternativas de um horizonte pós-capitalista.

(apontando os sintomas) e *transformadores* (apontando as causas). Por certo, diz Fraser, se trata de um método que tem efeitos corretivos em curto prazo, mas que poderia ter consequências transformadoras no futuro (2011, p. 100). Sua posição é de uma postura pragmática, onde progredimos rumo a uma cidade justa através de vitórias sucessivas, em um processo contínuo e progressivo: "*isso quer dizer que precisamos identificar as oportunidades emergentes e forçar assim, de maneira constante, por uma distribuição mais justa*" (Fainstein, 2010, p. 176. Tradução nossa). A noção de *reformas não reformistas* que propõem as duas autoras está então fundada sobre a dificuldade de realizar mudanças mais radicais em curto prazo. Desta maneira, o objetivo é mudar as estruturas de maneira incremental.

Fraser (2009) se preocupa mais com o caso de pessoas que nem sequer são consideradas como pares, como sujeitos de justiça, a quem se nega a possibilidade de formular demandas em uma comunidade política. Mas, o que acontece quando, em uma sociedade, é a maioria que se encontra nesta situação? O que acontece quando as decisões são tomadas por poucos e estes comprometem as vozes políticas de sujeitos membros de uma comunidade, prejudicando sua participação como pares na interação social? O problema é que nos encontramos desprovidos de poder e de espaços onde exercê-lo. Em parte isto se explica pela falta de visão dos que são responsáveis por certas decisões e em que escalas surgem estes interesses. Em plena globalização, o Estado e agentes privados parecem estar liberados do controle democrático, e agem como se não existisse nada além de sua própria reprodução e expansão.

Claramente, as cidades neoliberais criam formas de opressão e as reproduz. Cabe-se perguntar então, de acordo com Christelle Morel-Journel e Gilles Pinson (2016), quais são as fissuras que nos restam para a crítica ao neoliberalismo e a implementação de políticas urbanas alternativas que caminhem para um horizonte de justiça, neste caso, nas cidades latino-americanas? Neste sentido, através do caso da cidade de Curitiba, é possível refletirmos sobre as formas como as desigualdades e injustiças sociais são reforçadas pelo planejamento urbano neoliberal. Logo, a mobilidade urbana e os sistemas de transportes urbanos são bastante didáticos desta realidade, onde se mantém a população às margens das decisões políticas a respeito da cidade onde vivem.

Protestos e resistências aos projetos Neoliberais desde América Latina e políticas de mobilidade como reivindicação: o caso de Curitiba-PR.

A forma urbana se molda aos fluxos do capitalismo financeiro. Neste sentido, um debate sobre a

justiça que dê visibilidade e problematize suas dimensões pode ser um caminho possível para desvendar as transformações superficiais, físicas de uma cidade qualquer. Mas quando partimos de uma concepção de espaço em movimento (SANTOS, 2011), compreender as leis, os zoneamentos, e as políticas urbanas não são, por si só, suficientes se queremos ir a fundo nas mudanças espaciais geradas pelo capital financeiro nas cidades. Para isso é necessário descer até a escala da vida cotidiana (LEFEBVRE, 1969) já que, conforme apontava Milton Santos, são as cidades os locais onde ocorrem os encontros e a mobilidade, apesar de condicionados pela infraestrutura, os equipamentos e os serviços existentes, conformando uma geografia da vida banal (SANTOS, 2013, p. 589).

Observamos nas cidades latino-americanas um isolamento estratégico dos mais pobres viabilizado pelos sistemas de transporte, uma geopolítica territorial de alienação do pobre em relação ao urbano. Deste modo, e retomando as ideias de Milton Santos (2013), nem todos participamos com a mesma intensidade destes intercâmbios. Ao inserir-se na divisão do trabalho capitalista, o trabalhador urbano aliena-se de sua própria condição de trabalhador, o que é visível nos recentes discursos do "empreendedor individual" tão difundidos no projeto neoliberal para a América Latina, e que se expressa diretamente em uma maior aceitação da terceirização, da uberização do trabalho, e da perda de direitos, tendência que podemos observar a partir da organização dos transportes da cidade de Curitiba.

Mundialmente famosa pela organização e planejamento urbanos desenhadas a partir do plano Agache e pelos projetos de mobilidade urbana que lhe acompanham (OLIVEIRA, 2014), este município é certamente intrigante ao discutirmos os rebatimentos de projetos de reestruturação urbana na vida cotidiana dos habitantes dos bairros periféricos. O marketing urbano é protagonista neste processo, já que a criação de uma cidade que seguiu a cartilha modernista na arquitetura e que altera e intensifica um projeto de classe para uma cidade não pode aparecer como tal e ao mesmo tempo colocar-se como "modelo" a ser seguido por outros municípios. É necessário criar e vender uma representação (LEFEBVRE, 1983), estimulando um "patriotismo de cidade". Se por um lado temos a criação de um espetáculo urbano, por outro temos milhares de excluídos, que vão viver às margens da cidade. Para Neves (2006) Curitiba é uma cidade que "(...) esconde sua população empobrecida, enquanto implanta símbolos de grandeza, como verdadeiras próteses a serem exibidas no mercado capitalista de cidades. Aqui, as pessoas não contam!" (Op. Cit. p. 13).

Na década de 1970, a cidade passa a ser produzida por um grupo de empresários que, a partir do planejamento, começa a realizar vultuosos e lucrativos empreendimentos imobiliários (BENVENUTTI,

2016). As linhas de ônibus são exemplos claros disso. Quando se estabeleceram as empresas que operam as linhas municipais de transporte público, grande parte delas estava, como ainda hoje, ligada a grupos familiares, como a família Gulin, que detinham empresas que recebiam repasses em dinheiro da prefeitura por quilômetro rodado. Ou seja, quanto mais longos eram os trajetos realizados por essas linhas, maiores eram os lucros dos empresários. Isso fez com que o setor imobiliário se organizasse para vender loteamentos irregulares em zonas distantes do centro urbano, forçando a prefeitura municipal a levar linhas de ônibus para o novo núcleo urbano, aumentando ainda mais o rendimento das empresas de transporte em vínculo com imobiliárias que vendiam terrenos em regiões insalubres da cidade. "*O transporte tem um papel determinante nessa concepção, no sentido de induzir o crescimento da ocupação do espaço da cidade*" (NEVES, 2006. p. 26). Os aluguéis pagos às imobiliárias eram altos em relação à infraestrutura urbana oferecida. Estelita Hass Carazzai, em seu livro *Contorno Sul: Para onde vai o jovem da periferia curitibana* (2007), exibe o seguinte relato a respeito do bairro da Via Verde, no CIC (Cidade Industrial de Curitiba) ocupado na década de 1980:

> Quando chegamos aqui, tinha só uma tira de casa na Emílio Romani e na José Emílio de Paula. Vinha desde lá da ponta até lá em cima. As ruas eram todas de barro", lembra Dona Cida. É nessa tira de casa que ficava o barraco de dona Maria, mãe de Ana, que nem água encanada tinha. "Água demorou anos para vir", conta ela. Só havia uma torneira na praça, que servia todos os moradores. "Minha sorte é que eu tinha dois poços no terreno. O pessoal vinha todo aí. Aqui é fácil de fazer poço; uns dois metros pra baixo já aponta água." (CARAZZAI, 2007, p. 20.)

A miséria habita a mobilidade urbana de muitas formas, e os custos de locomoção entre a casa, na periferia, e os locais de trabalho, no centro, tendem, em Curitiba, a degradar ainda mais a vida dos mais pobres, e a história da movimentada linha Colombo-CIC é bastante didática. Esta linha de ônibus cruza a cidade inteira, de Norte a Sul, saindo do terminal Maracanã no município de Colombo, na região metropolitana ao norte de Curitiba até o terminal do CIC – a placa de fundação o batiza "Terminal do Trabalhador" - na zona Sul; ou seja, uma linha que serve, simultaneamente, para duas zonas consideradas pobres e periféricas da cidade, cruzando o Centro.

Devido ao fim de um convênio estabelecido entre o Governo do Estado do Paraná e as prefeituras da região metropolitana de Curitiba no final de 2015 no custeio das empresas privadas que gerem o sistema de transportes urbanos, linhas de ônibus que ligavam cidades do entorno e bairros distantes

ao centro da capital foram extintas ou tiveram seu trajeto alterado. A integração entre algumas linhas de ônibus nos terminais deixa de existir, forçando muitos passageiros – em especial os das periferias distantes e mais pobres – a pagarem duas passagens por viagem para se deslocar para o trabalho. Em um contexto onde a tarifa de 4,50 supera a de municípios muito maiores, como São Paulo e Rio de Janeiro, obviamente o custo desembolsado com transporte subiu bastante para algumas famílias, gerando revolta em muitos bairros da cidade[7]. A linha Colombo-CIC passa a se chamar Cabral-CIC, fazendo com que aqueles trabalhadores que vinham de Colombo até o Centro tivessem que pagar outra passagem no terminal do Cabral para seguir viagem. Em entrevista realizada em julho de 2016, o Professor da Universidade Federal do Paraná e relator da CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) do transporte público de Curitiba. Uma lógica perversa na imposição de condições para movimentar-se pela cidade. Empresas privadas detém o monopólio do transporte, e o aumento nos custos da tarifa repercute na redução dos deslocamentos da população mais pobre pela cidade. A diminuição da demanda é utilizada como justificativa para que as empresas elevem ainda mais a tarifa[8].

Fazendo frente a este processo aparecem tanto os trabalhadores que inundam de bicicletas as pistas exclusivas para ônibus e expondo-se aos riscos dos frequentes atropelamentos e acidentes ou nos protestos espontâneos ocorridos nos terminais de ônibus periféricos. No município de Araucária, na Região Metropolitana de Curitiba, os usuários organizam *catracaços*, uma forma de ação que consiste em pular as catracas coletivamente, de modo a impedir com que a grande massa de pessoas que o fazem inviabilize a ação da segurança nos terminais além de manifestações políticas em torno do tema da mobilidade urbana[9].

[7] "O governo estadual retirou o subsídio que permitia ao usuário pagar uma única passagem por vários trechos percorridos na região metropolitana. (…) o custo para quem viaja de Araucária, na região metropolitana, até a capital Curitiba pode chegar a R$ 13,20 por dia. O preço elevado levou moradores que não têm condições de arcar com a despesa a pularem catracas de embarque." Publicado em Notícias Paraná no dia 09/04/2015. Acessado no dia 28/05/2015 no link: http://noticiasparana.com/gleisi-culpa-beto-richa-pela-desintegracao-do-transporte-em-curitiba/

[8] O professor Lafaiete Neves, relator da CPI dos transportes da cidade de Curitiba, em entrevista realizada no ano de 2016, afirma o seguinte: (…) quando houve a desintegração, esse é um dado real, a desintegração está trazendo um pesado ônus à população, por quê? Porque você triplicou o valor da tarifa. Daí até as cidades da região metropolitana se gasta em torno de dez reais, pra quem vive de salário mínimo, para quem está no mercado informal, para quem está desempregado, não é? Uma crise dessas que estamos vivendo. Nós estamos tendo uma queda de passageiros assim violenta. Nós tínhamos 25 milhões e meio de passageiros quando nós trabalhamos o relatório da URBS em julho de 2013. 25 milhões e meio/mês. Dois milhões e meio/dia de passagens. Isso em julho de 2013 quando nós fechamos o relatório e entregamos para o prefeito. Sabe quanto que nós temos hoje? 18 milhões. 7 milhões e meio desapareceram. Quer dizer, o que que está acontecendo? Está havendo uma queda brutal da demanda. E toda vez que cai a demanda, com o denominador diminuindo, você eleva a tarifa."

[9] "A quinta-feira (19) começou com protestos em Araucária, na Grande Curitiba. Logo cedo, uma manifestação organizada por moradores chamava a atenção para as mudanças no transporte da cidade que entraram em vigor a partir desta quinta-feira (19). As linhas municipais não fazem mais parte da

Então, durante as eleições municipais de 2016, por ser parte do mesmo grupo político do Governador Beto Richa (PSDB), o candidato a prefeito Rafael Greca (PMN) colocou como promessa de campanha a volta da integração entre as linhas metropolitanas e municipais, proposta realizada logo que ocorre sua eleição para o cargo[10]. A linha volta a se chamar Colombo-CIC, e não mais se cobra pela integração no terminal do Cabral. Enquanto isso, milhares de trabalhadores pagaram mais caro na passagem por quatro anos por mero capricho político do governador do Estado do Paraná em seus embates com o adversário político, Gustavo Fruet (PDT), na Prefeitura. As transformações na forma como se financiava o transporte urbano teve como fator predominante o componente político e o lucro das empresas de transporte antes do conforto dos usuários de ônibus urbanos.

Curitiba mostra através de seu planejamento urbano como este é uma ferramenta extremamente lucrativa nas mãos de industriais, especuladores imobiliários e empresários do transporte público, que estabelecem entre si pactos para manter seus lucros com a venda do espaço como mercadoria. Isso tudo em detrimento dos mais pobres, que trabalham construindo a cidade, mas que não tem o direito de usufruí-la. O grande projeto de desfavelamento da cidade, com investimentos (estimados à época, em 65,5 milhões de cruzeiros) do Banco Nacional de Habitação, é bastante representativo desta situação.

> A experiência piloto iniciou em abril de 1976 envolvendo as favelas do Capanema, Afonsinho e Britânia, totalizando 376 "barracos". Pela proposta, os moradores foram "realocados", ou seja, transferidos para outras áreas ou bairros, recebendo uma casa com área inicial de 22 metros quadrados, também chamada de "embrião", disposta em terreno de 200 metros quadrados; ofertados mediante pagamento mensal total de Cr$ 105,00, sendo 80 pela casa e 25 pelo terreno. (…) Na visão dos técnicos, a ausência de forro, assoalho, pintura e, inclusive, esquadrias, não comprometeria a qualidade de vida dos moradores. (…) envolveu episódios de conflitos entre Estado e moradores e, inclusive, em

Rede Integrada de Transporte Metropolitano (RIT/M) e, com isso, operam em rede urbana própria com custo de R$ 2,50 por passageiro. O problema é que os deslocamentos para Curitiba, dos terminais de ônibus Araucária-Centro e Angélica, funcionam com tarifa separada, no valor de R$ 3,30, a mesma da Rede Integrada e das linhas de Curitiba. E, assim, o custo para vir até a capital é de R$ 5,80, e mais R$ 5,80 para voltar. Quem explica, e reclama, é o autônomo José da Luz, que mora em Araucária." Publicado no Band News no dia 19/02/2015, acessado no dia 28/05/2016 no link: http://bandnewsfmcuritiba.com/moradores-de-araucaria-protestam-contra-desintegracao-do-transporte/

[10] "No dia seguinte à eleição de seu aliado Rafael Greca (PMN) para a prefeitura de Curitiba, o governador Beto Richa (PSDB) anunciou que, nos primeiros dias de gestão de Greca, retomará a integração do transporte coletivo de Curitiba com a Região Metropolitana, inclusive, com subsídio financeiro do governo estadual para os custos da operação.

O subsídio anual ao sistema de transporte da capital, necessário para a manutenção da integração com a Região Metropolitana foi cortado no início de 2013, depois da posse de Gustavo Fruet (PDT) que derrotou, na eleição municipal, o candidato apoiado por Richa, o ex-prefeito Luciano Ducci (PSB). Em 2012, último ano de repasse, a prefeitura recebeu R$ 64 milhões do estado para atender aos usuários da Região Metropolitana." Noticiou o Paraná Portal em 31 de outubro de 2016. Fonte: http://paranaportal.uol.com.br/curitiba/com-greca-prefeito-richa-garante-reintegracao-do-transporte-e-subsidio-estadual/ acessado em 17/07/2017

> vários casos, como registrados pela imprensa, predominando o uso da força policial contra as comunidades pobres residentes nas áreas ocupadas. (BENVENUTTI, 2016, p. 217)

As favelas apareciam como uma mancha na imagem que se pretendia vender de Curitiba, cidade que se coloca como a metrópole que teve o crescimento ordenado por um planejamento urbano eficiente de grandes proporções. O plano de desfavelamento mostra o viés autoritário deste projeto, que visava desde os seus fundamentos transformar a cidade em ferramenta de lucro e ao mesmo tempo livre dos pobres que tornavam Curitiba menos atrativa aos investimentos de capital.

> A presença das favelas constituía uma "preocupação" que estava além da questão estética, pois afetava diretamente a produção imobiliária de mercado voltada à acumulação de capital, visando atender classes mais abastadas ou aqueles em condições de pagar para usufruir das "linhas puras da arquitetura" residencial e de empreendimentos comerciais e de serviços. Apesar do espaço não se constituir como elemento de produção, visto que é um bem natural, a apropriação deste é condição fundamental para a construção dos empreendimentos imobiliários. (BENVENUTTI, 2016, p. 221).

Neste sentido, a construção dos famosos parques, que hoje são atração turística na cidade, veio com a intenção explícita de *"preservar áreas passíveis de serem invadidas pela expansão urbana inadequada"* (SERETE; IPPUC, 1972, p. II Citado em: BENVENUTTI, 2016, p. 222). O mesmo fenômeno se desdobra no setor de transporte coletivo, e analisar os relatórios da Comissão Parlamentar de Inquérito-CPI dos transportes em Curitiba pode ser bastante revelador.

A CPI foi feita através de um pedido realizado na câmara dos vereadores em junho de 2013, e sua aprovação foi reflexo de grandes mobilizações populares ocorridas neste período em todo o país ao redor do tema do transporte público, levando milhões de pessoas às ruas. O movimento ligado a luta por transporte em Curitiba, onde eram parte o Movimento Passe Livre e depois o Coletivo Tarifa Zero, faziam pressão havia bastante tempo por uma posição da prefeitura sobre o monopólio exercido pela família Gulin nas empresas de transporte urbano. O movimento conseguiu, a partir dos protestos, a promessa da realização de uma investigação sobre os editais de concessão do transporte público a estas empresas. O inquérito tinha como objetivo "(...) *apurar e investigar os indícios de lucro excessivo e irregularidades no processo licitatório, na planilha de cálculo tarifário das empresas, bem como no recolhimento do Imposto Sobre Serviços das empresas da Rede Integrada do Transporte Coletivo de Curitiba*" (COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO N°. 049.00003.2013, p. 6).

Segundo o relatório, o transporte público consome 17% dos gastos públicos do município e, ainda assim tem-se tarifas que sobem vertiginosamente, chegando a ser a capital com a tarifa de ônibus mais alta do Brasil. Os recursos com transporte são mobilizados e administrados por onze empresas e três consórcios, constituindo um dos setores mais cartelizados da administração municipal, mas o

município não apresentava qualquer controle de custo do sistema de transporte geridos por estas empresas, conforme afirma Lafaiete Neves, relator do inquérito, em entrevista:

> O componente de custo só os empresários têm. E o número de passageiros só os empresários têm. O que que tem, a prefeitura terceirizou o serviço de controle de passageiros, e isso é um absurdo. Você terceirizar o controle de passageiros é entregar o galinheiro pra raposa tomar conta. (...) descobrimos dentro da prefeitura, dentro da URBS, que ela não tem controle. Os relatórios de despesas das empresas já não são entregues há anos. Então você não sabe o custo. Então esse é um negócio que se não quebrou, é porque ele está lucrativo. Nenhuma empresa opera por muito tempo no vermelho só, tem que quebrar. Se não quebra é porque está muito bom o negócio (...). Isso que é um monopólio. Por que que é um monopólio? Porque você fez uma licitação fraudulenta, e isso era o que todos os relatórios apontavam, fraudulentas.

No edital de licitação, onde empresas deveriam candidatar-se para gerir o sistema de transportes, as empresas com menos de 25 anos de atuação no modal tecnológico de Curitiba foram impedidas de concorrer, o que fez com que somente as empresas que já estavam instaladas no serviço pudessem se estabelecer, mantendo o cartel. O componente de custo permaneceu o mesmo que da década de 1980, em detrimento do avanço tecnológico e do barateamento do custo na manutenção dos ônibus e gastos com combustível desde então. Além disso, o relatório da CPI aponta que *"(...) foi constatado forte indício de irregularidade como, o direcionamento do Edital de Concorrência visando o favorecimento das empresas que já operavam o transporte coletivo em Curitiba"* (COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO N°. 049.00003.2013. p. 21-2). Tendo em vista que "o edital previu a possibilidade de prorrogação da concessão do serviço público de quinze para vinte e cinco anos, independentemente da realização de nova licitação, *"(...) nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis, decorrentes de fato superveniente, não sendo considerado para esse fim investimento na renovação e ampliação de frota"* (Op. Cit, p. 80).

Pediu-se às empresas concorrentes do edital que estas dispusessem, de antemão, do montante de R$ 8.657.236.823,29 divididos em três lotes (Lote 1 no valor de R$ 2.787.903.168,12; Lote 2 no valor de R$ 2.560.926.362,89; e Lote 3 no valor de R$ 3.308.407.292,28) de dotação orçamentária para poder concorrer ao edital, capital este que somente as empresas que já operavam o sistema de transporte do município possuíam em créditos dados pelo próprio Estado, via BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento). O Relatório da CPI dos transportes de Curitiba aponta ainda o seguinte:

> O que se depreende é que, fortes se mostram os indícios de combinação da URBS com as empresas, para que estas se beneficiassem e vencessem o certame como forma de receber os valores em atraso, bem como dessem continuidade ao serviço com vantagem na disputa do certame sobre as demais empresas que porventura participassem. Conforme discorrido nos itens anteriores, fica evidente que possivelmente tenha havido combinação entre as empresas que venceram o certame para que cada consórcio ganhasse um lote da

> licitação. Note-se que cada lote teve apenas um participante que o arrematou, ou seja, não houve disputa na licitação." (p. 92-94)

Nota-se, entre os nomes dos empresários vencedores da licitação, uma forte presença da família Gulin nos três lotes. Pode-se concluir, portanto, a partir do que foi exposto acima, uma forte cartelização e a constituição de monopólio no transporte público da cidade onde, através de uma articulação do Estado com capitalistas, nacionais e estrangeiros, dos setores imobiliário, financeiro e de transporte urbano a constituição de um planejamento que visa, sobretudo, garantir a lucratividade de grupos familiares e empresariais que fazem da cidade um negócio. Isso em detrimento da exploração do trabalho e degradação das condições de vida de grande parte da população curitibana, em especial os mais pobres.

Considerações Finais

Costuma-se pensar a mobilidade do trabalho como o mero deslocar das pessoas pelo trânsito, dentro de ônibus coletivos apinhados de gente por horas no trajeto entre suas residências (na periferia) e seus locais de trabalho (no centro) como um ato espontâneo, e não como um ato político organizado a nível de Estado. O caso de Curitiba mostra como o planejamento urbano, como projeto do Estado e do Capital privado, visa mobilizar a cidade tornando-a "eficiente" e "rentável", e vende-se como não-político, como se nestes projetos não houvesse interesses particulares de determinados setores das classes dominantes envolvidos. O discurso publicitário trata de vender as mudanças nas cidades como neutras, científicas e racionais, enquanto transformam a vida de grande parte das pessoas em um verdadeiro terror, e "o terror é o avesso do sorriso" (LEFEBVRE, 1969. p. 97).

A ilusão da eficiência é sustentada por signos – como a ideologia do transporte modelo na cidade de Curitiba – que buscam construir representações de consumo da cidade como naturais a todos os habitantes, independente de sua classe social, gênero ou etnia. Trata-se das dimensões culturais da injustiça. Simbolicamente, se impõem modelos de progresso, de rapidez, às custas dos mais pobres, que não se encaixam nestes símbolos de grandeza. No entanto, estes signos – ou ideologias – tornam-se logo obsoletos, e levam a insatisfação do indivíduo em relação à representação posta como objeto de consumo. O signo remedia e ao mesmo tempo aumenta a insatisfação dos sujeitos que habitam a cidade.

No modo de produção capitalista, a produção do espaço se dá de acordo com condições materiais que lhe são particulares (trabalho assalariado, luta de classes, etc.) e tem uma única finalidade: a

acumulação de mais-valor e a reprodução do modo capitalista de produzir, pensar e agir. A partir do planejamento urbano é que, neste caso, uma porção minoritária da sociedade acumula capital. É notável como as estratégias de acumulação na administração do transporte urbano em Curitiba buscam por espoliar os mais pobres, as classes trabalhadoras, muitos desempregados, outros trabalhando no comércio informal têm de assumir os custos mais elevados das tarifas para se locomover pela cidade. Há aqui uma forma de exploração organizada ao nível das políticas públicas urbanas que precariza ainda mais a vida das classes populares. Neste sentido, o caso de Curitiba pode ser analisado a partir da dimensão econômica da injustiça, que se reflete no cotidiano de grande parte dos habitantes desta cidade.

O caso de Curitiba mostra, também, como os projetos de transporte e mobilidade, dentro de uma lógica empreendedora de administração neoliberal, fomentam a consolidação de projetos imobiliários em áreas distantes do centro urbano, em grande parte das vezes, com condições de habitação insalubres. Vimos como podem ser íntimos os vínculos da administração da mobilidade e a produção de periferias urbanas através de uma organização da cidade na qual sofrem os mais pobres, expostos a uma vida cotidiana desprovida dos serviços mais básicos. A Geografia produzida por uns poucos é praticada, na carne e nos ossos, pela maioria da população que, neste caso, depende do sistema de transportes para se locomover.

Em uma sociedade onde o tempo da vida cotidiana é regido pelo tempo de reprodução do capital, a única forma possível de realizar os movimentos de capital fictício cada vez mais intensos e lucrativos – vide o recente crescimento dos lucros no setor financeiro e rentista – é a violência. Só ela é capaz de dar a imediaticidade necessária à realização desta economia das crises, invocando um estado de exceção permanente. Nas palavras de Henri Lefebvre *"(...) guerra e paz mal distinguíveis de um lado, e, de outro, violência perpétua, reprimida e generalizada, contida e utilizada"* (Lefebvre, 2009 p. 147). A violência nas favelas, nos campos, nas ruas, a repressão policial, a censura, o ataque aos direitos, a miséria em todas as suas faces são as expressões espaciais da economia neoliberal no cotidiano.

Esta violência, como uma forma de injustiça, se acopla a outras formas de opressão. Assim, a dimensão política das injustiças se expressa na falta de participação e representação dos cidadãos na tomada de decisões sobre que tipo de mobilidade necessitam, como seriam as melhores formas de se deslocar, sob quais condições. Em um contexto de impunidade ante ao monópolio em que operam as empresas de transporte, o Estado desembolsa dinheiro público sem pedir conta aos empreendedores privados. Talvez, porque dê pouca visibilidade política detectar os responsáveis, pois estes se

encontram presentes em diversas escalas geográficas, misturados no aparato de Estado e nas empresas privadas. Não nos surpreende que a indignação popular se expresse de múltiplas maneiras, em diferentes circunstâncias e espaços. Assim, partir das mobilizações sociais em torno do transporte urbano, estavam colocadas questões que transcendem este aspecto da vida urbana. Mobilidade é direito ou é serviço? Em uma abordagem que propõe uma democracia radical, os cidadãos intervêm nas maneiras em como este e outros serviços rebatem em sua vida cotidiana e agem pela supressão de injustiças. Este caminho talvez nos ajude a compreender a crescente agressividade nos conflitos urbanos da América Latina em torno da mobilidade urbana, e o papel desta nos embates políticos contemporâneos.

Referências

AVANZI, Kauê. *Entre foices e engrenagens: Crise, mobilidade do Trabalho e a contradição urbano-agrário no estado do Paraná.* Dissertação de Mestrado apresentada ao PPGH/FFLCH-USP. São Paulo. 2017.

BÉAL, Vincent. *Does neoliberalisation matter? Apports et limites d'une notion montante des urban studies dans la science politique francaise. Working paper du programme "Villes et Territoires".* Paris: Sciences Po, 11 de mayo, nº1.

BÉAL, Vincent; ROUSSEAU, Max. *Alterpolitiques!.* Métropoles, nº15. 2014. ISSN: 1957-7788.

BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido se desmancha no ar.* Companhia das Letras. São Paulo. 2011.

BEUF, Alice. *Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá (Colombia).* Cuadernos de Geografía. Revista Colombiana de Geografía. Vol.25, N°2, p.199-219. 2016.

BRENNER, Neil; THEODOR, *Nik Cities and the Geographies of "Actually Existing Neoliberalism"*. Antipode, vol. 34, issue 3, p. 349-379. 2002.

BRENNER, Neil. *New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood.* Oxford: Oxford University Press. 2004

CARAZZAI, Estelita Hass. *Contorno Sul: Para onde vai o jovem da periferia curitibana.* Agência Nacional dos Direitos da Infância. Curitiba. Dezembro de 2007.

FAINSTEIN, Susan. *The Just City*. New York: Cornell University. 2010.

FRASER, Nancy. *Scales of Justice. Reimagining political space in a globalizing world.* New York: Columbia University Press. 2009.

_____. *Qu'est-ce que la justice sociale? Reconnaissance et redistribution*. Paris: La Découverte. 2011 [2005].

HARVEY, David. Breve historia del Neoliberalismo. Madrid: Akal. 2007.

_____. *O Enigma do Capital e as Crises do Capitalismo.* Boitempo. São Paulo. 2011

_____. *Social Justice and the City*. Georgia, The University of Georgia Press. 2009

2011 Le capitalisme contre le droit à la ville. Néolibéralisme, urbanisation, résistances, Éditions Amsterdam.

HERRERA, Tania. *La mediación como alternativa. Política de vivienda y regulación de la emergencia habitacional en Barcelona.* Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de mayo, vol. XXI, Nº 566. 2017

JESSOP, Bob. *Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A StateTheoretical Perspective.* Antipode, vol. 34, issue 3, p. 452-472. 2002.
LEFEBVRE, Henri. *A Irrupção*. São Paulo. 1968.
_____. *De lo rural a lo Urbano.* Ediciónes Península. 1978.
_____. *O Direito à Cidade.* Editora Centauro. São Paulo. 2010.
_____. *Lógica Formal, Lógica dialética*. Civilização Brasileira. 1991.
_____. Posição contra os tecnocratas. Nova Crítica. São Paulo. 1969.
_____. *Da Teoria das Crises à Teoria das Catastrofes.* GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 25, pp. 138 - 152, 2009.
_____. *La Presencia y la ausencia.* Fondo de Cultura Econômica de México. México. 1983.
MARTINS, José de Souza. O Cativeiro da Terra. Contexto. São Paulo. 2010.
MARX, Karl. *Crítica da Filosofia do Direito de Hegel.* Boitempo. São Paulo. 2006.
MOREL JOURNEL, Christelle; PINSON, Gilles. *The neoliberal City. Theory, Evidence, Debates.* Territory, Politics, Governance, Vol. 4, issue 2, p. 137-153. 2016
NEVES, Lafaiete Santos. *Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba.* Série "Memória das lutas Populares no Paraná Pós-Ditadura Militar" n. 3. Editora Popular CEFURIA. Curitiba. 2006
NUCLEO DE OPERAÇÕES DE INTELIGÊNCIA EM SAÚDE. A*nálise socioeconômica da taxa de letalidade da COVID-19 no Brasil.* Nota técnica 11. PUC-Rio. 27/05/2020.
OLIVEIRA, Dennison de. *Curitiba e o mito da cidade modelo.* Editora UFPR. Curitiba. 2014.
PECK, Jamie; TICKELLl, Adam. *Neoliberalizing Space.* Antipode, vol. 34, issue 3, p. 380-402. 2002.
SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço. Edusp. São Paulo. 2012.
_____. *Por uma outra Globalização: do pensamento único à consciência universal.* Record. São Paulo. 2001.
_____. *O Lugar e o Cotidiano. In: SANTOS, Boa*ventura de Souza; MENESES, Maria Paula. *Epistemologias do Sul.* Editora Cortez. São Paulo. 2013. p. 584-602.
_____. *O Espaço do Cidadão.* Edusp. São Paulo. 2007.
STORPER, Michel. *The Neo-liberal City as Idea and Reality.* Territory, Politics, Governance, Vol. 4, Issue 2, p. 241-263. 2016.
YOUNG, Iris Marion. *The ideal of community and the politics of difference, A Place in the World?* Places, cultures and globalization. 1995.
MASSEY Doreen; JESS Pat (ed.). *La justicia y la política de la diferencia.* United Kingdom. The Open University. Madrid: Ediciones Cátedra. 2000