

MEMÓRIA DE UM QUASE CALOTEIRO: EDUCAÇÃO, JUVENTUDE E TRANSPORTE PÚBLICO NO RIO DE JANEIRO

José Carlos Teixeira Júnior¹

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo principal discutir algumas questões que tecem as estreitas relações entre educação, juventude e transporte público na cidade do Rio de Janeiro mais especificamente a partir da prática do calote realizada por jovens estudantes no uso cotidiano do principal modal desta cidade: o ônibus público. Para a realização deste objetivo proposto, a memória emerge como um posicionamento teórico-metodológico necessário e possível capaz de tensionar algumas dicotomias e hierarquias implícitas que regulam a própria educação como, por exemplo, teoria X prática, professor X estudante e escola X sociedade. Necessário por sua ubiquidade, ou seja, por entender a memória como um conhecimento vivo, tecido no cotidiano das mais diferentes práticas sociais, dentre as quais da própria educação. E possível por sua ambivalência, ou seja, por apresentar-se, justamente enquanto um conhecimento vivo e tecido no cotidiano das mais diferentes práticas sociais, como uma arena de sentidos em permanente dialogia e disputa. Assim, e conforme discutiremos no decorrer das próximas páginas, na dialogia e disputa que tecem a memória de Chico (um quase caloteiro), o calote emerge como uma prática intersubjetiva. Uma prática capaz de realizar um contraponto bastante fértil com a hegemonia de uma lógica funcional do transporte público, com as diferentes necessidades cotidianas destes mesmos jovens estudantes (como alimentação, diversão e cultura, por exemplo) e com movimentos sociais que historicamente lutam contra esta mesma funcionalidade.

Palavras-chave: Educação, Juventude, Transporte público, Memória, Calote.

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo principal discutir algumas questões que tecem as estreitas e complexas relações entre educação, juventude e transporte público na cidade do Rio de Janeiro. Ainda mais especificamente, objetivamos realizar esta discussão a partir da prática do calote, uma prática realizada por jovens estudantes no uso cotidiano do principal

¹ Doutorado em Educação pelo PROPED/UERJ, mestrado em Música pelo PPGM/UFRJ, bacharelado em Música pela EM/UFRJ e licenciatura em Música pelo Conservatório Brasileiro de Música. Professor de Música da Fundação de Apoio à Escola Técnica do Estado do Rio de Janeiro e da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. E-mail: zeca.teixeira@yahoo.com.br

modal desta cidade, qual seja: o ônibus público (PEREIRA, 1987; CAIAFA, 2002; MATELA, 2014).

Para tanto, partimos aqui do pressuposto que uma educação não-objetificada – ou seja, uma educação que ao visibilizar e tensionar suas dicotomias e hierarquias implícitas possibilita neste mesmo movimento a emergência das estreitas e complexas relações entre conhecimento, política e estética (TEIXEIRA JR., 2019) – não se realiza, dentre outras importantes questões, sem o entendimento e o tensionamento dos limites funcionais que historicamente têm regulado o transporte público. É justamente no intuito de explorar um pouco mais esta participação ativa de jovens estudantes no tensionamento destes limites funcionais, mais especificamente no uso cotidiano do ônibus público no trajeto diário entre escola e residência realizado na cidade do Rio de Janeiro que este artigo busca oferecer sua breve e relevante contribuição.

Para a realização deste objetivo proposto, a memória (BENJAMIN, 1983) emerge como um posicionamento teórico-metodológico necessário e possível capaz de visibilizar e tensionar algumas dicotomias e hierarquias implícitas que regulam a própria educação como, por exemplo, teoria X prática, professor X estudante e escola X sociedade. Ela apresenta-se como um posicionamento necessário por sua ubiquidade, ou seja, por entender a memória como um conhecimento vivo, tecido no cotidiano das mais diferentes práticas sociais, dentre as quais da própria educação. E ela apresenta-se como um posicionamento possível por sua ambivalência, ou seja, por apresentar-se, justamente enquanto um conhecimento vivo e tecido no cotidiano das mais diferentes práticas sociais, como uma arena de sentidos em permanente dialogia e disputa.

Conforme discutiremos no decorrer das próximas páginas, na dialogia e disputa que tecem a memória de Chico (um jovem quase caloteiro), o calote emerge como uma prática cotidiana intersubjetiva. Uma prática capaz de realizar um contraponto bastante fértil com a hegemonia de uma lógica funcional do transporte público, com as diferentes necessidades cotidianas destes mesmos jovens estudantes (como alimentação, diversão e cultura, por exemplo) e com movimentos sociais que historicamente lutam contra esta mesma funcionalidade (GOHN, 2011; MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013; ASSAD e QUEIROZ, 2015; BRANDT, 2017).

METODOLOGIA

Apesar da atual Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional determinar que o dever do Estado brasileiro com a educação escolar pública se efetiva mediante a garantia do transporte, dentre outros direitos (BRASIL, 1996), podemos observar a predominância de um entendimento objetificado que limita-o a um serviço de locomoção de jovens estudantes no trajeto casa-escola-casa. A Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro de 1990, por exemplo, garante aos alunos uniformizados da rede pública de ensino a gratuidade nas tarifas de transportes coletivos urbanos, porém exclusivamente nos dias de aula (RIO DE JANEIRO, 2010). Trata-se de um entendimento que não deixa de corroborar com a lógica de reprodução do capital hegemônica no campo da mobilidade urbana, seja enquanto instrumento de circulação de mercadorias – dentre os quais, a própria força de trabalho no trajeto casa-trabalho-casa –, seja enquanto instrumento de produção de mais-valia e de poder. Esta ambiguidade, contudo, não se apresenta por acaso. Afinal de contas, foi apenas muito recentemente – em 2015, mais especificamente com a PEC 74/2013 – que o transporte finalmente passou a ser ao menos reconhecido constitucionalmente como um direito social.

Na cidade do Rio de Janeiro, e não muito diferentemente em outras capitais brasileiras, a consolidação deste atual modelo hegemônico ocorreu basicamente a partir da década de 1960, em dois momentos importantes nas estreitas relações entre o poder público e as empresas de ônibus, principal modal desta cidade. Em um momento inicial, observa-se uma forte intervenção estatal no processo de criação de novas empresas de ônibus – maiores, mais capitalizadas e organizadas – em detrimento dos bondes e das lotações predominantes até então. Em outro momento posterior, cujo auge pode ser considerado a concessão privada de todo o sistema de transporte por ônibus da cidade realizada em 2010 pela prefeitura, observa-se a emergência de grupos empresariais gradativamente mais concentrados e poderosos, dotados de uma forte influência no contexto municipal e metropolitano, de forma que a própria formulação das políticas deste setor passa a depender cada vez mais de seu aval (PEREIRA, 1987; CAIAFA, 2002; MATELA, 2014). A CPI dos ônibus, cujos trabalhos tiveram início em 2017 na câmara legislativa desta cidade, tem deixado bastante evidente a “caixa preta” em que consistem estas estreitas relações entre o poder público e estes grupos empresariais (CPI DOS ÔNIBUS, 2018).

Acreditamos que o caminho de uma educação não-objetificada – ou seja, uma educação que ao tensionar suas dicotomias e hierarquias implícitas possibilita a emergência das estreitas relações entre conhecimento, política e estética (TEIXEIRA JR., 2019) – não se realiza, dentre outras importantes questões, sem o entendimento da complexidade em que consiste o transporte público. Na verdade, diversos movimentos sociais que historicamente lutam por esta causa já vêm destacando sua importância para além deste limite funcional ao evidenciar que ele consiste não em um serviço, mas sim em um direito fundamental não apenas ao trabalho e à própria educação, mas também, e tão importante quanto estes, à cultura, ao lazer, à saúde, à moradia, assim como também à luta por outros tantos direitos sociais (GOHN, 2011; ASSAD e QUEIROZ, 2015; BRANDT, 2017)². Acreditamos, neste sentido, não ser exagero afirmar que o transporte público compõe um direito à própria vida!

A juventude que utiliza o transporte público cotidianamente para ir e voltar da escola não se encontra do lado de fora destes movimentos, assistindo passivamente ao tensionamento destes limites funcionais. Muito pelo contrário, ela também faz parte dele, realizando este mesmo tensionamento das mais diferentes formas. Talvez um dos exemplos mais recentes e amplamente conhecidos dessa participação, dentre outros menos visibilizados, seja o chamado Movimento Passe Livre (MPL). Enquanto um dos principais atores daquilo que ficou conhecido como as “Jornadas de Junho” (MARICATO et al., 2013) – revoltas que aconteceram nas ruas de diversas capitais brasileiras e que mobilizaram milhões de pessoas em junho de 2013 –, o MPL surgiu justamente de um movimento de estudantes secundaristas de Salvador contra o aumento das passagens dos ônibus desta cidade no ano de 2003. A Revolta do Buzu, forma como este movimento ficou conhecido, contribuiu inclusive com as Revoltas da Catraca realizadas na cidade de Florianópolis logo nos anos seguintes, em 2004 e 2005. E foi justamente neste mesmo ano de 2005, mais especificamente na Plenária Nacional

² Em agosto de 2018, por exemplo, a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro aprovou o projeto de lei 2.958/14 que prevê a regulamentação de performances artísticas nas estações e no interior dos trens, metrô e barcas do Estado do Rio de Janeiro. Ao discutir a aprovação deste projeto de lei, Reia, Herschmann e Fernandes afirmam que “o caso do Rio de Janeiro é emblemático não apenas por ter sido a primeira cidade, mas também pelo engajamento dos artistas no processo de regulação da arte de rua no município. No caso do Rio, a lei veio do esforço coletivo de muitos atores que se envolveram de fato na formulação e implementação da lei para garantir os direitos dos artistas de rua na cidade. A ‘Lei do Artista de Rua’ não surgiu de cima para baixo, como imposição do poder público: foi negociada com os artistas, assim como foram negociadas políticas de financiamento da arte de rua que promovessem a continuidade das atividades nos espaços públicos cariocas. Tudo isso dentro de um movimento que surge no Fórum de Arte Pública encabeçado por Amir Haddad, com participação intensa de grupos como o Tá na Rua, Off-Sina, Grande Companhia Brasileira de Mysterios e Novidades entre outros” (REIA; HERSCHMANN; FERNANDES, 2018, p. 10-11).

pelo Passe Livre realizada na cidade de Porto Alegre durante o V Fórum Social Mundial, que este movimento ganhou não apenas o referido nome, mas também o reconhecimento como um movimento social autônomo, horizontal e independente que luta por um transporte público, efetivamente gratuito e de qualidade (MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013).

É justamente no intuito de explorar um pouco mais esta participação ativa de jovens estudantes no tensionamento destes limites funcionais do transporte público, mais especificamente no uso cotidiano do ônibus público no trajeto diário entre escola e residência realizado na cidade do Rio de Janeiro, que este artigo busca oferecer sua breve contribuição. Trata-se, contudo, de explorar a participação em uma prática não tão alardeada quanto às revoltas destacadas anteriormente, porém de forma alguma menos significativa no cotidiano escolar destes mesmos jovens estudantes. Conforme nos sugere Certeau,

a uma produção racionalizada, expansionista além de centralizada, barulhenta e espetacular, corresponde outra produção, qualificada de ‘consumo’: esta é astuciosa, é dispersa, mas ao mesmo tempo ela se insinua ubiquamente, silenciosa e quase invisível, pois não se faz notar com produtos próprios, mas nas maneiras de empregar os produtos impostos por uma ordem econômica dominante (CERTEAU, 1994, p. 39).

No decorrer destas páginas, refiro-me-nos mais especificamente à prática do calote: uma prática intersubjetiva tecida por jovens estudantes cariocas em meio ao processo histórico de consolidação do atual modelo hegemônico desta cidade e criminalizada por este mesmo processo. Vale ressaltar, contudo, que apesar de assumirmos como recorte principal a relação entre educação, juventude e transporte público na abordagem da referida prática do calote, não ignoramos com isso o importante fato desta prática ser mais ampla e, conseqüentemente, tecida por outras intersubjetividades.

A memória emerge aqui como um posicionamento metodológico necessário e possível à realização do intuito proposto. Necessário por sua ubiquidade, ou seja, por entendê-la como um conhecimento vivo, tecido no cotidiano das mais diferentes práticas sociais, dentre as quais da própria educação, e de forma alguma como um conhecimento acabado, circunscrito exclusivamente em um tempo-espaço específico e institucionalizado como museu e biblioteca, por exemplo. Vale ressaltar, inclusive, que a expressiva dificuldade de se encontrar registros institucionalizados sobre a prática do calote termina por conferir à memória uma necessidade ainda maior como um recurso metodológico. E ela também é possível por sua

ambivalência, ou seja, por apresentar-se, justamente enquanto um conhecimento vivo, tecido no cotidiano das mais diferentes práticas sociais, como uma arena de sentidos em permanente dialogia e disputa. A memória, sob esta perspectiva, consiste assim em um posicionamento epistêmico capaz de tensionar significativamente algumas dicotomias e hierarquias implícitas que tecem o campo da educação, como teoria X prática, professor X estudante e escola X sociedade, por exemplo.

Enquanto uma arte de continuar contando uma história, conforme nos sugere Benjamin (1983) em *O Narrador*, a memória mostra-se capaz de complexificar as relações entre educação, juventude e transporte público. A arte de continuar contando uma história apresenta-se, neste sentido benjaminiano do termo, como uma prática. Como nos sugere este mesmo pensador, trata-se de uma faculdade humana inalienável, mas que tem sido cada vez mais nos retirada, qual seja: a de trocar experiência. Uma prática eminentemente política cuja não neutralidade – uma vez que consiste não em um transmitir o “em si” de alguma questão, como uma informação ou um relatório, mas sim em um mergulhar esta mesma questão na vida de quem relata, a fim de extraí-la outra vez – possibilita a emergência de suas conflituosas, contraditórias e, algumas vezes, até mesmo violentas parcialidades.

E é justamente na vida de um “quase caloteiro” que mergulhamos e extraímos novamente esta questão do transporte público. Trata-se, mais especificamente, na vida de Chico (nome fictício): um professor que atualmente trabalha em uma escola municipal carioca e que na década de 1980, época em que era jovem estudante do Ensino Fundamental e em que as empresas de ônibus comumente não respeitavam, dentre outros direitos, a passagem gratuita para os estudantes de escola pública, teve um contato bastante estreito com a prática de dar calote nas suas voltas diárias da escola em que estudava para casa em que morava, ainda que não tenha se tornando, ou mesmo se considerado, um efetivo praticante.

Caiafa (2002) já havia apontado para o fato de que a prática do calote contribui de forma bastante significativa no acirramento das tensões que estruturam o transporte público da cidade do Rio de Janeiro, principalmente no que diz respeito à posição do cobrador de ônibus em sua jornada diária de trabalho. Acreditamos que a memória de um quase caloteiro apresentada aqui também possibilita a emergência destas mesmas tensões, porém no que diz respeito mais especificamente a uma outra posição no transporte público, qual seja: a do jovem estudante que utiliza o ônibus para ir e voltar da escola, diariamente.

O uso de um nome fictício, Chico, justifica-se pelo entendimento ético de que esta memória apresentam-se, justamente como nos sugere Benjamin, enquanto uma experiência não individualizada, mas sim socialmente tecida e compartilhada. A própria troca de experiências que tornou possível a emergência desta memória, inclusive, aconteceu em meio a um movimento dialógico entre Estado, sociedade civil e jovens estudantes moradores de uma favela da cidade do Rio de Janeiro realizado em uma escola municipal carioca entre os anos de 2014 e 2015 no intuito de conhecer as histórias de diferentes agentes culturais que atuam na referida comunidade escolar, dentre os quais as do referido professor. Financiada pela Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ), mais especificamente através do edital *Apoio à Melhoria do Ensino em Escolas da Rede Pública Sediadas no Estado do Rio de Janeiro*, o referido processo dialógico realizou-se entre a Faculdade de Educação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (FE/UERJ), uma escola municipal da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e um grupo de jovens moradores da Cidade de Deus formado, basicamente, por estudantes e ex-estudantes desta mesma escola municipal³. Uma emergência, enfim, que ecoou e se fortaleceu no decorrer dos encontros semanais realizados e que agora ganha uma forma narrativa conforme veremos nos parágrafos seguintes.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ao final da década de 1980, quando cursava a antiga sexta série – o que, atualmente, consiste no sétimo ano do Ensino Fundamental –, Chico estudava em uma escola localizada no Méier, bairro da Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro. Nesta mesma época, ele morava em Engenho de Dentro, bairro vizinho ao que estudava, porém em uma rua localizada justamente na extremidade oposta, praticamente no bairro subsequente: Água Santa.

3 O referido edital apresentava, inclusive, o seguinte objetivo principal: “apoiar iniciativas para a melhoria do ensino, por meio de projetos que abordem temas relevantes ao processo de ensino-aprendizagem e que permitam o aprimoramento da infraestrutura das escolas da rede pública (municipais, estaduais e federais) do Estado do Rio de Janeiro (níveis fundamental e médio), com a finalidade de contribuir para: o estabelecimento da excelência nas escolas da rede pública do Estado; a formação, a capacitação e a atualização de professores das escolas da rede pública do Estado; a melhoria da infraestrutura necessária ao ensino da rede pública do Estado; a promoção do intercâmbio de instituições de ensino superior e pesquisa com escolas da rede pública sediadas no Estado” (FAPERJ, 2013).

Água Santa era um bairro de classe média baixa, famoso pelo presídio de Ary Franco, então porta de entrada do sistema penitenciário do Estado do Rio de Janeiro. Um bairro que nesta época já possuía marcas de um processo de favelização. Os poucos colegas da escola que moravam próximo a Chico, moravam justamente nestas regiões, geralmente localizadas no alto de algumas ladeiras do bairro, como na chamada Fazendinha, por exemplo.

O trajeto que ele fazia de casa para a escola e da escola para casa era sempre de ônibus. Ônibus público, não escolar. Era uma viagem que levava cerca de uns vinte a trinta minutos, aproximadamente, tanto na ida como na volta. E muitas vezes, quando do retorno da escola para casa, eles acabavam voltando juntos, Chico e estes seus colegas.

Foi justamente nestas voltas para casa que Chico teve contato com a experiência de dar calote. Dar calote para eles, jovens estudantes daquela época, consistia basicamente em andar de ônibus sem pagar a passagem. Neste período, a porta de entrada do ônibus localizava-se na parte traseira do veículo enquanto que a de saída localizava-se em sua dianteira. Havia, ainda, alguns assentos antes da roleta ou catraca, dispositivo mecânico através do qual o cobrador realiza a cobrança das passagens e onde fica registrado o número de pessoas que por ela passam. A roleta geralmente ficava posicionada entre a porta traseira e a metade do ônibus. Na verdade mais perto da primeira do que da segunda. Dar calote significava, assim, entrar pela porta traseira do ônibus, viajar sentado em algum assento localizado antes da catraca e saltar pela mesma porta traseira sem passar pela roleta e, assim, sem pagar a passagem.

Vale ressaltar que os atuais padrões técnicos observados para a aprovação dos ônibus do sistema de transporte público de passageiros da cidade do Rio de Janeiro ainda são regulamentados pelo Decreto nº 12.713 de 1994, com algumas alterações realizadas pelos Decretos nº 19.376 de 2000 e nº 25.405 de 2005. Até o Decreto nº 12.713 de 1994, incluindo os Decretos anteriores nº 7.887 de 1988 e nº 9.673 de 1990, a catraca tinha que estar posicionada no corredor de circulação do ônibus, em frente ao assento do cobrador (que acabava por sentar-se lateralmente ao sentido de marcha do veículo), cuja localização devia prever uma área de espera para os passageiros que variava entre dois a quatro metros quadrados. É justamente no interior desta “arquitetura itinerante” (CAIAFA, 2002) que a experiência narrada aqui se insere.

Com o Decreto nº 19.376 de 2000, entretanto, passou a ser permitido o posicionamento do cobrador em sentido de marcha, posicionado logo após a escada de embarque, e, com isso, garantindo praticamente a extinção desta área de espera em que os caloteiros ficavam posicionados. Apesar de esta mudança contribuir significativamente na diminuição da prática de calote, ela acabou contribuindo também no aumento dos assaltos ao cobrador uma vez que o mesmo ficava mais exposto com a proximidade da porta traseira do ônibus. Com o Decreto nº 25.405 de 2005, houve uma inversão dos movimentos de embarque e desembarque de passageiros no ônibus de forma que o primeiro passou a ser realizado pela porta dianteira enquanto o segundo pela porta traseira. Com isso, a catraca e o cobrador passaram a ficar bem próximos ao motorista, recuperando um pouco mais a segurança do cobrador, porém facilitando a implementação, no decorrer da segunda metade da década de 2000 com a ampliação do sistema de bilhetagem eletrônica (Lei nº 3.167 de 2000), do que passou a ser chamado de “dupla função”, ou seja, o motorista acumulando a função de cobrador e, conseqüentemente, a gradativa demissão destes últimos trabalhadores das empresas. Neste sentido, podemos observar que as mudanças na posição da catraca dos ônibus cariocas realizadas nas últimas décadas enuncia uma intensificação do caráter funcional do transporte público destacado inicialmente neste trabalho. No ano de 2017, entretanto, foi aprovada e sancionada a Lei 6.304 que proíbe aos motoristas de ônibus o acúmulo da função de cobrador, mas como ainda não foi devidamente regulamentada, na prática não está sendo efetivamente aplicada.

Bem, para a realização da prática do calote, o caloteiro, forma como este praticante era comumente chamado, precisava negociar uma série de situações contingentes. Em primeiro lugar, ele precisava que algum passageiro fizesse sinal para o ônibus no ponto em que pretendia saltar, ou em algum ponto próximo, antes ou depois. Na verdade, conseguir saltar exatamente no ponto desejado era considerado uma verdadeira vitória. De qualquer maneira, somente com este sinal o motorista pararia o veículo e abriria a porta traseira possibilitando, com a subida do passageiro que fez o sinal, a descida do caloteiro. Sem isso, o caloteiro teria que seguir a viagem com o ônibus, ou até algum passageiro fazer o sinal – fato que, dependendo do trajeto do ônibus, poderia nem acontecer –, ou até o caloteiro pagar a passagem e descer como um passageiro qualquer.

Em segundo lugar, o caloteiro precisava contar com a não disposição do trocador. Muitos trocadores não se expunham diante de um calote. Viam, ou algumas vezes fingiam que não viam, ficavam chateados, até ofendidos, reclamavam, gritavam, gesticulavam, mas não prolongavam a situação. Outros trocadores, entretanto, tomavam quase que como uma ofensa pessoal e faziam questão de não deixar o caloteiro impune. Na verdade, isso nos faz pensar em qual seria o tipo de cobrança que as empresas de ônibus faziam aos cobradores em relação a isto. Segundo Caiafa (2002), no acirramento das tensões realizado pela prática do calote, as empresas de ônibus tendem a responsabilizar os cobradores pelas evasões ocorridas, enquadrando-os em diferentes dispositivos regulatórios como, por exemplo, ressarcimento de valores, advertência, suspensão e até mesmo demissão por justa causa. De qualquer forma, estes cobradores ficavam bastante atentos aos jovens estudantes que viajavam na parte traseira do veículo. Quando estes ameaçavam descer pela porta traseira, logo se esticavam para tentar pegar o caloteiro. Ah, e se pegasse! O constrangimento era o mínimo que podia acontecer. Eles ameaçavam bater, levar para os seguranças da empresa de ônibus ou para a própria polícia. E isso quando eles não resolviam, efetivamente, cumprir todas estas ameaças. Segundo o artigo 176 do Decreto-lei 2.848 de 1940, constitui fraude “tomar refeição em restaurante, alojar-se em hotel ou utilizar-se de meio de transporte sem dispor de recursos para efetuar o pagamento” (BRASIL, 1940). Bem, apesar de Chico nunca ter presenciado ou experimentado efetivamente a concretização destas ameaças, elas não deixam de operar, mesmo enquanto uma enunciação, como um dispositivo regulatório dotado de uma eficácia bastante relevante na criminalização desta prática do calote, sobretudo quando o alvo era justamente os jovens estudantes.

De qualquer maneira, o bom caloteiro era aquele que conseguia agenciar todas estas contingências e, finalmente, descer pela porta traseira do ônibus sem pagar a passagem. Mas não se tratava de descer de qualquer forma, de maneira desesperada, estabanada, como se tentasse resolver logo toda aquela tensa e desconfortável situação (o que, na verdade, quase sempre acabava acontecendo). Tratava-se, ao contrário, de descer com a maior tranquilidade e naturalidade possível, apesar da enorme adrenalina que envolvia todos estes agenciamentos. Descer como se fosse um passageiro qualquer, só que pela porta traseira e, portanto, sem pagar a passagem. Essa era a estética do bom caloteiro!

Estes colegas que voltavam da escola com Chico quase sempre davam calote. Quando conversavam sobre isso, eles argumentavam que se tratava de uma forma de tentar juntar algum dinheiro: ou para comprar um lanche na escola, ou para comprar algumas fichas para jogar flipper – nome de equipamentos com jogos eletrônicos ou de estabelecimentos que disponibilizavam estes mesmos equipamentos para serem jogados, sobretudo por jovens – localizado bem próximo da escola, ou para assistir a algum filme no cinema, ou ainda para ir ao Maracanã. Chico lembra, inclusive, que alguns destes colegas faziam parte da torcida jovem organizada de um grande time do futebol carioca: o Flamengo.

Nestas mesmas conversas, entretanto, Chico acabava por ficar numa situação meio desconfortável. Por um lado, ele não se via com muitos problemas financeiros para pagar suas passagens, comprar seus lanches e até mesmo se divertir. Por outro lado, a realização desta prática de dar calote mobilizava uma lógica que conferia a eles, caloteiros, um poder de subversão, de transgressão naquela relação com o sistema público de transporte e, nesta mesma medida, transformava quem pagava a passagem em “bobo”, em “otário”. Na verdade, Chico chegou a experimentar algumas vezes a adrenalina de dar calote, porém percebia sua total falta de disposição, de capacidade ou, talvez, de necessidade mesmo em agenciar todas aquelas desagradáveis e bastante tensas contingências. Isso sem falar na forte reprovação de seus pais, caso soubessem destas peripécias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme apresentado inicialmente, o presente artigo teve como objetivo principal discutir algumas questões que tecem as estreitas e complexas relações entre educação, juventude e transporte público na cidade do Rio de Janeiro, ainda mais especificamente a partir da prática do calote, uma prática realizada por jovens estudantes no uso cotidiano do principal modal desta cidade, qual seja: o ônibus público. Partindo do pressuposto que uma educação não-objetificada não se realiza, dentre outras importantes questões, sem o entendimento e o tensionamento dos limites funcionais que historicamente têm regulado o transporte público, foi justamente no intuito de explorar um pouco mais esta participação ativa de jovens estudantes no tensionamento destes limites, mais especificamente no uso cotidiano do ônibus público no trajeto diário entre escola e residência realizado na cidade do Rio de Janeiro que este artigo busca oferecer sua breve e relevante contribuição.

A memória de Chico, um jovem estudante que durante a década de 1980 dava, vez ou outra, seus calotes quando retornava da escola para casa com seus colegas, emergiu como um posicionamento teórico-metodológico necessário e possível capaz de visibilizar e de tensionar algumas dicotomias e hierarquias implícitas que regulam o próprio campo da educação como, por exemplo, teoria X prática, professor X estudante e escola X sociedade. Conforme discutido anteriormente, ela apresenta-se como um posicionamento necessário por sua ubiquidade, ou seja, por entender a memória como um conhecimento vivo, tecido no cotidiano das mais diferentes práticas sociais, dentre as quais da própria educação. E ela apresenta-se como um posicionamento possível por sua ambivalência, ou seja, por apresentar-se, justamente enquanto um conhecimento vivo e tecido no cotidiano das mais diferentes práticas sociais, como uma arena de sentidos em permanente dialogia e disputa.

Assim, sem nenhuma pretensão de esgotar este assunto, podemos concluir com o decorrer destas páginas, ainda que parcialmente, que na dialogia que compõe a memória de Chico, o calote emerge como uma prática intersubjetiva tecida por jovens estudantes cariocas no uso cotidiano do principal modal desta cidade, qual seja: o ônibus público. Uma (inter)subjetividade que ao negociar com as mais diferentes contingências que tecem sua prática mostra-se capaz de realizar um contraponto bastante significativo não apenas com o processo de consolidação de uma hegemonia que tenta regular a complexidade do transporte público à funcionalidade da reprodução de poder e capital e, neste mesmo movimento, criminalizar esta mesma prática do calote, mas também com as diferentes necessidades cotidianas destes mesmos jovens estudantes em suas relações com alimentação, diversão e cultura, por exemplo.

Vale ressaltar que ao anteceder historicamente o chamado Movimento Passe Livre, a prática intersubjetiva do calote realizada cotidianamente por jovens estudantes no trajeto entre residência e escola já enunciava, também, outro ponto importante: a roleta do ônibus como um dispositivo regulatório da “arquitetura itinerante” (CAIAFA, 2002) do ônibus que discrimina, segundo o critério econômico, aqueles que podem ou não podem circular pela cidade. Não é à toa, inclusive, que o próprio Movimento Passe Livre encontra justamente no chamado “catracaço” – ato de desobediência civil que consiste em pular a roleta ou catraca do transporte público de forma a não pagar a passagem – uma de suas principais táticas de protesto.

Esta memória de um quase caloteiro reforça, portanto, a importância que a questão do transporte público apresenta para o campo da educação. Uma importância, entretanto, de forma alguma restrita a sua funcionalidade, enquanto um serviço de transporte dos jovens estudantes no trajeto diário entre casa-escola-casa, mas sim ampliada e complexificada enquanto uma epistemologia, ou seja, tecida nas estreitas relações entre conhecimento, política e estética.

Em outros termos, trata-se de uma importância que fortalece uma perspectiva não-objetificada de educação justamente por mostrar-se capaz de tensionar suas dicotomias e suas hierarquias implícitas uma vez que possibilita a emergência do transporte público como uma questão teórico-prática de forma alguma externa ao campo da educação, mas sim tecida nas fronteiras de seu próprio cotidiano. Afinal de contas, conforme nos sugere a narrativa deste professor-estudante, a estética do bom caloteiro não deixa de enunciar uma política de transporte público, efetivamente gratuita e de qualidade, qual seja: descer como um passageiro qualquer, porém sem pagar a passagem.

REFERÊNCIAS

ASSAD, Kader Carvalho; QUEIROZ, Imar Domingos. “Movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil: manifestações, estratégias de luta e desafios”. In *Serviço Social em Revista*. Londrina, v. 18, n. 1, p. 05-23, jul/dez de 2015.

BENJAMIN, Walter. “O Narrador”. In *Textos escolhidos*. Coleção Os Pensadores. 2ª. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

BRANDT, Daniele Batista. “Mobilidade urbana, transporte e saúde na cidade do Rio de Janeiro”. In *Revista SER Social*, Brasília, v. 19, n. 41, p. 439-458, jul.-dez./2017.

BRASIL. *Decreto-lei 2.848*. Código Penal. Brasília, 1940.

_____. *Lei 9.394*. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Brasília, 1996.

CAIAFA, Janice. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividades nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1994.

CPI DOS ÔNIBUS. *Relatório alternativo à Comissão Parlamentar de Inquérito instituída pela resolução nº 1.394/2017*. Rio de Janeiro: Câmara Legislativa Municipal, 2018.

FAPERJ. *Edital nº 34/2013: Programa de Apoio à Melhoria do Ensino em Escolas da Rede Pública Sediadas no Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2013.

GOHN, M. G. M. *História dos movimentos e lutas sociais: a construção da cidadania dos brasileiros*. 6. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011.


MARICATO et al. *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013.

MATELA, Igor Pouchain. *Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2014.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. “Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo”. In MARICATO, Ermínia et al. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013.

PEREIRA, Vicente Paulo Brito. *Avaliação da política de transportes públicos no Rio de Janeiro: causas e consequências do modelo privado no transporte por ônibus*. Brasília: EBTU, 1987.

REIA, J.; HERSCHMANN, M.; FERNANDES, C. S. “Entre regulações e táticas: músicas nas ruas da cidade do Rio de Janeiro”. In *Revista Famecos*, Porto Alegre, v. 25, n. 3, p. 1-23, setembro, outubro, novembro e dezembro de 2018.



RIO DE JANEIRO. *Lei Orgânica (1990)*. Rio Lei Orgânica do Município. 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Centro de Estudos da Procuradoria-Geral do Município, 2010.

TEIXEIRA JR., J. C. “Música e Educação: uma perspectiva bakhtiniana”. In GUILHERME, Willian Douglas (organizador). *Educação no Brasil: Experiências, Desafios e Perspectivas 3*. Ponta Grossa, Paraná: Atena Editora, 2019, p. 234-242.