

# A casa & a rua: é possível (re)ler a sociedade através do acesso à cidade?




JOURNAL OF  
SUSTAINABLE  
URBAN  
MOBILITY

The house & the street: is it possible (re)read the society through access to the city?

ISSN 2763-5171

Guilherme Moraes da Silva<sup>1</sup>

v.3, n.1, 2023

1 - Universidade de São Paulo, [moraesguilherme@usp.br](mailto:moraesguilherme@usp.br), 

<https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.002>

*Recebido* 27/01/2023

*Aprovado* 17/02/2023

*Publicado* 20/03/2023

*Tempo total* 51 dias

## Resumo

Neste ensaio, primeiro são realizadas ponderações sobre a pertinência dos conceitos trabalhados por Roberto DaMatta na obra estudada; após, são feitas considerações sobre o contexto em que a obra foi elaborada; em continuidade, é realizado o destacamento com comentários de trechos da obra, realizando-se a correlação com a perspectiva da Tarifa Zero e do acesso à cidade. Por fim, na conclusão é feito um debate a respeito da pertinência da obra em estudo com temas atuais. A transformação das cidades revela mecanismos de produção de desigualdades que podem ser melhor entendidas através de elementos teóricos. Nesse processo, a definição de casa e rua como propostas de análise pode ser questão relevante para identificar como essas definições atuam entre si e em relação à forma com o desenvolvimento das cidades. O exercício da cidadania através do acesso à cidade é uma forma de compreensão da relação entre condutas individuais praticadas no ambiente familiar e coletivas praticadas no ambiente coletivo. O questionamento a respeito da forma como as desigualdades urbanas se manifestam pode necessitar de teorias que elevem categorias cotidianas ao patamar de elementos chave de classificação, tal como proposto por Roberto DaMatta. O atual debate sobre as propostas da Tarifa Zero auxilia a fazer uma nova leitura do presente e do futuro das cidades de acordo com a pretensão de minorar limitações à cidadania e ajuda a aplicar e atualizar as classificações propostas pelo autor.

**Palavras-chave:** cidade, casa, rua, Tarifa Zero, cidadania.

## Abstract

In this essay, first, considerations are made about the pertinence of the concepts worked on by Roberto DaMatta in the studied work; then, considerations are made about the context in which the work was elaborated; in continuity, the detachment with comments of excerpts of the work is carried out, making the correlation with the perspective of the fare-free and the access to the city. Finally, in the conclusion, a debate is made about the pertinence of the work under study with current themes. The transformation of cities reveals mechanisms of production of inequalities that can be better understood through theoretical elements. In this process, the definition of house and street as proposals for analysis can be a relevant issue to identify how these definitions work with each other and in relation to the way cities develop. The exercise of citizenship through access to the city is a way of understanding the relationship between individual behavior practiced in the family environment and collective behavior practiced in the collective environment. Questioning the way in which urban inequalities manifest themselves may require theories that elevate everyday categories to the level of key classification elements, as proposed by Roberto DaMatta. The current debate on the fare free proposals helps to make a new reading of the present and future of cities in accordance with the intention of reducing limitations to citizenship and helps to apply and update the classifications proposed by the author.

**Keywords:** City, house, street, fare-free, citizenship.

### Acesso à cidade através da *casa* & da *rua*

Dentre as diversas formas de interpretação das cidades, o raciocínio, intuitivamente, é levado, primeiro, para elementos mais simplórios, reservando conceitos, definições e classificações complexas para momento posterior. É a partir de elementos básicos que se formam estruturas rebuscadas e não seria diferente ao se tentar analisar os desdobramentos que o urbano revela para quem convive diuturnamente no eterno ciclo invisível de usufruto do que as cidades proporcionam.

Em *A casa & a rua* (1997), livro publicado a partir de reflexões delineadas desde a primeira metade da década de 1980, Roberto DaMatta parte dos elementos empíricos primevos da constituição das cidades. O autor baseia suas observações em vivências cotidianas ocorridas no Rio de Janeiro e as coloca em perspectiva de generalização aplicável para reflexões mais amplas sobre cidades brasileiras.

Em toda cidade há lugares de moradia (ainda que precárias) e também há espaços de circulação, onde ocorrem os deslocamentos. Ao se debruçar sobre o significado e as significantes que envolvem a *casa* e a *rua*, o autor promove uma ambiciosa proposta de imersão nos contextos que envolvem a existência mais íntima da coletividade em cada família e, também, na existência coletiva entre as famílias (ao que é possível chamar de comunidade ou sociedade).

O acesso à cidade, mais do que uma questão meramente espacial, envolve valores construídos pela coletividade, pela família e pelo poder público. Assim, para analisar como o poder público lida com o acesso à cidade, se faz necessário refletir sobre os valores constitutivos da sociedade e da família brasileira, ainda que se reconheça que há diferenças essenciais nas sociedades e famílias de cada região/estado do Brasil. Olhar para as cidades e formular uma (re)leitura sobre seus elementos cotidianos pode ser uma forma de relacionar elementos que parecem apartados ou posicionados de forma meramente contígua e sem correlação argumentativa tais como a arquitetura das casas, o traçado das ruas e o tamanho das calçadas.

A obra em análise faz uma leitura sobre chaves interpretativas que revelem a importância da compreensão dinâmica entre os elementos que constituem a sociedade, mantendo a perspectiva de relacionar a *casa* e a *rua*.

A escolha por essa obra se dá porque, entre outros fatores, o fenômeno “cidade” possui desdobramentos e elementos que se entrelaçam em uma trama emaranhada de sutilezas cotidianas que podem ser lidas através de visões estruturais da antropologia social (sem descurar que a descrição formulada promove diversas perguntas-problema, sem investigar a causa das produções das desigualdades).

A produção de desigualdades atrelada à transformação das cidades parece ser uma questão a ser compreendida de forma interdisciplinar e, nesse aspecto, as propostas argumentativas do autor a partir da antropologia social de cunho estrutural auxiliam na descrição das modificações urbanas, possibilitando a realização de uma releitura atual sob o horizonte da proposta da Tarifa Zero como possibilidade de redução de obstáculos ao acesso à cidade.

De forma meramente ilustrativa, é possível indicar que, viver em sociedade necessariamente envolve estar em uma morada (ainda que se trate de morada de pessoa em situação de rua) e igualmente envolve estar em constante mobilidade para atividades cotidianas (ao menos para compra de mantimentos, ida a médicos, lazer etc.). A obra em análise versa sobre os conceitos de conduta construídos nessa relação dinâmica entre a morada e a vivência nos espaços públicos.

O predomínio da mobilidade baseada no transporte individual gradativamente assume contornos de patologia crônica das cidades, as quais silenciosamente (ou não) se evoluem em um ciclo vicioso em que a economia da indústria automobilística dita o ritmo do amadurecimento das cidades, inclusive estreitando os investimentos no transporte coletivo e na mobilidade ativa.

A este respeito, propostas sobre a redução ou eliminação da cobrança de tarifa dos transportes públicos podem ser elementos importantes para compreender que as barreiras econômicas podem possuir relação com barreiras urbanísticas e sociais. Propostas estas que corriqueiramente esbarram em argumentos sobre eventuais inviabilidades econômicas para seu custeio (embora os investimentos para asfaltamento e melhorias estruturais para circulação de carros pareça ter grandeza infinita nos orçamentos municipais e na discricionariedade administrativa).

Determinar a transformação e o amadurecimento das cidades através de apenas um dos elementos que se deslocam nas ruas (carros) aparenta ser uma questão ligada com as desigualdades socioespaciais no ponto em que o acesso à cidade (e portanto à cultura, ao lazer, ao trabalho e até à saúde) acaba por ser condicionado à utilização de um veículo de mais de uma tonelada e que transporta poucas pessoas através de motores de baixa eficiência energética.

Assim, as ideias que circundam os conceitos de *casa* e *rua* se revelam ferramentas eficazes para explicitar a dependência epidêmica que as cidades passaram a ter em relação aos automóveis.

### **O livro e sua contextualização**

A primeira edição do livro foi publicada em 1987 e, portanto, é um texto que precedeu (sem perder atualidade) à Constituição de 1988, com sua respectiva carta de direitos individuais e coletivos.

A linguagem do texto revela uma fluência e informalidade que, por vezes, beira à irreverência despojada, tal como uma contação de história, mas que apresenta compromisso com o conteúdo da mensagem que se pretende transmitir, inclusive com a alegorização com diversos exemplos e ilustrações sobre situações cotidianas.

A esse respeito, ao invés de uma formal e áspera introdução, o autor optou por uma recepção com uma “Conversa para receber o leitor”, que se inicia da seguinte forma:

(...) o livro é como uma casa. Tem fachada, jardim, sala de visitas, quartos, dependência de empregada e até mesmo cozinha e portão. Suas páginas iniciais, como aquelas conversas cerimoniais que antigamente eram regadas a guaraná geladinho e biscoito champanhe, servem solenemente para dizer ao leitor (esse fantasma que nos chega da rua) o que se diz a uma visita de consideração. Que não repare os móveis (...) e que vá, enfim, ficando à vontade e desculpando alguma coisa (DAMATTA, 1997, p. 11).

A sociedade à época da escrita do livro estava envolta com debates sobre a redemocratização e ainda estava sob a influência de complicados momentos do regime de exceção da Ditadura Militar. Dessa forma, as liberdades exercidas nas ruas e as conversas que habitavam os cidadãos e as famílias estavam necessariamente condicionadas a diversos traumas então não cicatrizados (e quiçá até hoje em carne viva) do regime da força física, simbólica e institucional que produzia dados e narrativas para justificar o que fosse do interesse estratégico do Estado.

Essa proximidade com o regime de exceção trouxe ao livro algumas marcas (como se verá adiante, no desenvolvimento deste ensaio), que devem ser contextualizadas e, após, colocadas na perspectiva das décadas seguintes. Naquele contexto, cogitações sobre modelagem política e econômica a respeito de democratização do acesso à cidade através da Tarifa Zero ou da restrição ao uso do automóvel poderiam levar a implicações jurídicas aos debatedores.

Como podemos notar, passados trinta anos de sua escrita, o debate trazido pelo livro permanece atual ao propor a reflexão sobre elementos essenciais da sociedade e o modo como as cidades se desenvolvem.

No caso, verificamos que as cidades se estruturam em uma relação de dependência do transporte individual (carro), produzindo, conseqüentemente, espaços públicos e privados operados na lógica individualista (tais como shopping centers como referência de espaço de lazer), o que confirma as hipóteses conceituais trabalhadas pelo autor no livro objeto deste ensaio.

### **Principais paisagens do livro**

Roberto DaMatta atribuiu a seu livro o título *A casa & a rua - espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil* (1987) e dedicou esforços para trazer novas categorias estruturais para compreensão de nossa sociedade. Importa destacar que o autor promove suas reflexões sobre elementos da cidade a partir da antropologia (não a partir do urbanismo, do planejamento urbano ou do direito urbanístico) e assim seu objeto de estudo adentra na relação entre o espaço físico e sua influência sobre as pessoas, passando pela significação que as pessoas promovem a esse espaço.

Vale destacar que o livro defende o pressuposto de que a compreensão da sociedade perpassa por categorias relacionais que integram a totalidade, ou seja, os elementos de análise se inter-relacionam e se significam para integrar o conjunto de nossa sociedade.

Ao se analisar o elemento *rua*, por exemplo, o autor confere à interpretação alcance relacional com a *casa*, com a utilização de perfil mais/menos individual/coletivo de acordo com as funcionalidades e usos observados na sociedade. Uma pessoa em situação de rua pode ter sua moradia, casa e família de forma tão coletiva quanto o alcance de seus relacionamentos; ao passo que uma numerosa família pode ter um alcance social unicamente intramuros da moradia.

Nem sempre a casa significará a coletividade familiar e nem sempre a rua corresponderá ao universo da solidão individual (valerá a correlação social para destrinchar as predominâncias destas correlações). Cada objeto de análise de *per si* pode não ter amplo alcance de interpretação; todavia, ao se inter-relacionar os diversos objetos, pode-se formar uma espécie de montagem cubista (de perto as imagens podem não fazer muito sentido mas em conjunto ganham significação sistêmica). A extensão da casa não seria conceito a ser medido com uma fita métrica mas, sim, através dos contrastes e oposições com os elementos que a circundam.

É através da totalidade da sociedade que se extrai um conjunto coerente de regras e valores e, portanto, a relação entre os elementos seria uma categoria sociológica estrutural da sociedade brasileira.

A esse aspecto, a própria definição do título do livro chama a atenção para o aspecto relacional ao escolher aditiva “&” para unir *casa - rua*. Essa escolha indica a pretensão de ultrapassar uma construção baseada na oposição (ou isso ou aquilo) ou na adição (isso mais aquilo) ao passo que o autor, desde o título, joga a atenção para uma letra estilizada tão pouco usual do vocabulário e vernáculo cotidiano.

Ao se escolher pelo “&” o autor evidencia o conteúdo dúplice entre *casa-rua* quase como a traduzir com dialética as palavras em símbolos gráficos (↔) ou faixas tracejadas amarelas que indicam que, naquela via, os veículos podem ir e vir de ambos os sentidos.

Nessa abertura denominada “Conversa para receber o leitor”, em que o autor lança em linguagem informal a apresentação dos ensaios que compõem o livro, sob uma perspectiva que “(...) transcendem em método, estilo e intenções o discurso de uma antropologia social e bem-comportada” posto que a pretensão do autor não seria “(...) escrever ‘livros científicos’, onde teorias são testadas, copiadas ou eventualmente demonstradas” (DAMATTA, 1997, p. 4-5).

Ainda nessa conversa introdutória, o autor identifica que o livro é uma reunião de ensaios que foram escritos como ideias e não como projetos acabados; que se ligam ao método não como um conjunto de indivíduos, um epifenômeno, mas como uma realidade sistêmica a ser investigada como um todo.

Ao se buscar esse método sistêmico, as noções de *casa* e *rua* se revelaram como “categorias sociológicas fundamentais” para compreensão da sociedade brasileira, o que significa dizer que seriam mais do que locais geográficos, revelando-se como parte do domínio cultural aptos a despertar emoções.

No ensaio denominado “*Cidadania: a questão da cidadania num universo relacional*”, o autor se debruça sobre o significado prático do que seria a cidadania no contexto brasileiro, país constituído,

segundo o autor, com base em condições relacionais. Neste ensaio se defende que a ideia de cidadania é um conceito abstrato que acabou se constituindo em uma sociedade concebida em forma de clube em que os múltiplos interesses em formato de multiníveis fazem com que a fonte de humanidade e de sentido da sociedade acabe desvirtuada e afastada da ideia universalizante da sociedade *università*, ou seja como totalidade de interesse para seus integrantes.

No ensaio denominado “*Dona Flor e seus dois maridos: um romance relacional*”, o autor trabalha, a partir do romance de Jorge Amado, entre outras, a ideia de que há múltiplas éticas sociais (entre elas o que autor denomina de triângulo ritual, que se baseia em ritos da ordem, da desordem e da cerimônia) e através delas seria possível “ler” e “escrever” diversas realidades que se relacionam, mas que não se tornam hegemônicas, por se contrabalancear (tal como uma metáfora para a forma como o autor interpreta os fenômenos sociais).

Por fim, no ensaio denominado “*A morte nas sociedades relacionais: reflexões a partir do caso brasileiro*”, em brevíssima suma, o autor dedica reflexões não à morte, mas aos mortos, os quais seriam tratados através do luto, de forma distinta em sociedades individualistas e nas modernas, cabendo à morte o papel de incrível igualdade entre todos.

Essas são as principais paisagens que o clássico livro de Roberto DaMatta pinta em relação à forma de ler a sociedade brasileira. Proponho, neste ensaio crítico, fazer uma releitura, através do capítulo primeiro do livro denominado “*Casa, rua e outro mundo: o caso do Brasil*”, que foi publicado originalmente na Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº. 19, 1984 e republicado em forma de capítulo do livro denominado “*A casa & a rua: espaço de cidadania, mulher e morte no Brasil*”.

A peculiaridade deste ensaio crítico envolverá relacionar as ideias do texto selecionado com questões contemporâneas do acesso à cidade, que condicionam as formas de se vivenciar as cidades.

### **Qual a relevância da *rua* e da *casa* para a mobilidade urbana?**

Ao elencá-las como categorias de análise que se interrelacionam, o autor posicionou a *casa* e a *rua* como elementos que mantêm constante diálogo (e não mera oposição) e não se limitam a espaços físicos. A existência que extravasa o espaço físico faz com que *casa* e *rua* se alcem para elementos simbólicos que carregam atitudes, visões de mundo e éticas próprias de cada elemento separado e conjuntamente.

Essas formas simbólicas fazem com que esses elementos pressuponham a normalização de comportamentos e sua codificação de valores, fazendo com que sua definição possa ter existência em um sistema classificatório, como define o autor, capaz de sintetizar ações sociais, domínios culturais, emoções e sentimentos. *Casa* e *Rua* refletem, segundo o autor, dimensões, respectivamente, privadas e públicas.

*Casa* seria o lugar ocupado por pessoas que se relacionam por meio de laços afetivos e vínculos de hospitalidade. Dessa forma, a *casa* poderia ser desde o lugar físico de morada com cômodos, como o bairro/região em que se reside, bastando haver o modo de vivência pelos contatos privados em comum.

*Casa* seria o lugar da generosidade, confiança, família, intimidade, conforto, por exemplo, em contraposição ao impessoal ambiente da *rua* com sua fluidez e movimentos genéricos organizados por regras rígidas de convívio em comum.

É na *rua* que estariam os cidadãos (o outro desconhecido) e os malandros e marginais, fazendo com que houvesse uma ambientação de tensão e luta em que cada um deve cuidar de si. Pessoas de boa índole no ambiente da *casa* poderiam ser pessoas perigosas no ambiente da *rua*, sem qualquer tipo de alteração na ética de conduta e apenas se ponderando a respeito das regras coletivas de cada ambiente.

A esse respeito importa recordar que este ensaio pretende fazer a relação das categorias sociológicas estruturais propostas por Roberto DaMatta com questões atinentes ao universo da mobilidade, o que me faz recordar da icônica cena<sup>1</sup> produzida pelos estúdios Walt Disney, em 1950, que retrata a brusca e diametral mudança de comportamento do personagem Pateta (a ironia entre o nome do personagem e tragicômica cena é mera coincidência, alheia à vontade do autor deste ensaio) ao dirigir um carro.

Peço licença ao leitor para formular um breve resumo dessa animação tão importante, para ilustrar a inter-relação dos conceitos trabalhados no livro em análise e a condição de danos coletivos às cidades, causadas pela lógica privada de acesso à cidade.

A animação começa com música suave e agradável, com uma narração que se inicia com os seguintes dizeres “(...) *o automóvel nas mãos do homem comum já está beirando as margens da extinção. Na verdade, o homem comum é uma criatura de hábitos estranhos e peculiares*”. Após, passa a narrar um dia do Sr. Walker (o que pode em tradução livre ser entendido como Sr. Andante), que em sua forma ilustrada é o personagem Pateta, saindo de sua *casa* com um terno escuro com camisa branca e gravata preta. Considerado como típico homem comum e bom cidadão com inteligência razoável, seria um homem gentil, amável e honesto que não seria capaz de machucar sequer uma mosca.

Ao entrar e ligar seu automóvel, aconteceria um “*fenômeno estranho*” que o faz se deixar levar por uma forte sensação de poder que o faria se tornar o Sr. Wheeler (o que pode em tradução livre ser entendido como Sr. Volante), o motorista. Esse novo personagem traria semblante agressivo e se portaria como dono da rua. Sente-se assim por pagar pela melhoria da rua através dos impostos e, portanto, mereceria utilizá-la de acordo com seus interesses pessoais.

Ao dirigir seu carro de forma agressiva e sempre em elevada e desproporcional velocidade, o novo personagem se depara com um semáforo vermelho que lhe ativa momentos de raiva por ter “*trinta segundos perdidos da vida*” e, ao se deparar com o sinal verde se veria em posição de largada de corrida com os demais motoristas.

---

1 NASCIMENTO, Genilson Siqueira. Pateta no Trânsito. YouTube. Data da publicação 29 de junho de 2014. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=\\_Tk6e61E6w](https://www.youtube.com/watch?v=_Tk6e61E6w) Acesso em: 25 de janeiro de 2023

Ao se deparar com uma vaga de estacionamento tida como “*um pote de ouro para um motorista*”, o personagem posiciona seu carro de forma agressiva, inclusive batendo nos carros situados à frente e atrás. Ao sair do carro e “*sem sua armadura protetora*”, o personagem retorna a ser uma pessoa dócil e agradável que caminha pela cidade.

Por ser vítima de várias posturas amedrontadoras cometidas por diversos outros veículos que se comportam como animais selvagens perseguindo uma presa fácil, o dócil pedestre passa por momentos ruins que cessam após comprar um jornal com a manchete “*Aumenta índice de acidentes*” e novamente se abrigar em seu carro, situação em que retorna a ser o personagem agressivo que finaliza a animação dirigindo de forma imprudente, a ponto de quebrar seu veículo e ser rebocado por um guincho.

Percebe-se que a forma gentil e dócil do personagem muda de maneira repentina de acordo com a conduta de se tornar um motorista, e ao sair do carro o motorista se tornaria novamente um calmo pedestre indefeso ante diversos agressivos carros. A afetuosidade da *casa*, utilizando-se o conteúdo do livro em análise, teria dado lugar ao ímpeto de disputa existente na *rua*, situações em franca situação de dependência mútua para se entenderem como mais (ou menos) acolhedoras.

A lógica do personagem enquanto motorista encontra-se revestida pela lógica da luta em um ambiente hostil retroalimentado pelas condutas próprias e dos demais motoristas que conduzem de maneira igualmente hostil. Por outro lado, o personagem enquanto pedestre é uma pessoa agradável que acaba de sair de sua *casa* e ainda por alguns segundos se mantém com postura dotada de afetos advindos de um ambiente de confiança recíproca que o faz ter o ímpeto de não fazer mal sequer a uma mosca.

Esse vídeo, produzido na década de 1950 e posteriormente disseminado na internet, ilustra de maneira didática as relações entre as diferentes formas conceituais de interpretação da cidade: uma através de vínculos de afeto e outra através de vínculos de conflito.

Vou destacar (e comentar) algumas passagens do livro em que é possível relacionar as ideias do autor com a mobilidade urbana e o consequente acesso à cidade, dando-se ênfase para a importância a uma forma de locomoção que se assemelhe ao local de afetos que ampliam a forma como as pessoas possam ter o acesso à cidadania.

“(…) nas cidades brasileiras, a demarcação espacial (e social) se faz sempre no sentido de uma gradação ou hierarquia entre centro e periferia, dentro e fora. Para verificar isso, basta conferir a expressão brasileira “centro da cidade”, e também a conotação altamente negativa do espaço sub-urbano” (DAMATTA, 1997, p. 29-30).

Importa lembrar que o texto foi escrito na década de 1980 e que o autor parte da visão de uma vivência carioca e a generaliza às demais cidades. Tomada essa advertência, essa passagem do texto indica que a divisão socioespacial além de ser uma separação física, ganha outras conotações que revelam a prática de subalternidade forçada de alguns grupos para locais em que o investimento do poder público será menos

natural do que em relação aos investimentos realizados em regiões de maior visibilidade (Rio de Janeiro: regiões da orla; São Paulo: parte da região sudoeste da cidade).

Essa separação, além de levar à criação de pessoas com multiníveis de cidadania, cria uma necessária questão de mobilidade urbana, já que o preço da moradia em regiões nobres não viabiliza o pertencimento de grande parte da população, bem como nas regiões com mais investimentos haverá mais oportunidades de trabalho, emprego e renda. O preço da desigualdade espacial, dessa forma, se relaciona com outras desigualdades de moradia e de trabalho e, portanto, deságuam nas desigualdades de mobilidade.

Essa questão conceitual fará com que, diariamente, uma grande gama de pessoas realize movimentos pendulares para sair das distantes regiões de moradia pela manhã e retornar no final da tarde. Para além da limitação referente ao trajeto casa-trabalho-casa, essa enorme gama de pessoas acaba por ter o acesso à cidade condicionado ao trajeto, horários e tarifários do transporte público. A liberdade de ir e vir, portanto, passaria a ser uma mera formalidade com gradações que fazem do cidadão apenas um ser-que-trabalha-e-dorme.

“(...) não se pode, de fato, falar de espaço sem falar de tempo (...) o tempo foi notavelmente disciplinado e universalizado pelo patrão (que o compra) e pelo operário (que o vende). Tempo é realmente dinheiro num sistema que acabou por individualizar tudo” (DAMATTA, 1997, p. 32-33).

Como dito, a relação entre tempo e espaço passou a ser pressuposto de produção de espaços desiguais em que parte das pessoas é obrigada a morar distante do local de trabalho e assim, o acesso à cidade acaba limitado por causa do tempo investido no deslocamento diário.

O Brasil vivenciou o aumento considerável da produção, compra e circulação de carros desde o início do século XX, através do aumento da renda de parte da população e do aquecimento da economia.

A expectativa do crescimento social através do consumo fez com que parte da população empobrecida pudesse optar pela compra de um carro como forma de se desvencilhar do transporte coletivo por vezes ineficiente e caro. Com a vertiginosa expansão dos veículos privados em circulação e a manutenção da quilometragem das vias existentes, o resultado era esperado: o alargamento do horário de pico e a piora generalizada da eficiência do trânsito das cidades.

A priorização pelo transporte individual (carros) primeiro se reveste numa pretensa melhora na comodidade e conforto dos deslocamentos; porém, em um segundo momento, pode se revelar como dificultador da qualidade de vida dos próprios novos condutores. Os juros dos financiamentos (além dos demais custos com seguros, licenciamento e combustível) facilmente podem ser o motivador para que o trabalhador se submeta a condições de trabalho pouco adequadas, visando manter sua renda para fazer frente ao pagamento dos custos básicos para sustentar a opção pelo uso do carro.

De um lado, veículos de mais de uma tonelada com uma única pessoa ouvindo algo na rádio para amenizar a solidão. Do outro, ônibus lotados ficam ilhados por carros que transportam apenas uma pessoa.

O cenário traz sua própria autocrítica, mas as escolhas macroeconômicas e estruturais fazem com que as escolhas dos envolvidos se limitem à agonizante condição posta.

As vivências comunitárias refletem essas limitações, já que o contato com a cidade reflete a atomização da vida: sair de casa cada dia mais cedo para evitar o trânsito; ficar incontáveis horas dentro do automóvel; trabalhar em condições que, não raro, primam pela ausência de contato coletivo; retornar para casa após enfrentar horas de trânsito pesado; dormir para descansar e começar o novo ciclo na manhã seguinte.

Os contatos com outras pessoas acabam por ser algo puramente pontual e instrumental, operando em contraponto à vivacidade que as ruas poderiam propiciar com comércio, lazer e diversão, seja nas proximidades do trabalho, seja na chegada ou saída de casa.

Desde a expansão da circulação dos carros a experiência da vida nas cidades, além de estar condicionada pela vida laboral, passou a ser emulada em pequenos simulacros de vivências coletivas (algumas horas do final de semana na praia/parque após outras horas incontáveis de trânsito, por exemplo).

Nesse universo em que o tempo e o espaço são grandezas aptas a serem vendidas, a negociação cotidiana parece fazer com que algumas pessoas tenham de vender parte de suas vidas a preço vil para compradores que parecem não ter rosto (multinacionais, bancos e financeiras, principalmente). “(...) cada sociedade ordena aquele conjunto de vivências que é socialmente provado e deve ser sempre lembrado como parcela de seu patrimônio” (DAMATTA, 1997, p. 34).

Controlar (ou condicionar) o tempo e o espaço faz, necessariamente, com que se condicione a lembrança daqueles que investiram sua existência nas experiências de vida que foram possíveis.

Quem se desloca diariamente de casa para o trabalho (e fica cada vez mais horas nesse deslocamento) guarda lembranças de vida cada vez mais limitadas à quantidade de energia destinada para garantir sua subsistência. Esse patrimônio cultural da lembrança poderia remeter a situações agradáveis, tais como encontros furtivos com colegas ou a beleza do entardecer em algum ponto da cidade; mas, não raro essas vivências acabam por estar pulverizadas pela necessidade de estar sempre próximo da exaustão por lutar contra o relógio para chegar em casa ou no trabalho.

Independentemente do fator nostálgico (é uma tentação remeter o/a leitor/a para situações românticas e nostálgicas de um passado que possa não ter existido), a vivência na cidade significa a união aleatória de possibilidades que poderiam ser vividas em condições possíveis de tempo e espaço.

Nestes momentos em que vivenciamos fins de pandemia de coronavírus, a retomada do uso da cidade como espaço de encontros poderia ser a (re)tomada do uso do espaço coletivo em relação à proposta individualista que vinha a se descortinar nas últimas duas décadas. Para essa (re)tomada, poder-se-ia cogitar políticas públicas voltadas ao transporte coletivo, tais como implantação de Tarifa Zero (ou redução radical do tarifário), anulação/revogação das concessões às iniciativas privada de vários equipamentos/serviços

públicos (ou realização de novos contratos administrativos comprometidos com o benefício direto à coletividade); aumento do investimento público na expansão das linhas de ônibus e metrô), entre outros.

Essas propostas poderiam ser uma forma de reverter o sequestro da experiência do patrimônio de lembranças que o automóvel realizou na experiência do usuário das cidades.

“(...) para nós, modernos, que vivemos em sociedade onde a parte (o indivíduo) é mais importante que o todo (a sociedade), o problema estaria sempre no coletivo e na multidão, esses “estados” que seriam o inverso do indivíduo que o sistema consagra como normal e ideal” (DAMATTA, 1997, p. 40)

Nas últimas décadas, o modelo de mobilidade pautado no transporte individual se estabeleceu como certa posição de prioridade em detrimento da mobilidade coletiva.

Normalizou-se aceitar aumentar o deslocamento a cada mês em alguns minutos (porque cada vez mais pessoas usam carros e as ruas são limitadas), desde que se esteja no conforto do ar condicionado e com um sistema de som confortável e de alta qualidade.

A cada dez, vinte, trinta minutos a mais em cada deslocamento, a culpa pela lentidão ganha novos argumentos, ora por causa de motoristas ruins, ora por causa das motocicletas imprudentes, ora por causa das faixas de rolamento estreitas, ora por causa da falta de sincronicidade dos semáforos; ora por causa da existência de ciclovias, ciclofaixas e faixas de ônibus.

Enfim, a gama de supostos culpados pela lentidão do trânsito é a mais variada possível e sempre contorna a opção coletiva realizada que normalizou o deslocamento de grande quantidade de pessoas em veículos (na prática) quase individuais.

Nessa lógica, grandes (e ricas) cidades teriam o uso de carros cada vez mais modernos/tecnológicos, não raro em tamanho avantajado (para demonstrar força). Olvida-se que o espaço das cidades é uma grandeza física que possui limites naturais que podem não comportar tantos veículos privados. Além do mais, o poder de compra desses veículos é a cada ano diminuído por políticas macroeconômicas que reduzem a renda de grande parte dos trabalhadores.

Naturalizamos a barbárie de se aceitar propostas que limitam faixas de ônibus para dar mais espaço para carros ou criar estacionamentos para carros em vias exclusivas para pedestres<sup>2</sup>.

Ao que se observa, a técnica de produção de espaço para mobilidade urbana se tornou apenas um mero detalhe a ser decidido de acordo com a intenção do Prefeito em seu amplo poder discricionário que, ao que se conta, poderá privilegiar a manutenção e ampliação de conceitos que operam em detrimento ao

---

<sup>2</sup> A este respeito encontra-se em amplo tensionamento a intenção da Prefeitura em converter parte do calçadão central da cidade de São Paulo em vagas para estacionamento de carros, supostamente ao argumento de facilitar o acesso ao Teatro Municipal (**Público do Theatro Municipal terá vagas de Zona Azul noturnas Serão 275 vagas no total, sendo 200 na Alameda Barão de Itapetininga e nas ruas Conselheiro Crispiniano e Marconi, além de 75 em vias do entorno** <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/?p=125715>)

transporte coletivo. Nota-se que pouco (ou nada) importa a legislação (principalmente a Política Nacional de Mobilidade Urbana) e a participação social na tomada de decisões.

“(...) na casa as contradições devem ser banidas, sob pena de causarem um intolerável mal-estar. Afinal de contas, a casa não admite contradições, se essas contradições não podem ser imediatamente postas em ordem: em hierarquia ou gradação. A equivalência entre sentidos ou moralidades, comuns na rua, é perigosa em casa” (DAMATTA, 1997, p. 51).

Aqui, importa ressaltar que o autor investe esforços para coligar a ideia de que a casa é o local do afeto organizado através dos vínculos, ou seja, é na família que há a escuta atenciosa e também é nela que se celebram e propagam as tradições rituais do pensamento.

As divergências tão comuns nos embates coletivos que ocorrem na rua não são bem recepcionados no íntimo ambiente da casa, já que é nela o lugar em que as ideias flutuam através de mínimos consensos. Por outro lado, é na rua que a aspereza dos argumentos ganha liberdade para o embate e por isso pode-se pensar em formação de grupos por afinidades de ideias.

O viés individualista do uso do carro na cidade representa uma certa empatia entre os motoristas que guardam entre si o consenso de que são fatores externos que prejudicam o ilimitado uso dos carros.

Nesse viés, planejadores públicos não seriam dotados de sensibilidade para compreender a necessidade de ampliação de faixas e aumento dos limites de velocidade; políticos precisariam destinar mais verbas para recapeamentos e manutenção das vias; a fiscalização deveria ser mais complacente com os infratores; os motoristas de fora da cidade deveriam dirigir melhor; os motociclistas não deveriam passar por entre os carros; os ônibus deveriam estar em outras avenidas; enfim, é ampla a gama de eleitos pelos motoristas como culpados pelas dificuldades inerentes à mobilidade individual.

O uso do carro se assemelha a uma família, tão grande a empatia interna e a similaridade entre os argumentos dos motoristas.

O transporte coletivo pertenceria ao ambiente da *rua*, já que, na prática, seria a ele aplicada a lógica do cada um por si e da luta. Ao embarcar em um ônibus, o passageiro implicitamente deve aceitar que ele é apenas mais um passageiro dentre os demais e que, por isso, terá de fazer-se respeitar pelos demais (por vezes pela força física, na disputa pelo espaço).

Caso o coletivo esteja cheio e o ponto de chegada se aproxime, então o passageiro deverá negociar (às vezes pela força física ou simbólica) com o passageiro à sua frente, para saber se é possível se aproximar da porta ou, em casos menos amigáveis, a disputa poderá escalar para as vias de fato ou para xingamentos.

O atraso na circulação dos ônibus, ao invés de causar uma natural comoção coletiva contra as empresas que operam as linhas (ou contra o Estado por não fiscalizar as empresas), pode se tornar uma disputa entre os próprios passageiros para ver quem tem mais habilidade para conseguir entrar no coletivo já apinhado de gente.

Ainda que se reconheça que, não raro, os passageiros que se encontram todos os dias no mesmo horário possam ter laços de afetosidade como se estivessem em família (por vezes fazendo comemorações temáticas como festas juninas ou natalinas dentro dos coletivos), basta que a lotação se intensifique para cada passageiro retornar à proposta de luta pelo seu espaço e para garantir que irá desembarcar no ponto certo.

“(…) se a casa distingue esse espaço de calma, repouso, recuperação e hospitalidade, enfim, de tudo aquilo que define a nossa ideia de ‘amor’, ‘carinho, e ‘calor humano’, a rua é espaço definido precisamente ao inverso. terra que pertence ao ‘governo’ e não ao ‘povo’ e que está sempre repleta de fluidez e movimento” (DAMATTA, 1997, p. 52-53).

De antemão, importa recordar que o autor escreveu esse texto durante o período da redemocratização do país e, portanto, antes da Constituição de 1988 e da consequente fermentação de ideias sobre a ‘direito à cidade’, democratização do planejamento urbano, acesso à cidade, etc.

Dito isso, é compreensível que o autor defenda que a *rua* é o lugar que pertence ao ‘governo’ como se este fosse um ente totalmente alheio à sociedade civil. Eram tempos em que ao ‘governo’ eram permitidos poderes quase ilimitados, inclusive para atentar contra a vida de quem ousasse questionar demais as regras impostas à coletividade.

Todavia, após a Constituição Federal essa ideia de contraposição naturalizada entre governo e sociedade civil parece ser um tanto datada, já que a participação social ganhou lugar de protagonismo na produção das cidades, inclusive após o Estatuto da Cidade, o Estatuto da Metrópole e da Política Nacional da Mobilidade Urbana.

Audiências públicas à época sequer eram cogitadas; conselhos participativos igualmente não eram o cotidiano da administração pública. Após intensa pressão de diversos movimentos sociais e de acadêmicos, uma nova forma de gestão da coisa pública se iniciou (e ainda encontra-se em trâmite). Essa nova forma de gestão envolve a oitiva da sociedade civil com a realização de audiências públicas, realização de reuniões técnicas com experts, formulação de enquetes, reuniões com movimentos sociais, etc.

Resta muito a se evoluir nessa forma de atuação entre os movimentos sociais e a administração pública. Todavia, a atualidade certamente está mais evoluída a ponto de se poder cogitar que o planejamento urbano já não é só questão de regramentos impostos pela municipalidade (apesar do cotidiano dos movimentos sociais envolver a necessidade de tensionamento diuturno para a formulação de políticas públicas e planejamentos menos autoritários - por vezes com a obtenção de conquistas e avanços para a democracia participativa).

Para o acesso à cidade, vale destacar os atuais debates sobre a viabilidade da implantação de políticas de Tarifa Zero na cidade de São Paulo<sup>3</sup>. Essa formulação advém de diversos coletivos que debatem intensamente as diversas formulações e modelagem político/econômicas dessa proposta em diversas cidades do mundo.

Acessar a cidade e ter cidadania, ao que se percebe, ultrapassa a mera questão de participação eleitoral e adentra questões aplicadas para a efetivação de direitos que, apesar de estarem à disposição da sociedade, encontram-se condicionados ao pagamento de tarifa (por exemplo, o atendimento de saúde é público e gratuito através do Sistema Único de Saúde, mas o pagamento de tarifa do transporte público tem potencial para limitar a presença de pacientes em consultas de especialidades distantes de suas residências).

Pouco a pouco o ‘calor humano’, o ‘amor’ e o ‘carinho’ entram na pauta da administração pública e, aos poucos, o condicionamento de direitos aos interesses diretamente econômicos de grandes grupos pode revelar que o acesso à cidade pode ser economicamente viável através do descontingenciamento de barreiras que impedem que mais pessoas possam ter ampliado seu acesso à cidade.

“(…) o ponto crítico da identidade social no Brasil é, sem dúvida, o isolamento (e a individualização), quando não há nenhuma possibilidade de definir alguém socialmente por meio de sua relação com alguma coisa” (DAMATTA, 1997, p. 55).

O decorrer das primeiras décadas do século XXI abrigou o início de uma mudança copernicana em relação aos carros enquanto objeto de desejo ou abjeção. Desde sua criação, os automóveis exerceram importante papel na transformação das cidades modernas e por isso se posicionaram como elemento de desejo (e até de maturidade) a ponto de ser o ponto central de rituais de passagem para a vida adulta.

No Brasil, passou a ser comum a apresentação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ao invés do Registro Geral (RG) para qualquer tipo de identificação civil, independentemente da relação com a condução de veículos (igual utilização como documento ordinário de identificação não é realizada com outros documentos tais como passaporte, carteira de trabalho e carteira de reservista para os homens).

A apresentação da CNH de certa forma é um atestado do pertencimento a uma certa classe social que não é mais associada ao anonimato de não ter veículo próprio e, portanto, não ter acesso à cidade. Não ter veículo próprio, até o início do século XXI, poderia ser tido como um atestado de anonimato social; situação que se encontra em alteração principalmente nas grandes cidades, onde ter um carro já pode não ser fator de diferenciação social tão determinante como outrora, pois a ampliação do uso de transporte por aplicativos e a construção de faixas exclusivas para ônibus e bicicletas criou uma certa tendência (ainda

---

<sup>3</sup> A este respeito confira-se “São Paulo debate alternativas para Tarifa Zero e reforma tributária durante reunião da Frente Nacional de Prefeitos *Prefeito Ricardo Nunes destacou a necessidade do envolvimento do Governo Federal para avanços nessa questão da gratuidade do transporte público*”. <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/sao-paulo-debate-alternativas-para-tarifa-zero-e-reforma-tributaria-durante-reuniao-da-frente-nacional-de-prefeitos>

tímida, admita-se) de reversão do posicionamento do automóvel como desejo essencial para acesso à cidade.

O trânsito sempre congestionado nas grandes cidades passou a alterar o carro como objeto de distinção pessoal (e desejo) para ser um objeto tão comum quanto os demais carros que circulam pela cidade. O privilégio de se deslocar de automóvel passou a ter um inicial embate com veículos mais eficientes, como bicicletas, e mais econômicas, como os ônibus (a depender do horário e da natureza do deslocamento, já é possível observar que o carro próprio pode não ser a melhor alternativa para os deslocamentos urbanos cotidianos).

Essa relação entre carros e transporte coletivo enquanto participantes do plano do desejo leva a uma reflexão sobre o espaço que os deslocamentos ocupam na vida das pessoas e a natural relação com o tempo, podendo-se atrelar ao carro uma certa forma de tempo linear (acumulação reta, fria, objetiva em que os espaços se tornam funcionais e tão somente funcionais), tal como o autor do livro em comento aproxima do conceito da *rua* no final dos anos oitenta, dominada por regramentos; por sua vez, o transporte coletivo guardaria uma relação com um outro tempo, dessa vez comprometido com uma relação cíclica apinhada de novas significações a cada novidade pelo caminho e com planos de desejo relacionados não com a etiqueta social de cada passageiro e, sim com a relação interpessoal que os passageiros possuem entre si, fazendo com que o transporte coletivo se alce a lugar de reencontro e, portanto, ligue-se ao conceito de *casa*.

## Conclusão

Várias são as formas de se trazer a (re)leitura da obra de Roberto DaMatta para a contemporaneidade.

Uma delas envolve o posicionamento estanque dos conceitos de *casa* e *rua* enquanto formas interpretativas de uma sociedade que ficou datada na década de oitenta e na qual a *rua* era o lugar do perigo e dos regramentos.

A forma adotada neste ensaio crítico traz a proposta argumentativa do autor para o acesso à cidade nesse início de 2023 e propõe que os afetos e relações ocorridas através da *casa* agora possam ser tidos como uma chave interpretativa da sociedade, que não mais aceita que o ambiente familiar seja uma prisão cheia de hierarquias e consensos (e que, por outro lado, também não aceita que a *rua* seja um lugar puramente regado e de dissenso).

Ambas as propostas em relação à *rua* e à *casa* são interpretações dinâmicas e que se relacionam, “travando um embate civilizado e bem-comportado pela posse hegemônica de todo o sistema que não chega nunca” (DAMATTA, 1997, p. 57).

Acessar a cidade faz parte da vivência da relação do espaço e tempo da coletividade enquanto lugar de criação de afetos e que, portanto, se correlaciona com a possibilidade das cidades terem potencial de serem também parte da família (ainda que essa seja composta por pessoas moradoras da vizinhança, do

bairro ou que torçam para o mesmo time de futebol ou, ainda, notáveis conhecidos que utilizam a mesma linha de ônibus no mesmo horário todos os dias).

Naturalizar o bloqueio dessa possibilidade de afetos por causa da opção disseminada pelo transporte individual parece ser uma forma de aceitar que o espaço e tempo desiguais são uma regra imutável e que não há outras formas de escolha para o futuro (e o presente) das cidades.

A obra analisada neste ensaio não explica a causa da transformação das cidades terem criado essas propostas classificatórias elaboradas pelo autor em relação à *casa* e à *rua*. Notou-se que o autor promoveu esforços para argumentar em relação a questões ontológicas, ou seja, ligadas a preocupações sobre fenômenos tal como eles seriam, deixando-se de lado questionamento sobre a origem desses fenômenos e, portanto, olvidando-se de aprofundamentos sobre questões acerca de eventuais diagnósticos relacionados à origem material das desigualdades urbanas produzidas através da desigual divisão do espaço e tempo das cidades.

As propostas de interpretação formuladas pelo autor trazem elementos que, embora tenham sido produzidos na década de oitenta, ainda são atuais e podem ser colocados no contexto de acesso à cidade, através de aferições sobre o campo da mobilidade urbana.

Da releitura do texto formulada neste ensaio crítico, pode-se concluir que a proposta de Tarifa Zero pode ser uma forma de integração do acesso à cidade ao planejamento de cidades pautadas no equilíbrio entre o afeto existente nas *casas* e o regramento existente nas *ruas*.

## CRediT

**Guilherme Moraes da Silva**, Universidade de São Paulo, [moraesguilherme@usp.br](mailto:moraesguilherme@usp.br),

<https://orcid.org/0009-0007-1066-570X>

Conceptualization, Formal Analysis, Investigation, Methodology, Writing –original draft, Writing –review & editing.

## REFERÊNCIAS

DAMATTA, Roberto. **A casa & a rua**. 5.ed. Rio de Janeiro: Roco, 1997.

NASCIMENTO, Genilson Siqueira. Pateta no Trânsito. **YouTube**. Data da publicação 29 de junho de 2014. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=\\_Tlk6e61E6w](https://www.youtube.com/watch?v=_Tlk6e61E6w) Acesso em: 25 jan. 2023.

Público do Theatro Municipal terá vagas de zona azul noturnas. **Cidade de São Paulo**. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/?p=125715>. Acesso em: 25 jan. 2023.

São Paulo debate alternativas para Tarifa Zero e reforma tributária durante reunião da frente nacional de prefeitos. **Cidade de São Paulo**. Disponível em <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/sao-paulo-debate-alternativas-para-tarifa-zero-e-reforma-tributaria-durante-reuniao-da-frente-nacional-de-prefeitos>. Acesso em: 25 jan. 2023.