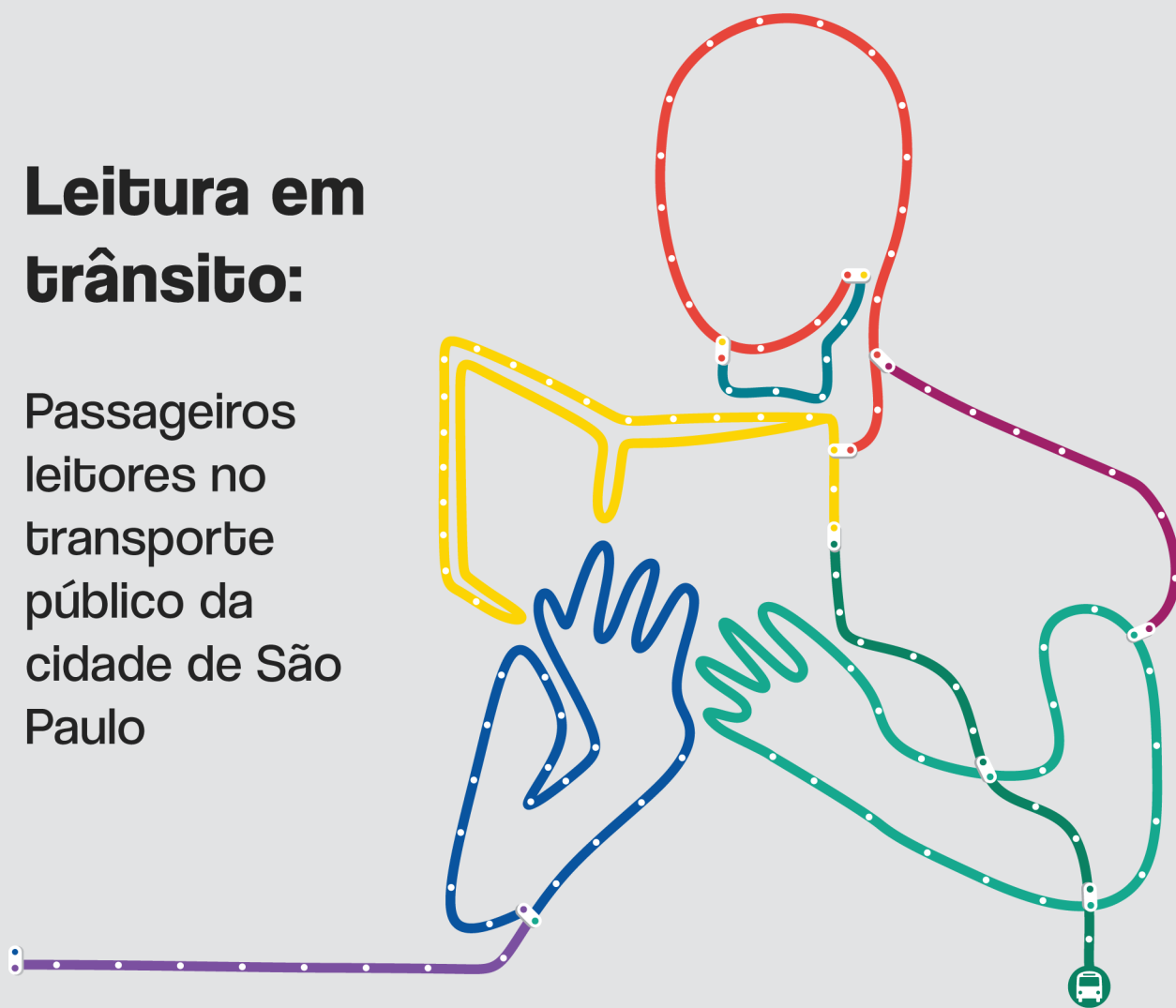


MANUELLA VIEIRA REALE

## Leitura em trânsito:

Passageiros  
leitores no  
transporte  
público da  
cidade de São  
Paulo



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
ESCOLA DE COMUNICAÇÕES E ARTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO

MANUELLA VIEIRA REALE

# **Leitura em trânsito:**

**Passageiros leitores no transporte público da  
cidade de São Paulo**

SÃO PAULO  
2023

MANUELLA VIEIRA REALE

# **Leitura em trânsito:**

## **Passageiros leitores no transporte público da cidade de São Paulo**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação da Universidade de São Paulo como exigência para obtenção do título de Doutora em Ciências da Comunicação.

Área de concentração: Teoria e Pesquisa em Comunicação

Orientação: Profa. Dra. Sandra Reimão

SÃO PAULO  
2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo  
Dados inseridos pelo(a) autor(a)

---

Reale, Manuella Vieira

Leitura em trânsito: Passageiros leitores no transporte público da cidade de São Paulo / Manuella Vieira Reale; orientadora, Sandra Reimão. - São Paulo, 2023.

223 p.: il.

Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação / Escola de Comunicações e Artes / Universidade de São Paulo.

Bibliografia  
Versão corrigida

1. Prática da leitura. 2. Livro. 3. Cidade. 4. Mobilidade. 5. São Paulo. I. Reimão, Sandra. II. Título.

CDD 21.ed. -

302.2

REALE, Manuella Vieira. **Leitura em trânsito:** passageiros leitores no transporte público da cidade de São Paulo. 2023. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação da Universidade de São Paulo como exigência para obtenção do título de Doutora em Ciências da Comunicação.

Aprovado em: 27/03/2023

Banca Examinadora

Prof. Dr. Marcos Paulo da Silva  
Instituição: UFMS

Prof. Dr. Jane Aparecida Marques  
Instituição: EACH – USP

Prof. Dr. Jean Pierre Chauvin  
Instituição: ECA – USP

Prof. Dr. Maria Cristina Palma Munglioli  
Instituição: ECA – USP

Prof. Dr. Luciano Victor Barros Maluly  
Instituição: ECA – USP

Às professoras e professores que transformaram o meu caminho e o de tantos outros.

Aos meus pais e meu irmão por acreditarem e torcerem sempre.

À Marília pelo olhar à frente.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. Processo de número: 88882.377066/2019-01

A Deus e às divindades protetoras.

À minha orientadora, Sandra Reimão, pelos cafés, conversas e lições. Nossa convivência nesses anos demonstrou sua humanidade tremenda e profissionalismo admirável. Obrigada por continuar expandindo meus horizontes.

À professora Jane Marques pelo incentivo e conhecimento compartilhado. Ao professor Marcos Paulo da Silva pela cuidadosa leitura da qualificação. Aos membros da banca examinadora pela disponibilidade para ler este trabalho.

À Universidade de São Paulo por suas bibliotecas e salas de aula.

Ao Grupo de Produção Editorial da Intercom pelas escutas e sugestões.

Aos mestres que marcaram meu desenvolvimento, especialmente Bittar e Ana Maria.

À minha família.

Aos meus pais, Deusdeth e Diogo, por encorajarem minha vida profissional e pessoal. Ao meu irmão, Matheus, pela amizade e cumplicidade. Aos três por nossa luta contra o fascismo e a favor da democracia.

À minha avó Lourdes (*in memoriam*) pelas memórias afetivas e lições de empatia e aceitação. À minha avó Conceição pelo exemplo de mulher independente e trabalhadora. Ao meu avô Raul pela vida de honestidade e dedicação.

À Tina pelo acolhimento e amizade.

À Adriana por tudo que construímos até agora.

À minha família sudestina, no nome da Marta.

Aos meus amigos, que se fazem casa independentemente da distância. Em especial, Chico, Karol, Sotão, Lucas, Renan, Borges, Pedro, Mariela, Mari e Aline.

Aos passageiros leitores entrevistados, que tanto me ensinaram através de suas memórias e experiências.

À Marília pelas aventuras passadas e desafios futuros.

A todas e todos que contribuíram para a realização desta pesquisa: o meu muito obrigada.



REALE, Manuella Vieira. **Leitura em trânsito**: passageiros leitores no transporte público da cidade de São Paulo. 2023. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicações e Artes (ECA), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2023.

## RESUMO

O presente estudo tem como objeto as práticas de leitura e suas significações no Metrô de São Paulo, por meio de uma pesquisa exploratória descritiva. O objetivo principal desta pesquisa é investigar a leitura e suas significações no transporte público da cidade considerando: registro dos hábitos de leitura e circulação de livros no metrô; sondagem de impressões dos passageiros leitores sobre o metrô; investigação de diferentes noções de leitura e significações do livro; levantamento de projetos de incentivo à leitura no Metrô de São Paulo e compreensão das particularidades da leitura em trânsito. A pesquisa exploratória descritiva é amparada por consultas bibliográfica e documental, observação direta, registro de campo e capturas fotográficas. A partir do levantamento dos projetos, chegou-se a vinte projetos divididos em iniciativas organizadas e iniciativas independentes da sociedade civil. A amostragem pequena e não representativa de nove entrevistas é formada por passageiros leitores. Os entrevistados foram selecionados através da técnica de indicação bola de neve. O *corpus* constitui-se de passageiros com o hábito da leitura no decorrer de seu trajeto e com envolvimento em algum projeto de incentivo à leitura levantado por esta pesquisa, sendo o mesmo organizado de maneira independente, sem fins lucrativos e através de exercício voluntário. As hipóteses testadas foram: os passageiros leitores têm a leitura com a finalidade de lazer; ler um livro no transporte público inibe a conversa com outros passageiros; passageiros leitores aproveitam o deslocamento diário para realizar seus estudos; a leitura no transporte público difere da leitura realizada em casa. Foram apresentados o contexto político-econômico da construção do Metrô de São Paulo, as distintas ondas de urbanização pelas quais a cidade passou, assim como as lutas sociopolíticas que os movimentos periféricos realizaram desde décadas passadas até a realidade atual. Como base teórica investigou-se o conceito de leitura a partir de Michel de Certeau, Roger Chartier, Robert Darnton, Daniel Roche, Néstor García Canclini, Michèle Petit e Antonio Candido. Por fim, percebeu-se que a leitura nesse contexto é uma experiência pública e simultânea com qualidades plurais, que pode ter como finalidade a fuga da rotina, a ressignificação da viagem, a produtividade do tempo ocioso, a liberdade para fabulação, a compreensão de si e aceitação do outro.

Palavras-chave: prática da leitura; livro; cidade; mobilidade; Metrô de São Paulo.

## **ABSTRACT**

The main goal is to investigate the reading practices and their meanings in the São Paulo's public transportation system, through descriptive exploratory research. Taking into account the following factors: recording reading habits and book circulation in the subway, surveying readers' perceptions of the subway, exploring different interpretations of reading and book meanings, surveying projects that encourage reading in the São Paulo subway, and understanding the specificities of reading while in transit. The descriptive exploratory research consists of a combination of bibliographical and document reviews, direct observation, field recording, and photographic documentation. We surveyed 20 projects, which can be divided into organized initiatives and independent initiatives by civil society. Our sample consists of self-identified readers who take the subway and have agreed to participate in the study. Participants were selected using the snowball sampling technique. The corpus consists of passengers who have the habit of reading during their trip and are involved in some reading promotion project raised by this research, which is organized independently, non-profit, and through voluntary exercise. Our research hypotheses are: subway riders read for leisure, reading in public transportation discourages conversation with other passengers, riders use their daily commute for studying, and reading in public transportation is distinct from reading at home. The political and economic context of the São Paulo subway's construction is discussed, as well as the different waves of urbanization the city underwent and the socio-political struggles faced by peripheral movements from previous decades to the present day. The theoretical framework of the study is based on the works of Michel de Certeau, Roger Chartier, Robert Darnton, Daniel Roche, Néstor García Canclini, Michèle Petit, and Antonio Candido. Our findings suggest that reading in this context is a public, shared experience with various qualities, serving various purposes such as escape from routine, redefining the commute, productive use of idle time, imaginative freedom, self-awareness, and acceptance of others.

Keywords: reading practice; book; city; mobility; São Paulo subway

## RESUMEN

La présente étude a pour objet les pratiques de lecture et leurs significations dans le métro de São Paulo, à travers une recherche exploratoire descriptive. L'objectif principal est d'enquêter sur la lecture et ses significations dans les transports publics de la ville en prenant en compte : l'enregistrement des habitudes de lecture et de circulation des livres dans le métro ; sondage des impressions des passagers lecteurs sur le métro ; investigation des différentes notions de lecture et significations du livre ; enquête sur les projets d'encouragement à la lecture dans le métro de São Paulo et compréhension des particularités de la lecture en transit. La recherche exploratoire descriptive s'appuie sur des consultations bibliographiques et documentaires, des observations directes, des enregistrements de terrain et des captures photographiques. À partir de l'enquête sur les projets, nous avons identifié vingt projets divisés en initiatives organisées et initiatives indépendantes de la société civile. L'échantillon restreint et non représentatif est formé de passagers lecteurs. Les personnes interrogées ont été sélectionnées à l'aide de la technique de l'indication de la boule de neige. Le corpus se compose de passagers ayant l'habitude de lire au cours de leur voyage et impliqués dans un projet d'encouragement à la lecture levée par cette recherche, ce projet étant organisé de manière indépendante, but non lucratif et à travers un exercice volontaire. Les hypothèses testées étaient : les passagers lecteurs ont la lecture à des fins de loisir ; lire un livre dans les transports en commun inhibe la conversation avec d'autres passagers ; les passagers lecteurs profitent du déplacement quotidien pour effectuer leurs études ; la lecture dans les transports publics diffère de la lecture réalisée à la maison. Le contexte politico-économique de la construction du métro de São Paulo, les différentes vagues d'urbanisation que la ville a traversées, ainsi que les luttes sociopolitiques que les mouvements périphériques ont menées depuis des décennies jusqu'à la réalité actuelle, sont présentés. Comme base théorique, nous avons investigué la notion de lecture à partir de Michel de Certeau, Roger Chartier, Robert Darnton, Daniel Roche, Néstor García Canclini, Michèle Petit et Antonio Candido. Enfin, il a été perçu que la lecture dans ce contexte est une expérience publique et simultanée avec des qualités plurielles, qui peut avoir pour objectif de fuir la routine, de redéfinir le voyage, de la productivité du temps libre, de la liberté pour la fabulation, de compréhension de soi et de l'acceptation de l'autre.

Mots clés : pratique de la lecture ; livre; ville; mobilité; Métro de São Paulo

## LISTA DE FIGURAS

<u>Figura 1: Ilustração da Linha Subterrânea no Largo São Bento proposta pela Empresa Light.</u>	<u>47</u>
<u>Figura 2: Ilustração Fantasiada do Metrô de São Paulo.</u>	<u>53</u>
<u>Figura 3: Mapa Geográfico e Diagrama do Mapa Metroviário.</u>	<u>85</u>
<u>Figura 4: “Em Que Lugares Costuma Ler Livros?” (2007-2019).</u>	<u>92</u>
<u>Figura 5: Registro do <i>Poesia no Metrô</i> na Estação Ana Rosa.</u>	<u>108</u>
<u>Figura 6: Passageira observa títulos na estante do <i>Achados na Leitura</i>.</u>	<u>111</u>
<u>Figura 7: Registros do Projeto <i>Achados na Leitura</i>.</u>	<u>111</u>
<u>Figura 8: Detalhes das prateleiras e nicho do projeto <i>Leitura nas Vias</i>.</u>	<u>115</u>
<u>Figura 9: Captura do vídeo de divulgação dos <i>Ticket Books</i>.</u>	<u>117</u>
<u>Figura 10: Capas dos <i>Ticket Books</i>.</u>	<u>118</u>
<u>Figura 11: Detalhes das Capas dos <i>Ticket Books</i>.</u>	<u>118</u>
<u>Figura 12: Máquinas inoperantes de venda de livros.</u>	<u>119</u>
<u>Figura 13: Laé de Souza (primeiro à esquerda) e voluntários do <i>Viajando na Leitura</i> em ação realizada no Metrô de São Paulo.</u>	<u>126</u>
<u>Figura 14: <i>Bookcrossing</i> no Metrô de São Paulo.</u>	<u>128</u>
<u>Figura 15: Canal do Youtube do <i>Tem Mais Gente Lendo</i>.</u>	<u>130</u>
<u>Figura 16: <i>Flashmob</i> “Ler Move O Mundo” do <i>Tem Mais Gente Lendo</i>.</u>	<u>131</u>
<u>Figura 17: Vagões com livros em todos os assentos.</u>	<u>132</u>
<u>Figura 18: Passageiros acabaram de ganhar livros do <i>Leitura no Vagão</i>.</u>	<u>133</u>
<u>Figura 19: Voluntários com representante da equipe do Metrô.</u>	<u>134</u>

<u>Figura 20: Página <i>Vi Você Lendo</i>.</u>	<b>136</b>
<u>Figura 21: Página <i>Leitores do Metrô</i>.</u>	<b>138</b>
<u>Figura 22: Capa do livro "<i>Uma Vez Poetas Ambulantes...</i>".</u>	<b>140</b>
<u>Figura 23: Seguranças impedindo a atividade do <i>Poetas Ambulantes</i>.</u>	<b>142</b>
<u>Figura 24: O Leitor Livro.</u>	<b>189</b>
<u>Figura 25: O Leitor Sentado.</u>	<b>191</b>
<u>Figura 26: O Leitor Cansado</u>	<b>193</b>
<u>Figura 27: As Leitoras na Linha 2-Verde.</u>	<b>195</b>
<u>Figura 28: A Leitora Caminhante.</u>	<b>198</b>
<u>Figura 29: Os Leitores na Multidão.</u>	<b>199</b>

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABL	Associação Brasileira de Leitura
ANPTrilhos	Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos
BSP	Biblioteca de São Paulo
CASA	Fundação Centro de Atendimento Socioeducativo ao Adolescente
CBL	Câmara Brasileira do Livro
CCO	Centro de Controle Operacional do Metrô
CEALE	Centro de Alfabetização, Leitura e Escrita
CERLALC-UNESCO	Centro Regional para o Fomento do Livro na América Latina e o Caribe – SNEL
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
ECA	Escola de Comunicações e Artes
GEM	Grupo Executivo Metropolitano
HMD	Hochtief-Montreal-Deconsult
Ibá	Indústria Brasileira de Árvores
IBL	Instituto Brasil Leitor
Intercom	Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação
IPL	Instituto Pró-Livro
Light	The São Paulo Trainway, Light and Power Company
Metrô	Companhia do Metropolitano de São Paulo
MPL	Movimento Passe Livre
PDDI/71	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado instituído pela Lei Municipal paulistana nº 7.688 de 1971
PNLL	Plano Nacional do Livro e Leitura
POLI-USP	Escola Politécnica de São Paulo
PPP	Parceria Público-Privada
Sesc	Serviço Social do Comércio
SNEL	Sindicato Nacional de Editores de Livros
SP Leituras	Associação Paulista de Bibliotecas e Leitura

STM	Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos
TMGL	Tem mais gente lendo
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
UFs	Unidades Federativas
USP	Universidade de São Paulo

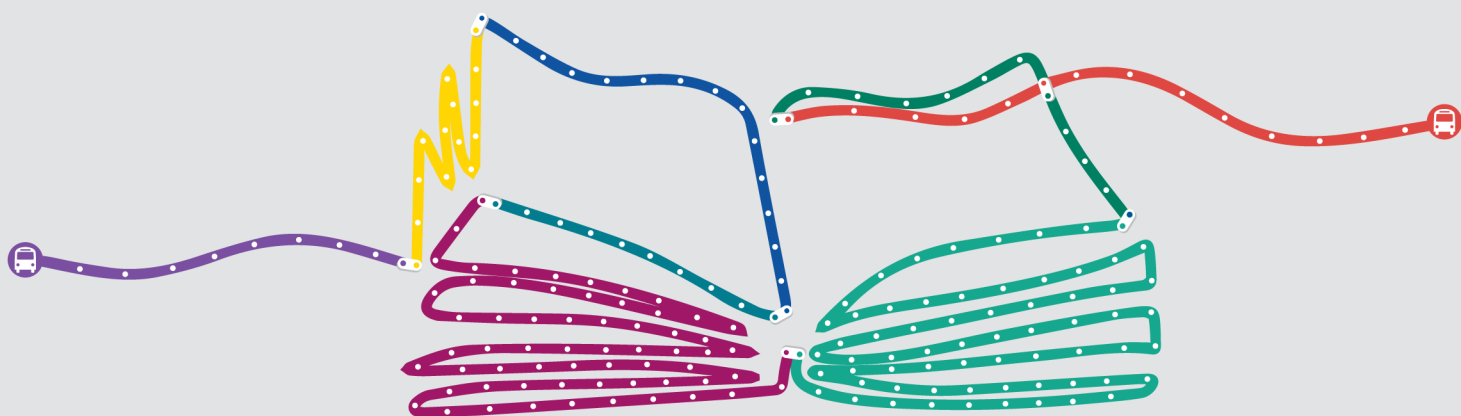
# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>19</b>
<b>CAPÍTULO 1 – A CIDADE E O METRÔ DE SÃO PAULO</b>	<b>31</b>
1.1. CIDADE E ESPAÇO PÚBLICO	31
1.2. AS URBANIZAÇÕES DE SÃO PAULO	35
1.2.1. O ESPRAIAMENTO NA VIRADA DO SÉCULO XX	35
1.2.2. AUMENTO DA SEGREGAÇÃO A PARTIR DA DÉCADA DE 1950	37
1.2.3. A CONSEQUÊNCIA DO AUTOMÓVEL A PARTIR DA DÉCADA DE 1970	39
1.2.4. O DIREITO À CIDADE NO SÉCULO XXI	42
1.3. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	44
1.3.1. METRÔ	45
1.3.2. BREVE HISTÓRICO DO METRÔ DE SÃO PAULO	46
1.3.3. O METRÔ NA ATUALIDADE	50
1.3.4. PERCEPÇÕES SOBRE O METRÔ PAULISTANO	52
<b>CAPÍTULO 2 – LEITURA, LEITORES E LIVROS</b>	<b>57</b>
2.1. PONTOS DE VIRADA PARA AS PRÁTICAS DA LEITURA	59
2.2. OS LEITORES POSSÍVEIS	62
2.3. LUGARES DA LEITURA	69
2.4. A LEITURA NO BRASIL	71
<b>CAPÍTULO 3 – O LEITOR NO METRÔ: SOBRE CIDADE E MOBILIDADE</b>	<b>81</b>
3.1 O MAPA DO METRÔ	84
3.2 ANDAR NO METRÔ	87
3.3 A LEITURA NO TRANSPORTE PÚBLICO	91
3.4 OS LEITORES PASSAGEIROS	95
3.5 OS PASSAGEIROS LEITORES EM SÃO PAULO	97
<b>CAPÍTULO 4 – INCENTIVO À LEITURA NO METRÔ DE SÃO PAULO: INICIATIVAS ORGANIZADAS</b>	<b>107</b>
4.1 COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO: POESIA NO METRÔ	107
4.1.1 COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO: EVENTOS AVULSOS	108
4.2 COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO: BIBLIOTECA NELI SIQUEIRA	109
4.4 COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO: CLUBE DE LEITURA DO METRÔ	111
4.5 COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO: CLUBE DO AUDIOLIVRO	113
4.6 COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO: NAS ESTANTES DA ZONA NORTE	114
4.7 VIAQUATRO E VIAMOBILIDADE: LEITURA NAS VIAS	114
4.7.1 VIAQUATRO E VIAMOBILIDADE: EVENTOS AVULSOS	115
4.8 VIAQUATRO: CLUBE DIGITAL DE LEITURA	116
4.9 SESC: BIBLIOSESC	116
4.10 EDITORA L&PM: <i>TICKET BOOKS</i>	117
4.11 EMPRESA 24x7 CULTURAL: MÁQUINAS DE VENDA DE LIVROS	119
4.12 INSTITUTO BRASIL LEITOR (IBL): EMBARQUE NA LEITURA	120
4.13 INDÚSTRIA BRASILEIRA DE ÁRVORES (IBÁ): CIRCULE UM LIVRO	121



<b>CAPÍTULO 5 – INCENTIVO À LEITURA NO METRÔ DE SÃO PAULO: INICIATIVAS INDEPENDENTES</b>	<b>125</b>
5.1 GRUPO PROJETOS DE LEITURA: VIAJANDO NA LEITURA	125
5.2 MOVIMENTO BOOKCROSSING: BOOKCROSSING BRASIL	127
5.3 TEM MAIS GENTE LENDO	128
5.4 LEITURA NO VAGÃO	131
5.5 VI VOCÊ LENDO	135
5.6 LEITORES DO METRÔ	137
5.7 POETAS AMBULANTES	138
<b>CAPÍTULO 6 – OS PASSAGEIROS LEITORES EM SÃO PAULO</b>	<b>147</b>
6.1 O DIA A DIA NO TRANSPORTE PÚBLICO DE SÃO PAULO	147
6.2 A INFLUÊNCIA DA FAMÍLIA E DA ESCOLA NO HÁBITO DE LER	151
6.3 DIFERENTES VIVÊNCIAS DA LEITURA	155
6.4 LIVROS MENCIONADOS	160
<b>CAPÍTULO 7 – A LEITURA EM TRÂNSITO</b>	<b>165</b>
7.1 A MATERIALIDADE DA LEITURA: ESCOLHAS E CUIDADOS	165
7.2 A LEITURA DOMÉSTICA E A LEITURA NO ESPAÇO PÚBLICO	170
7.3 MOVIMENTO, RUÍDO E LOTAÇÃO	175
7.4 O TEMPO DA VIAGEM E O TEMPO DA LEITURA	179
7.5 INTERAÇÕES COM OUTROS PASSAGEIROS	180
<b>CAPÍTULO 8 – OS CORPOS LEITORES</b>	<b>187</b>
8.1 O LEITOR LIVRO	189
8.2 O LEITOR SENTADO	191
8.3 O LEITOR CANSADO	193
8.4 AS LEITORAS NA LINHA 2-VERDE	195
8.5 A LEITORA CAMINHANTE	197
8.6 OS LEITORES NA MULTIDÃO	199
8.7 LEITURAS CAPTURADAS	201
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>205</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>211</b>
<b>REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS</b>	<b>219</b>

# Introdução



Saber orientar-se numa cidade não significa muito. No entanto, perder-se numa cidade, como alguém se perde numa floresta, requer instrução.

Walter Benjamin. *Rua de mão única*.

## INTRODUÇÃO

Este é um estudo sobre a leitura no Metrô de São Paulo. Um estudo realizado por uma leitora, mas não por uma paulistana. Feito por uma migrante em terras alheias, que também se faz estrangeira nas terras desconhecidas dos livros. Meu objetivo é observar leitoras e leitores do dia a dia em um dos meios de transportes mais utilizados e densos do Brasil: o metrô. A procura será por esse instante da passagem, do entre, do momento presente que se faz singular em cada viagem.

Escrever sobre São Paulo, e sobre o universo de pessoas e experiências que atravessam esse lugar, é uma tarefa inacabável. Essa cidade, registrada por tantos pensadores, tem cada fio de vida entrelaçado por outros milhares. São Paulo é um emaranhado de histórias, atravessamentos e interações. É disso que São Paulo é feita. Por se tratar de uma pesquisa, é essencial a definição de um recorte. E mesmo que a proposta fosse relatar uma hora de um único morador em uma rua específica, não seria menor o trabalho em desentranhar tal história em cada um de seus passos. Falar de um aspecto da cidade significa, afinal, falar sobre todos.

Não sou de São Paulo e na minha cidade natal não tem metrô. Apesar da superlotação diária do transporte público ser similar (guardadas as devidas proporções), a densidade e a diversidade de pessoas no Metrô de São Paulo é um acontecimento singular no Brasil, quiçá no mundo. Já tive oportunidade de vivenciar os transportes públicos de outras partes do mundo, mas foi aqui que o sentido de multidão foi mais intensificado.

As ruas me mostraram muitos caminhos: as praças, os parques, as feiras urbanas, as manifestações, as festas etc. Para esta pesquisa queria algo próprio do cidadão paulistano. E foi na calçada que eles (ou nós?) me levaram para onde sentiria o calafrio epistemológico barberiano. Ali, mal sabia que encontraria, senão o coração, uma das partes mais intensas que constroem a aura paulistana.

Decidi que seria no Metrô que procuraria as frestas de sentido. Poderiam ser as filas, as conversas, os dispositivos móveis, as roupas, a publicidade; mas o tal calafrio aconteceu no fim do dia, durante uma baldeação. O metrô estava com velocidade reduzida e a maioria dos passageiros estava estressada e cansada por tudo isso. No corredor lotado, os passos arrastados reclamavam alto. Enquanto tudo isso acontecia...Um rapaz lia.

Ele não dava um passo em falso, compunha a multidão em harmônico silêncio. Estava ali e não estava. O livro, por sua vez, posicionado à altura de seu peito, ocupava um espaço de outra pessoa naquela fila desgovernada. O livro também era parte do nós.

Primeiro o jornal, o rádio e, depois, a televisão e os meios eletrônicos seriam responsáveis por trazer a morte do livro. Entretanto, ele – o livro – estava ali, em 2019, no meio da multidão: ele estava nas mãos de alguns passageiros em todos os vagões que eu entrava. Após esse dia e no decorrer da pesquisa, a minha concepção sobre livro e leitura (ver mais no Capítulo 2) se ampliou, pois, desde então, eu sabia o que iria pesquisar. Esta não é, portanto, uma pesquisa sobre o conteúdo dos livros, mas sim um empreendimento que busca captar a experiência que se dá por meio deles na cidade. Busco apreender o leitor como produtor de sentido na multidão da metrópole.

Ler no espaço público é um processo produtor de uma gama de sentidos. Trazer um texto consigo já é uma produção simbólica em si. Este texto pode vir a ser de entretenimento, educativo, espiritual, informativo, artístico, dentre outros. A leitura no espaço público é um processo entre diversos sujeitos: o leitor, o livro, o ambiente, as demais pessoas. Lê-se para si mesmo enquanto outros olham, bisbilhotam, julgam, identificam-se. O leitor que lê no transporte público também é o pedestre que caminha. Ele carrega consigo o objeto livro, enuncia caminhando e produz sentido lendo. E é atrás desses rastros que minha pesquisa vai atrás.

Este projeto de pesquisa tem como objeto as práticas de leitura inscritas no Metrô de São Paulo. O estudo foca, por meio de uma pesquisa exploratória descritiva, nas práticas de leitura e suas significações no espaço público da cidade, por meio de uma pesquisa exploratória descritiva. Aqui a leitura é compreendida como um processo dinâmico entre *leitor x livro x lugar*. Essa dinâmica se dá em diferentes suportes, como o texto impresso, o jornal, o *e-reader*, a apostila, dentre outros. O livro passa a ser um agente social relevante, pois pode carregar o sentido de emancipação social, de busca pelo conhecimento.

O quadro teórico apoia-se, principalmente, nos escritos de Roger Chartier e Michel de Certeau. Para Chartier (1996), a leitura é apropriação, invenção e produção de significados. Leitura é encontro de dois mundos, de duas culturas. O sentido do texto se dá não no momento de sua escritura pelo autor, mas no momento de leitura. O leitor é livre para mudar e até inverter o sentido que o livro sugere. A leitura é

experiência, é uma possibilidade única, nunca se lê o mesmo texto da mesma maneira.

O ato de ler em um espaço público não se dá de forma solitária, pois é impelido à troca e comunicação. Um pouco diferente da caminhada ou do ônibus, o metrô confere certa estabilidade motora para tal atividade. Caiafa (2013) chama de “solidão povoada” esse aspecto de estar só realizando atividades solitárias, porém na presença de outras pessoas.

Estabeleço como objetivo geral desta pesquisa a investigação das significações da leitura no Metrô paulistano e a apreensão do leitor como produtor de sentido na multidão da metrópole.

Os objetivos específicos são:

- a) Registrar hábitos de leitura e circulação de livros no metrô;
- b) Analisar as impressões dos leitores sobre o metrô;
- c) Entender as particularidades da leitura em trânsito;
- d) Revisitar o conceito de mobilidade, do ponto de vista da Comunicação;
- e) Investigar diferentes noções de leitura e as significações do livro e
- f) Levantar os projetos de incentivo à leitura no Metrô de São Paulo.

Pretendo utilizar uma metodologia aberta a reconstruções no decorrer da pesquisa, com constante autocrítica e vigilância epistemológica. Além disso, proponho a realização de uma pesquisa exploratória descritiva, amparada por consulta bibliográfica, observação direta e entrevistas semiestruturadas, e o levantamento de dados primários de caráter qualitativo, a partir da observação direta desse modo de vida do paulistano. A observação direta foi registrada por meio de diário de campo e fotografias. Também foram conduzidas entrevistas em profundidade com passageiros leitores – uma amostra pequena e não representativa.

Foram observados pontos como:

- Qual a presença do livro nesses lugares? De que forma é seu uso? Que sentidos ele desperta?
- Como os corpos se ajustam? Qual o estado de ânimo em que as pessoas ficam?? Em que condição física se encontra o corpo em deslocamento?

Tais questões não pretendem ser limitadoras, mas sim pontos de atenção para se dar início à observação.

Telles (2006) defende que para pesquisar a mobilidade urbana é necessário fazer da pesquisa uma experiência de conhecimento capaz de deslocar o campo do já dito. Parte do que foi levantado se constituirá de relatos e, portanto, formou uma perspectiva fragmentária e particular.

As observações foram registradas em diário de campo, no período de março de 2019 a março de 2020, e, quando viável, foram realizados registros fotográficos. As observações foram realizadas em trânsito pelo metrô, de uma catraca a outra, em todos os espaços que configuram uma estação: as entradas, as catracas, os corredores, as escadas, os vagões.

O caminho metodológico desta pesquisa foi aberto e responsivo ao que o objeto apresentava ao longo de cada etapa da investigação. A pesquisa documental e bibliográfica mostrou-se fundamental para situar o objeto empírico e o objeto de estudo em observação. Em relação à cidade e à mobilidade, considerei necessário investigar: o contexto político-econômico da construção do Metrô de São Paulo, as distintas ondas de urbanização pelas quais a cidade passou, assim como as lutas sociopolíticas que os movimentos periféricos realizaram desde décadas passadas até a realidade atual. O aprofundamento teórico sobre a leitura foi possível a partir das contribuições de Michel de Certeau, Roger Chartier, Robert Darnton, Daniel Roche, Néstor García Canclini, Michèle Petit e Antonio Candido.

A partir do momento em que se realizei o estudo de campo, o objeto investigado evidenciou que havia alguns projetos de incentivo à leitura dentro do Metrô de São Paulo. Por não haver na literatura qualquer vestígio de investigação prévia que apresente estes dados de forma organizada, coube a este doutoramento realizar o levantamento das iniciativas de incentivo à leitura dentro desse contexto. Além do mais, considero válido dizer que o levantamento não pretendeu ser exaustivo, mas acredito ter conseguido registrar a maioria das iniciativas realizadas para o propósito da leitura.

Com a base teórica estabelecida, a vivência em campo pôde ser realizada com constantes observações e anotações acerca das práticas de leitura no Metrô. Contudo, março de 2020 trouxe uma significativa barreira: a pandemia do novo coronavírus e a necessidade de isolamento social. Como o objeto de estudo é uma

prática urbana, a maneira de observá-lo presencialmente foi interrompida. Foi difícil continuar a pesquisa em campo durante o período de isolamento social. Inclusive, tal questão alterou os rumos da pesquisa de forma definitiva e, indiretamente, acompanha cada resultado aqui presente.

Abordar pessoas desconhecidas para solicitar uma entrevista já era uma dificuldade relatada em vários estudos com os quais entrei em contato. Em um primeiro momento, planejei abordar os leitores que fossem encontrados praticando a leitura dentro do Metrô. Contudo, realizar esse feito em um período de distanciamento social tornou-se uma complicação a mais. Diante desse desafio, e considerando que durante o levantamento das iniciativas de incentivo à leitura registrei algumas ações criadas de maneira independente pela sociedade civil, optei por adentrar mais nesses projetos.

Como as pessoas envolvidas nesses projetos demonstraram dar uma grande importância à leitura, decidi torná-las *corpus* para este estudo. Assim, a seleção do *corpus* se deu da seguinte forma: passageiros leitores que participam (ou participaram) de projetos de incentivo à leitura criados como iniciativas independentes.

Procurei por entrevistados entre os voluntários dessas iniciativas independentes registradas no capítulo anterior. Assim, formou-se o *corpus* de investigação: passageiros e passageiras do transporte público de São Paulo que costumam praticar a leitura no decorrer de seu trajeto; leitores e leitoras que tenham envolvimento com algum projeto de incentivo à leitura levantado por esta pesquisa, o qual deve ser organizado de maneira independente, sem fins lucrativos e de exercício voluntário.

Busquei fazer contato com os projetos para que indicassem entrevistados com esse perfil. Dessa forma, a amostragem se deu através da técnica de “bola de neve” (PARKER; SCOTT; GEDDES, 2019), que permite que um entrevistado indique outros de mesmo perfil. Se considerados individualmente, é possível que os relatos sigam vieses específicos, mas vistos e analisados de maneira coletiva podem fornecer percepções complexas sobre a prática da leitura. A amostragem pequena e não representativa foi de nove entrevistas com passageiros leitores. As entrevistas foram realizadas no decorrer de 2022.

Convém ressaltar que se optou por entrevistar passageiros que se identificaram como leitores de literatura, de acordo com Candido:



Chamarei de literatura, da maneira mais ampla possível, todas as criações de toque poético, ficcional ou dramático em todos os níveis de cultura, desde o que chamamos folclore, lenda, chiste, até as formas mais complexas e difíceis da produção escrita das grandes civilizações (CANDIDO, 1995, p. 174).

As entrevistas foram agendadas conforme a disponibilidade de cada entrevistado. Cada entrevista seguiu uma ordem própria, originada durante a conversa e baseada nos princípios da entrevista em profundidade (DUARTE, 2005), que prescreve à entrevistadora estar aberta, sem julgamentos ao que o outro dirá. Ao início de cada encontro pude explicar brevemente sobre a pesquisa, solicitei autorização para gravação do áudio da conversa e expliquei que iria ser um bate-papo sem críticas, que não existia certo ou errado, tudo para a pessoa se sentir à vontade em responder somente aquilo que quisesse.

Como salienta a antropóloga Petit, ao ouvir jovens franceses sobre a leitura:

O essencial ao se fazer uma entrevista é ser o mais acolhedor possível. As digressões que nem sempre tem uma ligação aparente com o assunto, são, na realidade, associações livres que fazem sentido. E a partir do que diziam nossos interlocutores, do que parecia organizar sua forma de falar, improvisávamos perguntas em função de hipóteses que surgiam in situ, e nas quais entrava uma dose de intuição. E é preferível esquecer um tema listado no roteiro inicial a não escutar o imprevisto. Aliás, sempre deixo de lado esse roteiro no momento da entrevista. Senão, nada se aprende além do que já se sabia (PETIT, 2008, p. 55).

O início de cada conversa normalmente ia por um dos dois caminhos: perguntando para a pessoa como era sua rotina de deslocamento diário ou perguntando para a pessoa como era a presença da leitura em seu cotidiano. A partir daí, o encadeamento de perguntas seguia de acordo com as próprias respostas dadas pelas pessoas, da forma mais natural possível, e sinto que com muitos – senão todos – acabei por criar um diálogo receptivo e aberto.

É necessário deixar claro que toda interação passa por filtros sociais, econômicos, raciais, políticos e geográficos. Sou mulher, branca, aparentemente de classe média e trabalho com pesquisa: claramente a resposta dos entrevistados passa por um filtro sociocultural inevitável. Além disso, por ser nortista, tenho um sotaque marcado e distinto do sudestino paulista (seja da capital ou do interior). Isso também marca uma diferenciação própria. Conforme foi acordado com os entrevistados, a fim

de garantir o anonimato dos mesmos, utilizarei nomes fictícios escolhidos por mim ao apresentar os relatos.

Uma vez realizadas as entrevistas, parti para a transcrição delas. Com esse passo realizado, foi possível ler e reler as conversas para encontrar categorias analíticas. A análise teve como norteador o ensaio *O século sério*, de Moretti (2003), o qual propõe uma leitura distante, o afastamento do *corpus* e a busca por palavras-chave do todo, almejando, assim, rastrear traços em comum.

Moretti (2003) utiliza outros objetos como formas simbólicas, além da literatura, para analisar a codificação de valores na vida cotidiana. Propõe, assim, a leitura das entrevistas como cenas abertas do cotidiano da metrópole através das quais é possível aferir ações humanas significativas. Esse autor divide uma narrativa de duas maneiras: bifurcações e enchimentos. “A bifurcação é um (possível) desdobramento da trama; não assim o enchimento, que é aquilo que acontece *entre* uma mudança e outra” (MORETTI, 2003, p. 6). As bifurcações são os pontos de virada da narrativa, onde uma ação abre alternativas para o desenrolar da história. Já os enchimentos são o que ocorre entre uma bifurcação e outra, são o comum, o ordinário da vida.

Trata-se apenas de possibilidades, mas que bastam para "despertar" o cotidiano e torná-lo vivo, narrativo: mesmo que o episódio não cumprisse todas as suas promessas, restaria de qualquer modo a recordação daquele momento de abertura. É um modo novo, secularizado, de contar uma história: seu sentido está disperso em cem momentos diferentes — sempre precário, sempre insatisfatório, misturado à indiferença do mundo, mas também sempre tenazmente presente (MORETTI, 2003, p. 12).

Para ele, o pano de fundo composto pelos acontecimentos corriqueiros acaba por se tornar mais importante do que os grandes pontos de virada. Moretti (2014) instiga uma leitura que vai além do plano do conteúdo e valoriza também a expressividade da narrativa. A sua teoria e metodologia se concentra em compreender o significado das palavras-chave e a textura das formas narrativas. Ele adota uma abordagem analítica baseada na sociologia das formas simbólicas e procura identificar "palavras-chave" nos estilos narrativos para compreender a relação entre valores culturalmente sancionados e formas simbólicas socialmente disseminadas, além de enfatizar a importância dos ritmos e rituais escondidos na vida cotidiana como chaves para compreender a disseminação social de certos tipos simbólicos e narrativos.

Considerando que a atitude de carregar e abrir um livro fala alto e pode sugerir o desinteresse à conversação, o apetite pela literatura ou mesmo a necessidade de utilização do tempo do transporte para estudar, apresento as seguintes hipóteses por mim elaboradas:

- Os passageiros que são leitores assumem a prática da leitura como uma atividade de lazer. Assim como os passageiros que jogam em seus celulares, os que ouvem músicas etc., **a leitura é para alguns um momento de entretenimento.**
- Carregar e ler um livro físico no transporte público é uma estratégia para **inibir a conversa de outros passageiros por meio da prática explícita da leitura**, o que não ocorre se a leitura for em livro digital (no *tablet* ou no celular).
- Por conta da falta de tempo, algumas pessoas utilizam o momento do deslocamento diário para realizar seus estudos – assim, **a leitura serve para adquirir conhecimento.**
- A leitura no transporte público é diferente da leitura realizada em casa por conta, pois **o movimento do veículo e a presença de passageiros atrapalham a concentração.**

Para a preparação das entrevistas elaborei algumas perguntas semiestruturadas que, ao mesmo tempo, mantêm abertura para a expressão da linha de pensamento de cada entrevistado(a). Considerei os possíveis pontos de conversa a serem acionados a depender do andamento da entrevista.

- Conte um pouco sobre sua rotina de transporte.
- Qual seu tempo de deslocamento?
- Conte como é sua relação com a leitura no metrô.
- Por que você leva um livro para o metrô?
- O tempo da viagem é suficiente para ler?
- Prefere ficar em algum lugar específico quando lê?

- Consegue realizar uma leitura concentrada?
- Prefere algum gênero? E formato?
- Quais outros momentos você lê?
- O barulho atrapalha a leitura?
- Faz alguma outra coisa enquanto lê? Ouve música?
- Tem alguma preferência de postura do corpo?
- Já leu alguma coisa (jornal, livro, revista) que não era seu?
- Já notou alguém lendo o que você lia? Como se sentiu?
- Alguém já disse algo para você enquanto lia?
- Alguém já interagiu com você enquanto lia?
- Conhece algum projeto de incentivo à leitura no metrô?
- Tem diferença entre ler sozinho e ler com pessoas por perto?
- Onde costuma ler?
- Você teve alguma influência para iniciar a prática da leitura?
- O que é leitura?

As ondas de urbanização pelas quais a cidade de São Paulo passou são tema do Capítulo 1. Nele são discutidos o espraiamento, a segregação e a automobilização de São Paulo. O direito à cidade e ao transporte também vem à tona para contextualizar o Metrô paulistano e as lutas políticas que o contornaram no decorrer dos anos. Há também uma breve apresentação da construção deste meio de transporte público e de como ele está inserido na cidade: a construção do Metrô de São Paulo feita pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô – e as concessões para a ViaQuatro e a ViaMobilidade.

No Capítulo 2 situa-se conceitualmente a prática da leitura e destaca-se alguns pontos de virada historicamente importantes. As noções de leitor e livro também fazem parte desse capítulo. Ainda, o contexto brasileiro da leitura é explorado a partir do estado da arte. São apresentadas pesquisas e estudos precedentes que serviram de fundação para a compreensão da especificidade do Brasil no quesito formação de leitores.

O Capítulo 3 traz a junção da leitura com o lugar da mobilidade. É a partir dele que se inicia a inscrição da leitura no contexto urbano e mais, especificamente, dentro do transporte público. Algumas observações de campo aparecem no capítulo a fim de

introduzir dimensões do objeto empírico. O capítulo seguinte nasce a partir das primeiras observações, pelas quais foi possível aferir a existência de projetos de incentivo à leitura realizados no ambiente do metrô.

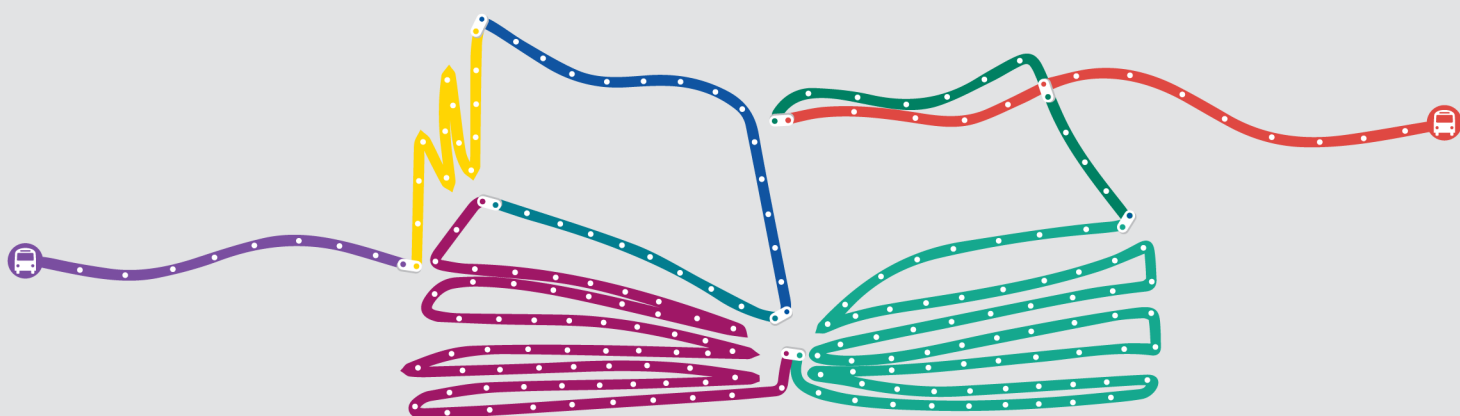
O Capítulo 4 e o Capítulo 5 trazem, pois, os resultados do levantamento dos projetos de incentivo à leitura que existiram e os que ainda estão em atividade. Em um primeiro momento, no Capítulo 4, são apresentadas as iniciativas organizadas pelas próprias responsáveis pelas linhas do Metrô: Companhia do Metropolitano de São Paulo, ViaQuatro e ViaMobilidade. Depois aparecem as iniciativas de empresas privadas: Serviço Social do Comércio (Sesc), Editora L&PM, 24x7 Cultural, Instituto Brasil Leitor (IBL) e Indústria Brasileira de Árvores (Ibá). Já no Capítulo 5 são apresentadas algumas iniciativas independentes da sociedade civil.

O Capítulo 6 e o Capítulo 7 apresentam os resultados das entrevistas realizadas com as leitoras e os leitores do Metrô de São Paulo. Os relatos pessoais passam pelo dia a dia no transporte público, o que entendem por leitura e a importância dela na vida de cada um e cada uma. As impressões são diversas e não totalitárias, pois cada entrevista compõe a dimensão de uma prática da leitura que está em constante criação e transformação. Por fim, o Capítulo 8 expõe imagens representativas de tipos leitores encontrados nos acervos dos projetos: *Vi Você Lendo*, *Tem Mais Gente Lendo* e *Leitores do Metrô*.

Como escreveu Calvino (2002, p. 17): “Agora, sim, você está pronto para devorar as primeiras linhas da primeira página”.

# Capítulo 1

## A cidade e o Metrô de São Paulo



Porque as linhas de metrô, como as da mão, se encontram e se cruzam — não apenas no mapa onde o entrelaçamento de suas multicoloridas rotas se desenrola e se estabelece, mas na vida e mente de todos.

Marc Augé. *In the metro*.

# CAPÍTULO 1 – A CIDADE E O METRÔ DE SÃO PAULO

## 1.1. Cidade e espaço público

Até o século XII, comenta o historiador Le Goff, quando ainda se escrevia em latim para definir o que hoje conhecemos por “cidade”, era usada a palavra “*civitas*”, em referência à cidadania. A palavra “*ville*” foi usada apenas mais tarde para designar a cidade. “*Villa*” era um domínio de um senhor, portanto, um centro de poder econômico e social sobre as terras adjacentes. Quando passa a ser chamada de “*la ville*”, fica marcada a passagem do poder do campo para a cidade (LE GOFF, 1992, p.12).

Para Lévy e Michel Lussault (2003), a cidade é uma configuração espacial baseada na copresença. É um arranjo para que várias realidades sociais se cruzem em um mínimo tempo e custo (econômico, social e simbólico). Cidade é fricção, é encontro com o diferente, é movimento. A vida na cidade é marcada pelo encontro com estranhos e seu horizonte social seria a abertura ao contato harmônico.

Sennett (2017) propõe o conceito de cidade enquanto um sistema aberto, incompleto, errante, não linear; conforme mostra o excerto abaixo:

A cidade fechada está cheia de limites e muros; a cidade aberta possui mais fronteiras e membranas. A cidade fechada pode ser projetada e operada de cima para baixo; é uma cidade que pertence aos mestres. A cidade aberta é um lugar de baixo para cima; pertence ao povo (SENNETT, 2017, p. 14, tradução nossa).

Em certa medida, há agentes que trabalham concomitantemente para abrir e para fechar as cidades. As lutas espaciais e simbólicas estão presentes em cada transformação. Para o autor supracitado, as cidades abertas têm um maior índice de urbanidade, maior fricção no espaço público e efervescência de ideias. Esses tipos ideais de cidade são traços teóricos para a observação e o entendimento da cidade de São Paulo.

Caldeira (2011) define o espaço público como “*locus* onde o significado do social e do que é legitimado são negociados” (p. 307). Não se trata, pois, de um espaço igualitário, muito menos simétrico; é local de negociações e lutas. Um local volátil e que resulta das práticas realizadas nele.



Caldeira (2011) afirma que foi nos espaços públicos das cidades modernas onde mais foram defendidos os ideais de democracia: abertura, indeterminação, fluidez e coexistência de diferenças. Espera-se que tais lugares agitem interações baseadas na cidadania, mobilizando anônimos que sejam levados ao reconhecimento e ao respeito dos direitos do outro.

No espaço da cidade moderna, diferentes cidadãos negociam os termos de suas interações e de fato interagem socialmente a despeito de suas diferenças e desigualdades. Esse ideal da cidade aberta tolerante às diferenças sociais e às negociações em encontros anônimos cristaliza o que chamo de espaço público moderno e democrático (CALDEIRA, 2011, p. 308).

Jacobs (2000), em seu inovador relato sobre a cidade de Nova Iorque, argumenta sobre como os lugares densos e diversificados da cidade podem levar a um encontro inesperado, a uma descoberta e à inovação quanto ao que é o gênio das cidades. Enquanto os urbanistas da época estimulavam o planejamento e zoneamento das cidades, ela defendia a densidade da metrópole e a diversidade urbana: prédios de uso misto, valorização do pedestre, bairros com múltiplas funções etc., pois até o caos urbano tem um valor. Para Le Goff (1992), os setores de produção representam apenas um momento da história das cidades e, caso eles deixassem de existir, os motivos que fazem uma cidade se manteriam: a troca, a informação, a vida cultural e o poder.

Assim como Benjamin (1989) usou os olhos do flâneur de Baudelaire para observar a cidade, também me foi provocada a busca de leitura panorâmica sobre a cidade. A partir do empirismo, do andar na multidão, a cidade revela diferentes linhas de significado por meio de uma “botânica no asfalto”.

O flâneur faz do estranho, familiar; faz-se estrangeiro em seu próprio território. Ao sair de casa, o flâneur percorre as ruas à deriva, sem rumo ou caminho prescrito – ele busca novas formas de vivenciar a cidade e questionar os espaços nos quais está inserido.

“A rua se torna moradia para o flâneur que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre suas quatro paredes” (BENJAMIN, 1989, p. 33). O flâneur encara o espaço público como seu lugar primeiro, em oposição ao espaço privado burguês. Ele, enquanto alegoria, é um símbolo do uso moderno do

espaço público urbano. A figura do flâneur age sobre a cidade a partir do imprevisto, com o caminhar errante.

Benjamin (1994) observa tal tipo social por meio dos escritos e relatos situados em grandes cidades europeias do século XIX. Assim como Edgar Allan Poe descreve seu “homem da multidão”, o flâneur é um espectador solitário, em constante contato com uma multidão anônima em uma cidade que se faz labiríntica.

Cabe aqui o já gasto adjetivo “fragmentário”, porque a distinção entre a vida da cidade grande e a existência rural é o contínuo roçar contra os estranhos e a experiência de observar pedaços de “histórias” que homens e mulheres carregam consigo, sem jamais saber as conclusões, de modo que a vida deixa de tomar a forma de narrativa contínua e, em vez disso, torna-se uma série de anedotas — oníricas, insubstanciais ou ambíguas (WILSON, 2005, p. 57).

O lugar, na visão de Santos (2006), surge entre os modos de produção e pode ser percebido como condição e como suporte de relações. “O endurecimento da cidade é paralelo à ampliação da intencionalidade na produção dos lugares, atribuindo-lhes valores específicos e mais precisos, diante dos usos preestabelecidos” (SANTOS, 2006, p. 169). É importante notar, portanto, que existe uma diferença entre a prescrição do lugar e seu uso.

Assim como Ícaro arriscou ir muito próximo ao sol, Certeau (1998) começa a ler a cidade plainando acima dela. O autor escreve seu relato do alto de um dos maiores edifícios de Nova Iorque. Ele foge da massa que carrega e tritura em si mesma toda identidade. Faz-se *voyeur*, um tipo observador distante do comum, com uma perspectiva imagética e mística. De lá, observa os “praticantes ordinários da cidade”. Os pedestres constituem um texto urbano que “escrevem sem poder lê-lo”.

Os caminhos que se respondem nesse entrelaçamento, poesias ignoradas de que cada corpo é um elemento assinado por muitos outros, escapam à legibilidade. Tudo se passa como se uma espécie de cegueira caracterizasse as práticas organizadoras da cidade habitada. As redes dessas escrituras avançando e entrecruzando-se compõem uma história múltipla, sem autor, nem espectador, formada em fragmentos de trajetórias e em alterações de espaços: com relação às representações, ela permanece cotidianamente, indefinidamente, outra (CERTEAU, 1998, p. 171).

Certeau (1998) vai além do encontro com o diferente, vai além da comunhão, e escreve sobre o entrelaçamento de corpos que escapam à legibilidade. É o

entrelaçamento que escapa à compreensão para formar uma história múltipla escrita constantemente, em contínua mudança de lugares. São fragmentos que se encontram e desencontram, e criam no atrito.

O autor explica que a cidade foi instituída por um projeto urbanístico dividido em três partes: a produção de um espaço próprio; o estabelecimento de um não tempo ou de um sistema sincrônico; e a criação de um sujeito universal e anônimo: que é a própria cidade. Esse sujeito escapa do visível e é ativo na produção do lugar. Por meio de caminhadas diárias, ele origina sua própria cartografia urbana. O indivíduo, ao existir na cidade, inscreve-se e escreve o espaço que ocupa. Suas ações são atividades criadoras do comportamento social. A cidade, nessa perspectiva, não é fixa, pois o espaço se dá na relação e só se torna lugar se habitado.

O autor comenta que a prática do caminhar é uma maneira de enunciação pedestre.

O ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (o *speech act*) está para a língua ou para os enunciados proferidos. Vendo as coisas no nível mais elementar, ele tem com efeito uma tríplice função “enunciativa”: é um processo de *apropriação* do sistema topográfico pelo pedestre (assim como o locutor se apropria e assume a língua); é uma *realização* espacial do lugar (assim como o ato de palavra é uma realização sonora da língua); enfim, implica *relações* entre posições diferenciadas, ou seja, “contratos” pragmáticos sobre a forma de movimentos (assim como a enunciação verbal é alocução, “coloca o outro em face” do locutor e põe em jogo contratos entre colocutores). O ato de caminhar parece, portanto, encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação (CERTEAU, 1998, p. 177).

A paridade entre cidade/língua e caminhar/enunciação demonstra o sujeito que constrói a cidade e destaca o processo de apropriação da topografia urbana. Tal *enunciação pedestre* apresenta três características: o presente, o descontínuo e o fático. O caminhar acontece em um *aqui*, no momento do *agora* e interpele o *outro*. Esse hábito que o pedestre tem de tecer a cidade é o que a realiza. “A caminhada afirma, lança suspeita, arrisca, transgride, respeita etc., as trajetórias que ‘fala’” (CERTEAU, 1998, p. 179). O desenrolar discursivo da caminhada se organiza na relação entre o lugar de onde sai (sua origem) e o não lugar que produz (uma maneira de “passar”). É “perder o lugar” numa constante relação entre o estar ausente de um lugar e estar à procura de um outro. “A cidade concebida, planejada, se transforma, então, nos passos de seus moradores, em cidade metafórica, carregada de uma rica polissemia de sentidos” (DOSSE, 2013, p. 91).

## 1.2. As urbanizações de São Paulo

Com 469 anos de história, São Paulo passou por diversos períodos divisores de sua trajetória. Para a presente pesquisa, começamos a narrativa paulistana após os períodos Colonial e Imperial. Entre o final do século XIX e a década de 1930, São Paulo passa de uma cidade de relevância regional para uma grande cidade de destaque nacional. Os processos de urbanização e industrialização foram catalisadores desse avanço (KUVASNEY, 2017).

### 1.2.1. O espraiamento na virada do século XX

A combinação entre atividade cafeeira, instalações ferroviárias e chegada de imigrantes disparou dois fatores: expansão econômica e crescimento populacional. As transformações culturais foram marcadas pelos movimentos do Romantismo e do Modernismo. Essa ebulição econômica e cultural formou o *ethos* paulistano (MORSE, 1970).

Canclini (2015), ao falar sobre as cidades latino-americanas, comenta que a expansão urbana intensifica a hibridação cultural. Na virada do século XX, as culturas latino-americanas passaram de 10% de sua população morando nas cidades para aglomerações urbanas representando 70% do contingente populacional.

Passamos de sociedades dispersas em milhares de comunidades rurais com culturas tradicionais, locais e homogêneas, em algumas regiões com fortes raízes indígenas, com pouca comunicação com o resto de cada nação, a uma trama majoritariamente urbana, em que se dispõe de uma oferta simbólica heterogênea, renovada por uma constante interação do local com redes nacionais e transnacionais de comunicação (CANCLINI, 2015, p. 285).

Villaça (1999) divide o processo de urbanização de São Paulo em três períodos: (a) do séc. XIX até 1930; (b) entre 1930 e 1990; (c) de 1990 até os dias atuais (que para o seu estudo significava o “último ano do século XX”). O primeiro é marcado pelo rompimento das características coloniais e é voltado ao embelezamento urbano com os traços dos urbanistas Versalhes, Washington, Haussmann e Pereira Passos. Já o segundo é firmado na pesquisa científica destinada à resolução dos problemas urbanos. Por fim, o terceiro “é o período marcado pela reação ao segundo” (VILLAÇA, 1999, p.182).

Kuvasney (2017) relata como a urbanização de São Paulo se deu de forma espraiada entre 1877 e 1930. A cartografia produzida naquele período induzia a expansão da cidade. Certas decisões entre os políticos e as elites moldaram vários espaços da cidade e expulsaram a população pobre para as periferias. A elite vendia o espraiamento como indício do progresso. É possível notar essa dinâmica até hoje pelos vários bolsões exclusivamente residenciais no centro expandido, onde não há diversidade dos usos das construções ou dos habitantes. Esse espraiamento é uma das particularidades que torna baixo o nível de urbanidade em muitas regiões. Tais regiões são pouco densas e com pouca heterogeneidade social.

Assim, “naturalmente” aceito, este espraiamento também naturalizou a cidade social e territorialmente desigual, transformando o território do município em gigantesca zona urbana, repleta de equipamentos urbanos no centro e que vão rareando conforme nos afastamos dele, até chegar nas periferias distantes, repletas de ‘vazios’ de equipamentos, vazios repletos de gente, como a recordar as várzeas do início do século XX (KUVASNEY, 2017, p. 461).

Os Bairros Jardins, por exemplo, foram responsáveis por certa higienização social e afastamento das camadas de baixa renda cada vez para mais longe do centro. Outra evidência desse andamento são os condomínios fechados, já que seu caráter antiurbanidade fica evidente por sua segregação espacial e homogeneidade social. O que resta às classes economicamente baixas é morar longe e dispende longos períodos de tempo no deslocamento diário.

Até 1870, São Paulo ainda recebia muitos investimentos provinciais e não tinha autonomia financeira. Já entre 1875 e 1930, a elite paulistana era responsável pela proposta urbana da cidade. Nesse período, a urbanização voltava-se para o embelezamento da cidade:

O Ato n. 1 de 7 jan. 1899, que passou a denominar a Intendência de Obras de Secção de Obras, dava as seguintes atribuições a esse órgão: “Executar obras, dar afastamentos, fazer observar os planos, plantas ou padrões de embelezamento da cidade e povoados, arruamentos, caminhos, construções, jardinamento e arborização” (VILLAÇA, 1999, p. 193).

Villaça (1999) comenta que a urbanização de São Paulo priorizou as grandes avenidas para a alta circulação de automóveis particulares. Entre as décadas de 1920

e 1930, o passo mais evidente desse processo foi o projeto dos engenheiros João Florence e Prestes Maia (este último, prefeito à época): o Plano de Avenidas. Tal projeto consistiu no estabelecimento de amplo sistema viário. Ambos formados pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (POLI-USP), os autores do Plano forjaram um estudo cientificamente respaldado e supunham que o conhecimento sistemático da cidade possibilitaria prever as futuras transformações urbanas para, assim, indicar um conjunto de medidas que envolveria possíveis mudanças. O plano, de base iluminista e positivista, vai além da proposta de avenidas e também se dedica às estradas de ferro, ao metrô, à legislação urbanística e ao embelezamento urbano.

Reis (2004) argumenta que, já desde o final do século XIX, a cidade de São Paulo tinha poucas ligações entre si, como uma colcha de retalhos. As ruas eram abertas na borda das áreas ocupadas apenas para “amenizar o fracionamento do espaço urbano e, ao mesmo tempo, viabilizar os novos empreendimentos” (REIS, 2004, p. 122).

### *1.2.2. Aumento da segregação a partir da década de 1950*

Na década de 1950, o discurso integracionista ganha corpo em todo o território nacional. Em São Paulo, o discurso centra-se (não exclusivamente) no Plano Diretor, que na década de 1960 passará a ser chamado de planejamento urbano. Contudo, o que no papel era assimilação, na realidade urbana era exclusão (VILLAÇA, 1999, p. 177).

Segundo Arruda (2015), a cidade de São Paulo passava por acentuadas alterações da convivência urbana, adquirindo instituições da cultura e das novas linguagens. Em sua pesquisa, essa autora afirma que é possível enxergar os espaços de circulação e troca de certas parcelas sociais nos anos de 1950. Um dos pontos de encontro eram bares e cafés, onde havia certa diversidade social. A ocupação do centro denso de São Paulo era uma atividade intensa daquela época. “A cidade de São Paulo, nos anos de 1950, encontrava-se submetida a modificações ponderáveis em todos os planos da convivência urbana, adquirindo instituições da cultura e das novas linguagens” (ARRUDA, 2015, p. 52). Contudo, tal ponto de convergência de pessoas e ideias era exceção no tecido urbano.

Arruda (2015) afirma que, nos anos de 1950, São Paulo passava simultaneamente pela verticalização e horizontalização. A concentração de atividades

na região central da cidade trouxe diversos problemas urbanos, como: saneamento inadequado, poluição, falta de água, intenso tráfego pela precariedade do transporte coletivo, excesso de veículos e falta de planejamento urbano eficaz (ARRUDA, 2015, p. 54).

O planejamento urbano no Brasil passa a ser identificado com a atividade intelectual de elaborar planos. Uma atividade fechada dentro de si própria, desvinculada das políticas públicas e da ação concreta do estado, mesmo que, eventualmente, procure justificá-las. Na maioria dos casos, entretanto, pretende, na verdade, ocultá-las (VILLAÇA, 1999, p. 177).

Villaça (1999) comenta que a cada novo governo havia uma roupagem nova acerca da urbanização da cidade, mas que, sob a superfície, a desagregação, a diferenciação e a higienização permaneceram guias. Caldeira (2011) explica que, durante as décadas de 1950 e 1970, houve larga expansão da cidade quando o setor privado estabeleceu empreendimentos em áreas distantes, com vastos terrenos vazios entre elas, o que acaba por amadurecer o espraiamento feito por Kuvasney (2017), já sinalizado pela cartografia da virada do século XX.

Giaquinto (2010) analisa que o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - PDDI /71 (Lei 7.688/71) foi um “malabarismo da nomenclatura” para evitar os planos predecessores, mas manteve seu caráter tecnocrático e autoritário. O PDDI/71 discorreu sobre os transportes rodoviário, ferroviário, dutos, hidroviário e aéreo. Tratou sobre como “expandir o Metrô integrado às redes de trem e ônibus e relacionar a ocupação e o adensamento a áreas arruadas e melhoramentos viários” (GIAQUINTO, 2010, p. 41). O autor realizou uma densa análise comparativa e crítica do PDDI/71 em relação aos demais planos destinados à urbanização da cidade até o ano de 2004, a saber:

- Plano Diretor de 1985 - PD/85;
- Plano Diretor de 1987 - PD/87;
- Plano Diretor de 1988 (Lei 10.676/88) – PD/88;
- Plano Diretor de 1991 - PD/91;
- Plano Diretor 1997 - PD/97;
- Plano Diretor Estratégico de São Paulo (2002);
- Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras (2004).

Apesar dos discursos afirmarem o contrário, a escolha e a forma de utilização de índices urbanísticos de regulação do solo são semelhantes a planos e legislações anteriores. Tal confirmação deixa transparecer uma tradição no planejamento urbano de São Paulo voltada à “priorização da regulação da produção do mercado imobiliário e da proteção dos bairros onde reside a elite paulistana, repetindo a cultura de confundir o zoneamento com o planejamento urbano” (GIAQUINTO, 2010, p. 164). A expansão da cidade associada à falta de políticas públicas integradoras culmina no aumento da dificuldade de acesso a empregos, redes de infraestrutura e mobilidade – principalmente das regiões mais afastadas do centro expandido.

Como solução à lógica hegemônica, as camadas mais baixas foram responsáveis pelo processo que hoje é conhecido por urbanização periférica. Tal ação, apesar de seu nome, não é atrelada apenas ao espaço físico periférico, mas constitui um modo de produzir específico. Neste, os moradores são responsáveis pela autoconstrução de suas moradias de maneira lenta e inacabada. Os lugares produzidos são dinâmicos, heterogêneos e encontram-se em constante transformação (CALDEIRA, 2017).

A partir da década de 1950 houve a intensificação do espraiamento e, já depois dos anos de 1970, a entrada irrevogável do automóvel particular na vida do paulistano (OLIVA, 2004). Percebe-se, no histórico de formação da cidade, a facilitação de uma lógica segregadora capitaneada por grupos minoritários para não integrar as diversas camadas sociais.

### *1.2.3. A consequência do automóvel a partir da década de 1970*

Em meio ao período ditatorial brasileiro, entre as décadas de 1970 e 1980, parte da população habitante das periferias desestruturadas começou a tomar os espaços



públicos e exigir a transformação do sistema político e mudança social. Caldeira (2015) qualifica a urbanização periférica na produção de um modo de viver que acaba formando uma nova concepção de cidadania. Tais movimentos, para essa autora, influenciaram a Constituição Brasileira de 1988 e o Estatuto da Cidade de 2001.

Já na década de 1990, a autora supracitada explica que os movimentos sociais foram desbotados pela melhora econômica do país. Todavia, a população da periferia reinventou seu protesto por meio da expressão artística e cultural; o hip-hop foi uma das maneiras de expressão mais significativas.

Caldeira (2011) avança nesse debate ao estudar a condição entre a urbanização e a violência em São Paulo. Ela acaba por notar que o processo de urbanização se tornou mais segregador na medida em que o país foi se democratizando. Por meio de entrevistas e etnografia, a autora pensa o espaço urbano sob a ótica das interações sociais. Ela avalia uma São Paulo composta por um projeto de urbanização voltado à segregação, ao isolamento e ao espraiamento com o discurso da segurança e do bom convívio mascarando medidas de separação social e moral. Com a necessidade dos trabalhadores de morar nas cidades, nos centros expandidos, veio a repulsa das elites em dividir os mesmos espaços – o que tornou boa parte de São Paulo uma cidade de muros, literal e simbolicamente. Tal cidade, assim configurada, compromete a caminhada, o encontro de pessoas desconhecidas e a integração.

A autora delinea a maneira como São Paulo tornou-se uma cidade de muros e de enclaves fortificados com fronteiras fechadas, com espaços de acesso restrito e controlado. A democracia requer que as pessoas reconheçam os diferentes como cidadãos com direitos equivalentes aos delas, independentemente do quão diferentes são. Uma cidade de muros não incentiva esse reconhecimento. Pelo contrário, esse encerramento de interação faz com que os diferentes não se reconheçam, aumentando, assim, a intolerância entre todos. Em outras palavras, “A cidade de muros não fortalece a cidadania, mas contribui para sua corrosão” (CALDEIRA, 2011, p. 340).

É afetada a própria ideia de caminhar pela rua para perceber as diferentes paisagens urbanas, pois as estratégias de segurança afetam diretamente a circulação, os trajetos diários, os hábitos e gestos relacionados aos usos das ruas, do transporte público, dos parques e de toda a cidade. O caminhar – marca da

experiência moderna da cidade – para experimentar a multidão de pessoas anônimas está comprometido na cidade de muros. “A vida cotidiana na cidade de muros reforça exatamente os valores opostos: estabilidade, intolerância e discriminação” (CALDEIRA, 2011, p. 313).

Oliva e Fonseca (2016) comentam que o crescimento acelerado pelo qual São Paulo passou durante o século XX não valorizou a densidade e a diversidade, pelo contrário, valorizou a dispersão demográfica e a homogeneização dos usos dos espaços, o que formou uma cidade dispersa e fragmentada. A consequência desse processo foi um distanciamento que inviabilizou a “caminhabilidade” da cidade, formando uma experiência urbana marcada por ambientes de baixa intensidade interacional, numa cidade em que situações de segregação ficaram naturalizadas como “bom urbanismo” (2016, p. 28).

Oliva (2001) comenta o quanto, a partir da década de 1980, o uso do automóvel particular aumentou exponencialmente e acentuou a fragmentação e segregação urbana. O automóvel foi culturalmente desenhado enquanto objeto de consumo máximo e economicamente viabilizado por facilidades fiscais por parte do Estado. O autor apresenta a formação de subúrbios internos como um sintoma da segregação social e fragmentação espacial, apesar da proximidade com o núcleo denso da cidade. Diferente dos subúrbios puros insuflados pelo afastamento da cidade e a horizontalização, os subúrbios internos são construídos dentro da cidade, mas socialmente mantêm-se afastados dela. A junção entre o isolamento condominial e o transporte via automóvel particular permite o habitar na cidade sem a convivência com sua heterogeneidade. É possível olhar sem interagir com o diferente da janela do carro a caminho do trabalho ou da escola. Tal espacialidade é desenvolvida em pontos de homogeneidade socioeconômica.

Na virada do século XXI, tais problemáticas se agravaram tornando o espaço público em lugar de passagem, sendo cada vez menos experimentado enquanto lugar de sociabilidade e criação. Essa desqualificação do espaço público urbano é resultado de uma sequência histórica da forma de urbanização de São Paulo e o que foi construído como projeto de cidade, governo após governo.

Durante a primeira década do século XXI, Caldeira (2015) analisa que a melhoria da qualidade de vida das classes baixas converteu-se em um aumento do consumo de bens. Dentre eles, o automóvel particular foi símbolo de mobilidade

social, ao mesmo tempo em que o orçamento que seria destinado à expansão do transporte público deu vez para a infraestrutura viária. Apenas em 2011, São Paulo registrou mais de 7 milhões de veículos — enquanto sua população abrangia os 11 milhões de habitantes. No final de 2012, o gasto com o transporte coletivo (considerando a utilização de um modal/dia e a ida e volta para 20 dias úteis) representava cerca de 17,6% do salário-mínimo; hoje, essa porcentagem é de 16%.

#### 1.2.4. *O direito à cidade no século XXI*

Seguindo os passos do hip-hop, outras expressões artísticas/culturais/políticas moldaram o pensamento da juventude no final da década de 2010. Enquanto o rap e a literatura marginal escancaravam as diferenças entre centro e periferia, tornando-as inclusive mais rígidas, os movimentos de pixação, grafite, skate e *parkour* reivindicavam o direito da livre circulação e livre acesso à cidade como um todo (CALDEIRA, 2015).

As moradias espalhadas, a distribuição de emprego espacialmente desigual e o aumento no preço do transporte público inflamaram os protestos de junho de 2013. Era o momento de retomada do espaço público urbano em São Paulo. Caldeira (2015) faz um paralelo entre esses movimentos e os movimentos sociais ocorridos entre as décadas de 1970 e 1980: a geração que capitaneou os movimentos de 2013 é filha e neta da geração migrante que ocupou a periferia de São Paulo e conduziu os de 1970/80.

Em uma cidade automobilizada e protegida pelos seus muros, resta ao espaço público o fôlego de luta e resistência à lógica hegemônica. Tal espaço é palco para interações e percepções entre concidadãos. O transporte público é uma mediação da pessoa com a cidade. Cada maneira de uma pessoa se movimentar pela malha urbana, seja caminhando, de bicicleta, de ônibus, de metrô ou dirigindo, tem uma lógica e um ritmo específicos, assim como permite uma maior ou menor fricção social.

Esses ideais de política democrática – abertura, indeterminação, fluidez e coexistência de diferenças não assimiladas – encontraram algumas de suas melhores expressões nos espaços públicos das cidades modernas. Estes espaços promovem interações entre pessoas que são forçadas a confrontar seus anonimatos e os dos outros com base na cidadania e assim a reconhecer e respeitar os direitos iguais do outro (CALDEIRA, 2011, p. 307).

Os protestos de 2013 foram organizados, em seu início, pelo Movimento Passe Livre (MPL). Eles retomaram o manifesto de Henri Lefebvre ao exigir o direito à cidade. No livro-manifesto publicado na Paris de 1968, o filósofo desassocia a cidade da produtividade e das coisas para associá-la às interações e às pessoas:

Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas. As condições, que simultaneamente permitem e limitam as possibilidades, não são suficientes para explicar aquilo que nasce delas, nelas, através delas (LEFEBVRE, 2008, p. 52).

O Movimento Passe Livre reivindica que “Uma cidade só existe para quem pode se movimentar por ela”. Enquanto a geração anterior realizava a urbanização periférica, esta geração vê a cidade como espaço a ser conquistado. Enxerga a mobilidade enquanto direito e não objeto de consumo, além de denunciar a violência simbólica sofrida na tentativa de ocupação de espaços centrais<sup>1</sup>. “A pobreza tem diferentes significantes em uma cidade com melhor infraestrutura, comunicação de massa, democracia, menos violência e maior acesso ao consumo. A dificuldade de locomoção pela cidade é um deles” (CALDEIRA, 2015, p. 136).

Dois anos após os protestos, o então prefeito Fernando Haddad lança o Plano de Mobilidade de São Paulo, com o programa Ruas Abertas. A reocupação dos espaços públicos se dá tanto pelas manifestações e protestos, como também pelo seu uso para convívio social e lazer.

A eficácia desses movimentos depende, por sua vez, da reorganização do espaço público. Suas ações são de baixa ressonância quando se limitam a usar formas tradicionais de comunicação (orais, de produção artesanal ou em textos escritos que circulam de mão em mão). Seu poder cresce se atuam nas redes massivas: não apenas a presença urbana de uma manifestação de cem ou duzentas mil pessoas, porém – mais ainda – sua capacidade de interferir no funcionamento habitual de uma cidade e encontrar eco, por isso mesmo, nos meios eletrônicos de informação. Então, às vezes, o sentido do urbano se restitui, e o massivo deixa de ser um sistema vertical de difusão

---

<sup>1</sup> Ver o comentário de Caldeira (2014) sobre os *rolezinhos*: CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Qual a novidade dos rolezinhos? Espaço público, desigualdade e mudança em São Paulo. **Novos Estudos CEBRAP**, n. 98, 2014, p. 13-20.

para transformar-se em expressão amplificada de poderes locais, complementação dos fragmentos (CANCLINI, 2015, p. 288).

### 1.3. Transporte público coletivo

É lugar comum comentar que as condições do transporte público no Brasil são precárias. Considerando a população que vive em metrópoles como São Paulo, as reclamações sobre a infraestrutura e tarifa do transporte são recorrentes. Especificamente no caso de São Paulo, por ser uma cidade historicamente voltada ao automóvel, o transporte público nunca ganhou lugar de destaque nas políticas públicas, muito menos na iniciativa privada. Apesar de ser um direito assegurado constitucionalmente, a fatia orçamentária destinada ao transporte coletivo é diminuta se comparada ao transporte particular. Mais de 50% da população de São Paulo necessita diariamente de meios públicos de transporte para realizar seus afazeres cotidianos, seja para trabalho, estudo ou lazer (Companhia do Metrô de São Paulo, *Pesquisa Origem e Destino* – 2017).

Os centros que articulam transporte público – metrô, estações de trem e terminais de ônibus – têm sua própria cultura. São geralmente espaços das camadas trabalhadoras, cheios dos sons de música popular e dos cheiros de frutas e todos os tipos de comida. Todos os dias, milhares de pessoas passam por essas estações e gastam tempo considerável nos transportes públicos. (...) Tomar um ônibus, trem ou metrô na hora do *rush* (algo que as classes média e alta deixaram de fazer) significa lutar por um espaço em carros lotados ou amassados contra os outros (...) há pouca cortesia e muita agressão. E certamente há mais preconceito, já que a classe média ensina a seus filhos que os ônibus são perigosos e contrata motoristas particulares para eles (CALDEIRA, 2011, p. 320).

Caiafa (2013), em seus estudos sobre o transporte coletivo urbano, enxerga que ele realiza um certo tipo de *dessegregação*, mesmo que provisória. Para a autora, esse meio de transporte produz uma heterogeneidade social ao levar as pessoas para além de sua vizinhança, misturando-as. A pesquisadora defende ser crucial romper com o sistema de privatização do que deveria ser um serviço universal para todos.

Telles (2006) comenta sobre as grandes distâncias enfrentadas por muitos moradores da periferia. Esse problema é modulado de acordo com localidade, acesso, recursos, condições de trabalho e chances de emprego. “A distância tampouco é um espaço vazio, é algo que vai se especificando nas dobras do mundo social, nos pontos

de junção entre espaços e que são demarcados por todas as complicações dos meios de transporte e circulação pela cidade” (TELLES, 2006, p. 18).

### 1.3.1. Metrô

Isoda (2013, p. 30) explica que a noção que temos sobre o que é metrô hoje se formou no decorrer de cinquenta anos. O primeiro passo foi com a inauguração da linha ferroviária subterrânea na Londres de 1893. A consolidação da ideia se deu em Paris, no ano de 1900, com o primeiro sistema de linhas independentes organizadas em rede unificada e articulada.

O metrô é um meio de transporte de massa com alta *capacidade* de passageiros, alta *velocidade* de viagem e alta *frequência* entre os trens. É um ambiente de passagem, com linhas exclusivas e segregadas (destacadas da cidade). As linhas formam um sistema em rede com conexões entre si e com outros modais. Esse sistema tem identidade própria constituída por códigos próprios (nomes, cores, normas). Diferente do trem, o metrô passa por dentro da cidade, especialmente na área mais densa e central, e é exclusivo para o fluxo dentro dela.

Não à toa em Paris, onde foi planejada a primeira rede organizada em 6 linhas independentes articuladas entre si numa rede, foi que se cunhou o nome *Métropolitain*, em contraposição aos nomes *Underground* (Londres), *Elevated* e *Subway* (Nova Iorque) e *Utergrund-Bahn* (Berlim), nomes que diferenciavam-se das ferrovias existentes (suburbanas, regionais e de carga) pela sua forma de implantação e não pela sua função (ISODA, 2013, p. 31).

Caiafa (2017) desenha como o passageiro do Metrô do Rio de Janeiro deixa de ser tratado como usuário de transporte público para ser encarado como um cliente da companhia privada. E as consequências dessa mudança são várias: desqualificação da pessoa; a relação com o passageiro considerando o sistema de compra ao invés do direito ao transporte, problemas no tarifamento etc. É na decisão dessa tarifa que fica claro o desequilíbrio entre negócio lucrativo e serviço público. As percepções das entrevistas indicam que o metrô é encarado como um transporte de classes mais altas.

Caiafa (2013) ainda comenta que o metrô intensifica o fluxo de pessoas e a exposição ao diferente com atravessamentos, conduções e partilhas. Dentro dele a

troca é imperativa, o que acaba resultando em uma dessegregação. Entrar no metrô é abrir-se ao mundo trazendo outro mundo a tiracolo.

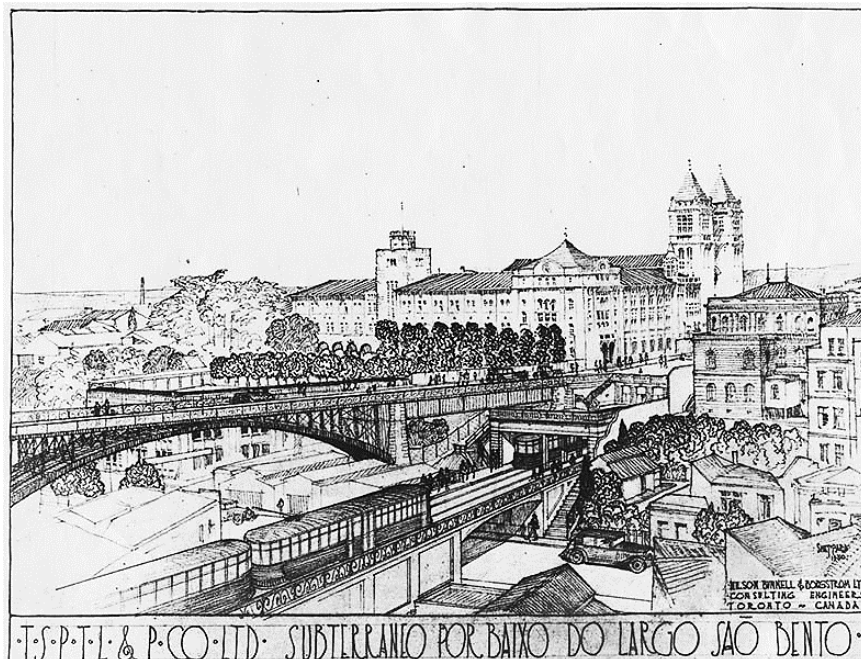
O metrô é de uso exclusivo de passageiros e é inserido no centro da cidade e áreas de alta densidade habitacional. “Um mapa de metrô é uma espécie de resumo da cidade. Os lugares ali construídos adquirem visibilidade e parecem figurar com mais destaque na geografia urbana” (CAIAFA, 2013, p. 222). O metrô destaca – e, também, oculta – partes da geografia urbana. Um bairro muda com a chegada do metrô, pois se abrem conexões e congrega-se os diferentes. Muitas vezes também há processos de especulação imobiliária e gentrificação.

### *1.3.2. Breve histórico do Metrô de São Paulo*

A primeira tentativa de proposta de metrô já havia sido sugerida pela *The São Paulo Trainway, Light and Power Company*, operadora dos bondes na época, quando propôs o bonde elétrico subterrâneo. O Plano Integrado de Transportes da Light, de 1926, propunha diversas diretrizes para o transporte coletivo da cidade (Figura 1) e, dentre as mais importantes, destaque duas: “4. Implantação de um sistema de bondes expressos com linhas, troncos e pontos terminais subterrâneos; 5. Implantação de uma rede de metrô para, no futuro, substituir as linhas de bondes” (VITTE; IMAEDA, 2007, p. 71).

A exigência de monopólio sobre o serviço e o aumento da tarifa foram motivos para a tentativa ter sido recusada. Contudo, também vale mencionar que a Prefeitura Municipal voltava seus recursos e prioridades para o transporte rodoviário (SILVA, 2019). Tanto que no Plano de Avenidas de Prestes Maia, de 1930, foi prevista a reserva de faixas para o metrô de superfície (PEREIRA, 2016).

Figura 1: Ilustração da linha subterrânea no Largo São Bento proposta pela empresa Light por volta de 1920.



Fonte: SP In Foco. Disponível em: <http://www.saopauloinfoco.com.br/plano-light/>. Acesso em 26 jan. 2021.

Em 1942, o Instituto de Engenharia de São Paulo abriu um concurso à procura de soluções para o urbanismo da cidade. O vencedor foi o engenheiro Mario Lopes Leão, com o texto intitulado “O metropolitano em São Paulo”. No ano de sua publicação, em 1945, o trabalho foi bem recebido no meio acadêmico, mas não houve movimentação das autoridades para efetivá-lo (SILVA, 2019). Da mesma maneira outros dois planos não saíram do papel: um realizado em 1947 pela *Compagnie du Chemin de Fer Metropolitain* (a companhia do Metrô de Paris na época) e o outro encomendado pelo então prefeito Paulo Lauro, a ser realizado pela Companhia Geral de Engenharia no ano de 1948 (PEREIRA, 2016).

Em 1956, a Comissão do Metropolitano, sob o comando de Prestes Maia, elaborou o *Anteprojeto de um sistema de transporte rápido metropolitano*. A proposta era para uma rede com seis linhas, sendo que três delas cruzavam-se na região do centro da cidade. Essa proposta viria a influenciar os estudos posteriores, inclusive o projeto executado.



Wladimir Toledo Piza, o prefeito da época, abre concorrência internacional para a construção do metrô e a empresa alemã Alweg sai vencedora. Contudo, a troca de gestão do ano seguinte interrompeu tais planos. Em 1961, Prestes Maia retorna ao cargo de prefeito e cria uma comissão, tendo em vista a implantação do metrô a partir da retomada do plano da Comissão do Metropolitano. Contudo, as limitações orçamentárias não permitiram que os estudos fossem efetivados (SILVA, 2019).

Faria Lima, em 1966, dá o primeiro passo efetivo para a criação do metrô com a fundação do Grupo Executivo Metropolitano (GEM). Esse grupo fica, então, responsável por abrir a concorrência para o planejamento e execução da rede metroviária. O vencedor foi um consórcio entre duas empresas alemãs (Hochtief e Deconsult) e uma brasileira (Montreal), dando origem à Hochtief-Montreal-Deconsult (HMD) (PEREIRA, 2016). Em abril de 1968 é aprovada pela Câmara Municipal a constituição da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.

O ato simbólico para marcar o início da obra foi presidido por Faria Lima no dia 14 de dezembro de 1968. Sua operação inicia com a Linha 1-Azul, que cobriria a parte norte-sul da cidade no trecho Santana-Jabaquara. A primeira viagem acontece entre as estações Jabaquara e Saúde em setembro de 1974. Até hoje, não findaram as discussões sobre o motivo deste trecho ter sido o primeiro. Muitos são os argumentos técnicos e políticos. É possível ver um apanhado deles em Pereira (2016), mas destaque a intenção do regime militar em agradar a classe média. Vale destacar a inauguração da Estação Sé em 1978. Ela é ainda hoje a maior estação do sistema e atende diariamente cerca de 600 mil pessoas.

A princípio, somente quem morava próximo às estações usava de fato o metrô, isto é, para os moradores das periferias o ônibus e o trem eram as principais opções de transporte. Como resolução, posteriormente foi implantada a integração entre ônibus e metrô, o que aumentou o uso do sistema (PEREIRA, 2016, p. 45).

Um ano depois, em 1979, o Metrô inaugura sua segunda linha, curiosamente intitulada Linha 3-Vermelha. Segundo Pereira (2016), o projeto da HMD para a segunda linha não chegaria à periferia da cidade e não atenderia a Zona Leste. A priori, a linha ficava restrita à zona central, habitada pela classe média, e faria o trajeto entre a Casa Verde e a Vila Maria. O projeto foi modificado para conseguir dar conta das exigências de financiamento do Governo Federal. Fez-se com que a linha

abrangesse Corinthians-Itaquera até à Barra Funda, cruzando o trecho leste–oeste da cidade, e hoje contando com conexão junto à rede ferroviária das estações Brás e Barra Funda.

A opção por implantar todo o trecho leste da linha em superfície, junto à ferrovia existente, trouxe duas consequências graves: não atender centros existentes, alguns dos quais ainda hoje ressentem pelo fluxo excessivo de ônibus e automóveis, e não criar novos caminhos justamente na região mais desprovida de infraestruturas e de sistema viário desconexo (ISODA, 2013, p. 61).

Por mais de uma década, São Paulo foi servida por apenas duas linhas de metrô e, somente em 1991, a terceira passaria a operar: a Linha 2-Verde. A linha da Avenida Paulista cobre o trecho que vai da Vila Prudente até a Vila Madalena, no sentido sudeste–sudoeste.

A quarta linha a entrar em operação foi a Linha 5-Lilás no ano de 2002. A linha conecta Santo Amaro à região do Campo Limpo. Na época de sua inauguração, ela se conectava apenas com o ônibus e a CPTM. Em uma análise sobre o desenho da rede (aferindo complexidade, conectividade e *loops*), Isoda (2013) destaca a Linha 5-Lilás como uma anomalia no sistema, já que “provoca uma queda em todos os índices, principalmente no número de *loops* (contribui com -1 *loop* na rede)” (2013, p. 45).

Dezesseis anos após o início de sua operação, a Linha 5-Lilás se conecta com o restante da rede por meio das estações Santa Cruz (conexão com a Linha 1-Azul) e Chácara Klabin (Linha 2-Verde). Também em 2018, a linha passou a ser operada em regime de concessão pela ViaMobilidade.

A quinta linha da rede, nomeada Linha 4-Amarela, teve início em 2010 e destinava-se a cobrir o trecho centro-sudoeste da cidade. Assim como as demais linhas, ela foi construída pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, mas sua operação é de responsabilidade da concessionária ViaQuatro através de uma Parceria Público-Privada (PPP).

O que é conhecido hoje no Brasil como Parceria Público-Privada é uma obra ou um serviço público de longo prazo, envolvendo um contrato duradouro entre os setores público e privado onde os riscos e investimentos são compartilhados entre estes atores (PEREIRA, 2016, p. 88).

Por 20 anos, o trecho Sé-Paraíso (Linha 1-Azul) ficou sobrecarregado, pois era necessário atravessá-lo para realizar a transferência entre as Linhas 2-Verde e Linha 3-Vermelha. Esse problema só é amenizado com a inauguração das estações República e Luz da Linha 4-Amarela, em 2011. Essa conexão da Linha 4-Amarela com as Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha alterou radicalmente os fluxos da rede, pois permitiu uma maior intensidade de conectividade da própria rede e novas opções de percursos.

A fim de atender a demanda que não foi suprida pela Linha 3-Vermelha, surge a Linha 15-Prata, em 2014. Essa linha é a sexta a entrar em operação e a primeira a usar o sistema de monotrilho (sistema de trilhos elevados). Ela se conecta com o restante da rede pela Linha 2-Verde na Estação Vila Prudente.

### 1.3.3. O Metrô na atualidade

Em 2023, a rede metroviária da cidade de São Paulo é composta por seis Linhas com 104,2 km de extensão e 91 estações. Há três responsáveis pela administração das Linhas, a saber: a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), a ViaQuatro e a ViaMobilidade. A Companhia gere as Linhas 1-Azul (Jabaquara – Tucuruvi), 2-Verde (Vila Prudente – Vila Madalena), 3-Vermelha (Corinthians-Itaquera – Palmeiras-Barra Funda) e o Monotrilho da Linha 15-Prata. A ViaQuatro, por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP), é responsável pela gestão da Linha 4-Amarela (Luz – São Paulo-Morumbi). E a ViaMobilidade opera a Linha 5-Lilás (Chácara Klabin – Capão Redondo) em regime de concessão.

Segundo Caldeira (2011, p. 302), “os espaços materiais que constituem o cenário para a vida pública influenciam os tipos de relações sociais possíveis neles”. Assim, o espaço construído do metrô possui relação direta com as enunciações nele realizadas.

Desde 1967, a pesquisa *Origem-Destino* é realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) a cada 10 anos. Em sua mais recente edição de 2017 revelou que o principal modo de transporte da população ainda é o automóvel, constituindo 40,1% das viagens; o segundo é o ônibus, com 29,4%, e o terceiro é o metrô, utilizado por 12% dos entrevistados, indicando crescimento de 53% em relação à última pesquisa feita em 2007. Já a pesquisa sobre mobilidade da Rede Nossa São Paulo (2021) relatou que o transporte mais utilizado é o ônibus (32%), seguido pelo

automóvel particular (24%) e pelo metrô (9%). Ambas as pesquisas convergem na afirmação de que o metrô é a terceira forma de transporte motorizado mais utilizado em São Paulo. Verificou-se o predomínio do modo coletivo sobre o individual nas sub-regiões Norte e Centro da cidade.

Em 2020, com a pandemia do novo coronavírus, a dinâmica dos transportes coletivos mudou. O medo de contrair a covid-19 fez com que muitas pessoas migrassem para o modo particular (carro ou moto). De acordo com Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), a queda do número de passageiros chegou a 74,2% no 2º trimestre de 2020. A estimativa de queda de arrecadação de bilheteria é de R\$ 7 bilhões, apenas entre os meses de março a novembro desse ano.

De acordo com dados da Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos (STM), a queda no número de passageiros que utilizam o Metrô chegou a 80%, e na CPTM alcançou 76%. A queda de receita se deu não apenas pela tarifa, mas também por conta do fechamento dos espaços para shoppings e do comércio fechado nas estações.

Bhan *et al.* (2020) analisam que em muitos lugares do mundo, especialmente do Sul Global, não houve *lockdown* na prática. Para os autores, a maior parcela da população só teve a opção de realizar pequenas alterações e combinação de riscos. O motivo disso, explicam, é que o que torna possível sobreviver nas grandes e médias cidades é a mobilidade, seja para trabalhar, para fazer negócios, para conseguir alimento. Para pessoas sem acesso a modos privados de transporte e a crédito para compras a distância, a velocidade de troca e circulação são questões de sobrevivência. Eles analisam que as medidas restritivas, como o *lockdown*, foram uma forma de aprofundar as desigualdades. Enquanto uns podiam usar carros, trabalhar remotamente e pedir alimentos via aplicativos, outros precisaram sair todos os dias de suas casas para trabalhar e adquirir alimentação. Em tempos de acelerada transmissão viral, a mobilidade coletiva foi um grande risco, mas a imobilidade constituía uma ruína. Os autores explicam que o pouco subsídio governamental não foi suficiente para que a parcela populacional de média e baixa renda pudesse realizar o distanciamento social efetivamente — o que acabou resultando no Brasil ser um país com altos índices de infecção e mortalidade.

#### 1.3.4. *Percepções sobre o Metrô paulistano*

Chartier e Roche (1995) comentam sobre a relevância que o papel iconográfico tem em relação ao objeto cultural que referencia:

O papel iconográfico que o artista atribui aos livros pintados nos quadros é talvez uma via de abordagem para revelar o que evoca o objeto cultural (...) quanto ao retrato de um contemporâneo deve, com outros sinais, demonstrar a superioridade social que pensa se justificar pelo saber, pela função ou pela riqueza (CHARTIER; ROCHE, 1995, p. 106)

Seguindo essa linha de pensamento, é possível que as diferentes produções artísticas contemporâneas e leituras sobre o Metrô de São Paulo sejam frestas de interpretação do transporte coletivo de alta densidade.

Ángela León (2018) expressa uma imagem fantástica (Figura 2) do Metrô de São Paulo. Ao trazer a imagem de um metrô altamente arborizado, aberto e de baixa densidade (Figura 2), a artista acaba por imprimir beleza e quietude distintas da realidade. Nota-se que a pessoa sentada no banco à esquerda lê, enquanto outras duas conversam sentadas no chão alguns metros diante de si.

Figura 2: Ilustração fantasiosa do metrô de São Paulo.



Fonte: LEÓN, Ángela. *Guia Fantástico de São Paulo*. São Paulo: Ed. Lote 42, 2018.

As expressões a seguir mostrarão uma perspectiva distinta dessa primeira. Apesar de virem de diferentes contextos, ambas relatam dificuldades e problemas já desenhados na cidade na virada do século passado:

É o progresso / É o progresso  
Mudou tudo / Mudou até o clima  
Você está bonita por baixo  
Só indolá pra ver  
Mas não vá sozinho, meu senhor  
Que o senhor vai se perder

(Letra da canção “Praça da Sé”, presente em EP de Adoniran Barbosa lançado pela Continental em 1978)

A Madame Estação Sé, de Adoniran Barbosa, demonstrou as mudanças que uma estação de metrô trazia para o seu entorno. O relógio dos namorados, o bonde da Light, os jornaleiros, os engraxates e os camelôs “deram lugar” para o progresso, a ponto de deixar o lugar irreconhecível para quem o frequentou anos atrás. Os traços de outrora foram quase integralmente apagados, e até que a praça ficou bonita “por baixo”, mas cuidado para não se perder! Chamar a estação de “Madame” confere um

distanciamento, uma mudança identitária. O rap também denuncia as dificuldades sofridas no transporte diário dos que moram distante de sua labuta diária:

Embarco no vagão, tranquilo, na moral  
A viagem é coletiva, mas também é pessoal  
Cada um busca uma forma de manter o astral  
Ouvindo um som, bolando ideia, lendo jornal  
Horário de pico, metrô lotado, passando mal  
Trabalhador no veneno bem antes do serviçal  
Para o pobre, dificuldade é a real  
A liberdade dos carros correndo na Radial

(Canção “Transporte Público”, de Rincon Sapiência, 2014)

Aqui o rap traz a questão da lotação e da rotina diária das pessoas que usam o metrô. O cansaço que a superlotação e a demora trazem. A música faz a diferenciação entre o transporte coletivo e o transporte privado. Enquanto o carro traz a liberdade, o transporte público aprisiona. Ainda assim, levanta-se uma questão da relação pessoal com a viagem, pois cada um realiza uma atividade própria para levantar seu estado de espírito.

Por fim, trago este trecho que, curiosamente, fala sobre a leitura no transporte público. O músico relata como é difícil manter o ânimo para realizar uma leitura que – dentro do metrô – é uma prática de lazer. A leitura na multidão torna-se uma tentativa frustrante quando você não consegue abrir o livro por não ter espaço nem para se mexer:

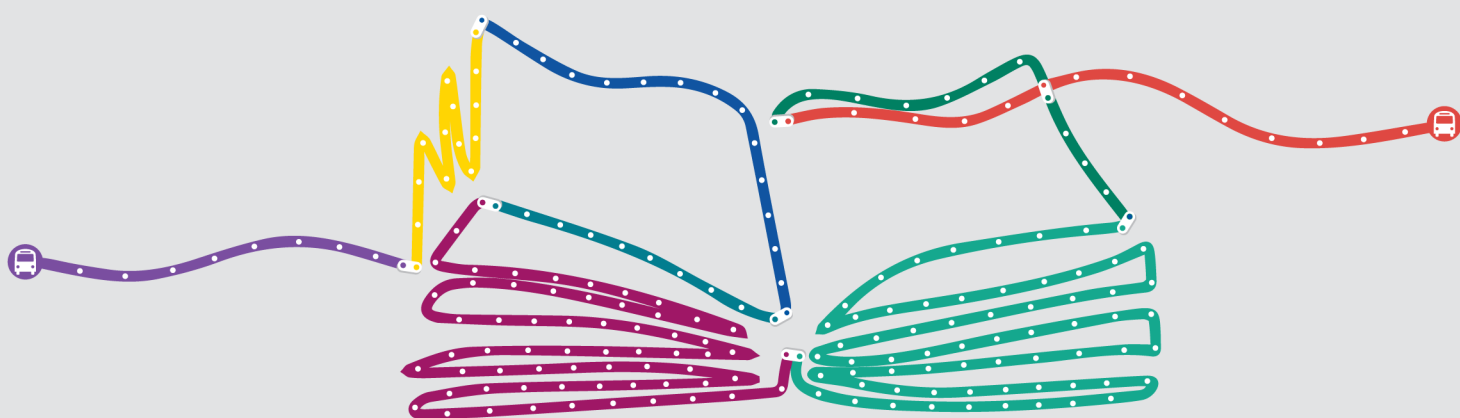
Trabalhadora voltando pra casa  
Perguntando pra Deus: "Por que não tenho asas?"  
Pra voar pelos ares e voltar para o lar  
A real, ônibus cheio dói só de pensar  
Na bolsa um livro novo, não tem condição  
Leitura na multidão, frustração  
Nove horas o trabalho é bem mais suave  
Que as duas horas balançando na condução

(Canção “A Volta pra Casa”, de Rincon Sapiência, 2017)

Nos capítulos a seguir são abordadas questões sobre como a população, mesmo nesse cenário árido de sobrevivência, constrói seus sentidos identitários e culturais na cidade de São Paulo.

# Capítulo 2

## Leitura, leitores e livros





Todos têm um ideal. O meu é gostar de ler.

Carolina Maria de Jesus. *Quarto de despejo*.

## CAPÍTULO 2 – LEITURA, LEITORES E LIVROS

A experiência da leitura é como uma história sem fim, com mil e uma facetas e novas formas de existência. Cada palavra lida nunca é a mesma, sempre significa singularidade. Dito isso, começo este capítulo com a percepção de Certeau (1998) sobre o ato de ler:

Leio e me ponho a pensar... Minha leitura seria então a minha impertinente ausência. Seria a leitura um exercício de ubiqüidade? (sic). Experiência inicial, até iniciática: ler é estar alhures, onde não se está, em outro mundo; é constituir uma cena secreta, lugar onde se entra e de onde se sai à vontade; é criar cantos de sombra e de noite numa existência submetida à transparência tecnocrática e àquela luz implacável que, em Genet, materializa o inferno da alienação social. Já o observava Marguerite Duras: "Talvez se leia sempre no escuro... A leitura depende da escuridão da noite. Mesmo que se leia em pleno dia, fora, faz-se noite em redor do livro" (CERTEAU, 1998, p. 270).

A leitura como ausência, o estar em outro lugar ou mesmo em um não lugar, conforma-se tal qual uma metáfora geográfica de ausência ou de onipresença. A leitura faz o leitor estar em vários lugares ao mesmo tempo. Certeau (1998) afirma que o lugar do leitor não é aqui ou lá, um ou outro, mas é uma presença simultânea. O leitor desperta textos adormecidos, os habita, mas nunca os possui.

Certeau (1998) também desenha a leitura como uma cena secreta, uma janela para outro mundo que só o leitor atravessa. Ele percebe a leitura como criação de cantos, de atmosferas, de outras vidas. O autor se mantém relevante ainda hoje, mesmo em um contexto um tanto distinto da época em que foi escrito.

Chartier e Roche (1995) escreveram um marcante capítulo para uma nova história do livro. O texto de 1974, *O livro: uma mudança de perspectiva*, multiplicou os estudos sobre editoração e história do livro. Nesta pesquisa, ele é encarado como "mercadoria produzida para o comércio e para o lucro; e como signo cultural, suporte de um sentido transmitido pela imagem ou pelo texto" (CHARTIER; ROCHE, 1995, p. 99). A percepção do livro sob os vieses econômicos e culturais traz uma compreensão distinta sobre a história do mesmo. Os autores comparam a história do livro com a história da própria sociedade:

Querer apreender as mentalidades de um grupo social através de suas leituras é, no final, um projeto ambicioso que somente pode tornar plenamente válido um nítido conhecimento dos limites de difusão. (...) A sociologia do livro, por um ardid da história, tira proveito ainda do privilégio (CHARTIER; ROCHE, 1995, p. 109).

O livro carrega parte dos sentidos da cultura da época, ele dá a ver a circulação cultural de certo período. E muitos livros carregam sentidos por vários períodos históricos, multiplicando suas significações. “Os atos de leitura que dão aos textos significações plurais e móveis situam-se no encontro de maneiras de ler, coletivas ou individuais, herdadas ou inovadoras, íntimas ou públicas” (CHARTIER, 1996, p. 78). Chartier e Roche (1995) explicam que nessa nova perspectiva da história do livro não há hierarquia ou exclusão de obras. Eles consideram a bibliografia material uma nova maneira de estudar o livro como um *corpus* de traços físicos. Para os autores, estudar as práticas de leitura requer tanto o levantamento dos usos do livro quanto a sondagem econômica e política de seu contexto.

Chartier (1999a) pontua que a leitura nunca é solitária, há sempre uma comunidade que lê em nós e por quem lemos. E é nessa comunidade que apreendemos habilidades, hábitos e práticas de leitura. Ele comenta sobre a existência de uma *comunidade de interpretação*:

Uma história das leituras e dos leitores (populares ou não) trata, portanto, da historicidade do processo de apropriação dos textos. Ela considera que o "mundo do texto" é um mundo de objetos ou de formas cujas estruturas, dispositivos e convenções sustentam e constroem a produção do sentido. Considera, igualmente, que o "mundo do leitor" é constituído pela "comunidade de interpretação" (segundo a expressão de Stanley Fish) a que ele pertence, que se define por um mesmo conjunto de competências, usos, códigos e interesses. Daí a necessidade de uma dupla atenção: à materialidade dos objetos escritos e aos gestos dos sujeitos leitores (CHARTIER, 1999a, p. 124).

É válido comentar também sobre a orientação das letras em uma obra. Elas são orientadas em relação à linha, seja ela reta ou não, seja direcionada da direita para a esquerda, da esquerda para a direita ou de cima para baixo. Bresson (1996) percebe que a linha é que encadeia os elementos do discurso escrito. Já o tempo do percurso da linha reproduz a sequência dos acontecimentos sucessivos.

Darnton (1993), em *O beijo de Lamourette*, desenha o circuito de comunicação de um livro. Nesse circuito é possível encontrar no centro de tudo não o livro em si,

mas (1) a conjuntura econômica e social atrelada a sanções políticas e legais e (2) a influência intelectual e a publicidade. O circuito vai no seguinte sentido leitor → autor → editor → impressor → transportador → livreiro → leitor. Para o estudioso em questão, o leitor, por exercer sua influência sobre o autor, tanto antes quanto após a escrita, inicia e encerra o ciclo.

## 2.1. Pontos de virada para as práticas da leitura

Uma história do ler afirmará, contra esse postulado, que as significações dos textos, quaisquer que sejam, são constituídas, diferencialmente, pelas leituras que se apoderam deles (CHARTIER, 1996, p. 78).

No decorrer dos séculos, manifestaram-se diferentes formas de leitura. Elas diferem pelas formas pública ou privada, coletiva ou individual, superficial ou aprofundada e, também, pela posição em que o corpo está: sentado, em pé, deitado, andando etc., visto que “a leitura é sempre uma prática encarnada em gestos, espaços, hábitos” (CHARTIER, 1996, p. 13). Ela não se desenvolve de uma única forma. Pelo contrário, a leitura assume outros desdobramentos enquanto ainda é praticada de maneiras tradicionais. Por mais que uma mudança técnica ou social faça surgir novas maneiras de ler, as práticas de leitura eram e continuarão diversas e coexistentes.

Chartier (1996) explica que até o final do século V a.C. houve indícios de que o livro era majoritariamente destinado à fixação e conservação do texto. Em tais comunidades pré-cristãs, a leitura em voz alta era uma prática predominante. Tal leitura era motivada e oralizada pela forma de escrita da época: *scriptio continua*. A enunciação em voz alta era fundamental para que o leitor pudesse compreender o sentido da *scriptio continua* (escrita sem o espaço entre as palavras). “O leitor encontra à primeira vista fileiras de símbolos fonéticos discretos que precisam ser manipulados dentro da mente para formar entidades adequadamente articuladas e acentuadas equivalentes às palavras” (SAENGER, 1997, p. 4). Foi a partir desse período que historiadores começaram a registrar o livro com a finalidade da leitura:

As ilustrações áticas em vasos dessa época documentam a transição de cenas que mostram livros sendo utilizados como textos escolares; portanto, textos com finalidades educativas de um certo grau, ou ainda cenas de leitura propriamente dita, em que os leitores são inicialmente figuras masculinas, mas em breve também seguidas por figuras de mulheres-leitores. Esses

leitores não são solitários, em geral, aparecem em contextos representativos de entretenimento e de conversação, sinal de que a leitura era vista sobretudo como prática de vida em sociedade (ou no interior de uma associação) (CHARTIER; CAVALLO, 1997, p. 11).

Chartier (1998) explica que a leitura antiga (datada até o século V a.C) é uma prática pouco parecida com as dos homens da Idade Média. O livro seguia o formato de rolo (também chamado por *volumen*): uma longa faixa (feita de papiro ou pergaminho) cuja exigência era que o leitor a segurasse com ambas as mãos a fim de desenrolá-la.

Assim, um autor não pode escrever ao mesmo tempo que lê. Ou bem ele lê, e suas duas mãos são mobilizadas para segurar o rolo, e neste caso, ele só pode ditar a um escriba suas reflexões, notas, ou aquilo que lhe inspira a leitura. Ou bem ele escreve durante sua leitura, mas então ele necessariamente fechou o rolo e não lê mais. (CHARTIER, 1998, p. 24).

Com as primeiras comunidades cristãs, entre os séculos II a IV, há o surgimento do códex e uma leitura mais livre em seus movimentos. O livro era lido para se aproximar do divino. A leitura repetida chegava a permitir a memorização dos livros. Darnton (1993) explica que a página como unidade do livro surge entre os séculos III a IV.

Depois que as páginas reunidas (o códex) substituíram o rolo (*volumen*), os leitores podiam ir e voltar com mais facilidade ao longo dos livros, e os textos passaram a ser divididos em segmentos que podiam ser destacados e postos em índices. Mas, mesmo depois de os livros terem adquirido sua forma moderna, por muito tempo a leitura continuou a ser uma experiência oral, desempenhada em público (DARNTON, 1993, p. 170).

Darnton (1993) chega a afirmar que, durante parte da história, o livro contava “mais com ouvintes do que com leitores”. Apenas um pequeno número de pessoas conseguia ler, e menor ainda eram aqueles que tinham o luxo de comprar livros. Ter uma biblioteca em casa era raríssimo.

Em algum momento indeterminado, talvez em alguns mosteiros no século VII e seguramente nas universidades do século XIII, as pessoas começaram a ler sozinhas em silêncio. É possível que a passagem para a leitura silenciosa tenha implicado uma maior adaptação mental do que a passagem para o

texto impresso, pois ela fazia da leitura uma experiência individual e interior (DARNTON, 1993, p. 170).

Tal transformação, da leitura oralizada para a leitura silenciosa, foi muito relevante, pois permitiu que uma prática – antes majoritariamente coletiva – começasse a entrar em foro privado. Vale chamar atenção para o fato de que era possível encontrar pessoas antes desse período que conseguiam ler em silêncio, mas a prática majoritária era a leitura em voz alta.

Até a metade do século XVIII, as sociedades europeias realizavam um tipo de leitura situada em uma rede de práticas culturais: a leitura em voz alta que reúne pessoas durante os momentos familiares ou celebrações religiosas, em audição compartilhada. Nesse contexto, o texto era memorizado e mais reconhecido do que lido. As pessoas costumavam ter uma quantidade reduzida de livros, geralmente a Bíblia, um almanaque e algumas obras religiosas. Os leitores tinham contato com poucos e a leitura era rara. Sua prática demandava respeito e reverência, visto que era sacra.

Chartier (1996) trabalha com duas figuras de leitura: a leitura *intensiva* e a leitura *extensiva*. Da Idade Média até metade do século XVIII, as sociedades europeias realizavam um tipo de leitura situada em uma rede de práticas culturais: a leitura em voz alta que reúne pessoas durante os momentos familiares ou celebrações religiosas, em audição compartilhada. O leitor era o próprio ator, fazia da própria voz o corpo do texto. Tal maneira de ler assegurava a eficácia do texto em guiar pensamentos e condutas, pois o processo de apropriação se dava de maneira atenta, calma e repetitiva. Tanto na Alemanha quanto na América, a Bíblia era a principal obra desta prática.

A partir da primeira metade do século XVIII, o mercado editorial consolidado aumenta a produção e o acesso aos livros. Não era mais necessário realizar um investimento alto para possuir um livro. Com o “desenvolvimento do papel feito a máquina, os prelos movidos a vapor, o linotipo e a alfabetização praticamente universal” (DARNTON, 1993, p. 155), a variedade das obras aumentou exponencialmente, a ponto desse período marcar o surgimento de uma massa de leitores. Não era mais necessário realizar um investimento alto para possuir um livro. Torna-se possível o acesso a uma maior quantidade de obras, o que permite aos leitores passarem de um livro para outro com maior frequência e facilidade. Os leitores

“viram-se inundados por novos tipos de livros – romances, jornais, variedades frescas e alegres de literatura infantil –, e liam-nos avidamente, descartando um tão logo encontravam outro” (DARNTON, 1993, p. 166).

Essas mudanças acarretam por desprender o livro de sua aura sacra. Tal processo era afastado da família ou da igreja. Como o livro não era mais raro, o apreço pelo objeto caiu e seu destino muitas vezes era o abandono ou descarte. A leitura era realizada na intimidade, de maneira individual e silenciosa, até mais superficial e rápida. Esta nova forma de leitura foi gênese para a constituição da esfera privada. “O texto não impõe mais o seu ritmo ao assunto, não se manifesta mais pela voz do leitor. Esse recuo do corpo, condição de sua autonomia, é um distanciar-se do texto. É para o leitor o seu *habeas corpus*” (CERTEAU, 1998, p. 271).

Seus suportes estão mais claros na Inglaterra, na Alemanha e na França: o crescimento da produção do livro, que triplica ou quadruplica entre o início do século e os anos 1780, a multiplicação rápida dos jornais, o triunfo dos pequenos formatos, a diminuição do preço do livro graças às reproduções clandestinas, à multiplicação das instituições que permitem ler sem comprar (CHARTIER; CAVALLO, 1997, p. 29).

A leitura intensiva, apesar de ainda presente, perde força e dá lugar à leitura extensiva. De uma leitura comunitária e respeitosa, feita de reverência e de obediência, para uma leitura livre, desenvolta, irreverente. O leitor *intensivo* era confrontado a um corpus limitado e fechado de livros, lidos e relidos, memorizados e recitados, compreendidos e decorados, transmitidos de geração a geração. Os textos religiosos, e em primeiro lugar a Bíblia em terra reformada, eram os objetos privilegiados dessa leitura marcada pela sacralidade e pela autoridade. Já o leitor *extensivo* “é um leitor completamente diferente: consome impressos numerosos, diferentes, efêmeros; ele os lê com rapidez e avidez; submete-os a um olhar crítico que não subtrai mais nenhum domínio à dúvida metódica” (CHARTIER; CAVALLO, 1997, p. 28).

## 2.2. Os leitores possíveis

### LEITORES

— de papiros, de sermões nos templos, de poesia em público, de discursos políticos escritos por terceiros, de periódicos lidos em voz alta para os trabalhadores nas fábricas de cigarros;

- de livros, revistas, anedotas, quadrinhos, legendas de filmes, grafites, cartazes publicitários, anúncios luminosos, cartas enviadas pelo correio normal, bulas de remédio, manuais de aparelhos elétricos;
- de informações na internet, blogs, e-mails, faxes, microfilmes, mensagens no celular (CANCLINI, 2008, p. 56).

Canclini (2016) comenta que as pesquisas que realiza sobre leitores no século XXI são menos sobre quanto se lê e mais sobre como acontece a compreensão leitora. Ou seja, não é sobre memorizar conhecimentos, mas sim em ter a capacidade de localizar, selecionar ou interpretar a informação. Seja em uma comunidade presencial ou virtual, para exercer a cidadania ou mobilizar outros é necessário ter competências leitoras.

Petit (2013) apresenta sua pesquisa sobre leitores no meio rural. A pesquisadora aplicou entrevistas com leitores de diferentes idades e condições sociais. Uma das conclusões da pesquisa foi observar que a leitura para aquele grupo tinha dois aspectos distintos: um *útil* e outro *verdadeiro*. O primeiro consiste em uma leitura praticada durante o dia. Esse era o momento em que os leitores liam para o estudo, para a descoberta de informações úteis para a sua prática diária. “O livro era o depositário do saber, e a leitura, uma modalidade da instrução” (PETIT, 2013, p. 103).

A noite cedia espaço para a segunda maneira de ler. Ela ia de encontro às regras sociais do meio rural que valorizavam o esforço e a utilidade. Uma leitura discreta, contida, íntima. Alguns leitores chamavam até de “verdadeira” leitura, sobre a qual não se falava no meio social. Os textos os transportavam para longe, eram relatos de viagem, romances, ficções, policiais ou aventuras.

Longe de serem escritores, fundadores de um lugar próprio, herdeiros dos servos de antigamente mas agora trabalhando no solo da linguagem, cavadores de poços e construtores de casas, os leitores são viajantes; circulam nas terras alheias, nômades caçando por conta própria através dos campos que não escreveram, arrebatando os bens do Egito para usufruí-los. A escritura acumula, estoca, resiste ao tempo pelo estabelecimento de um lugar e multiplica sua produção pelo expansionismo da reprodução. A leitura não tem garantias contra o desgaste do tempo (a gente se esquece e esquece), ela não conserva ou conserva mal a sua posse, e cada um dos lugares por onde ela passa é repetição do paraíso perdido (CERTEAU, 1998, p. 269-270).



Aqui a leitura tem um ar de acontecimento sem possuir a fixidez da escritura. Pelo contrário, a leitura é a incerteza, porque reside no lugar da memória. Por sua vez, os leitores têm ação ativa, eles viajam, circulam, criam. O leitor se apropria de um texto, entra nesse mundo e descobre seu próprio sentido. Caçam por conta própria, escolhem desbravar aquelas terras. A prática da leitura permite encontrar refúgio nos livros.

Goulemot (1996) considera que ler não é encontrar o sentido desejado pelo autor, pois isso indicaria que o prazer do texto seria o resultado do encontro do sentido desejado e o sentido percebido, em um tipo de acordo cultural. O autor afirma que ler é constituir, e não reconstituir um sentido.

Certeau (1998) percebeu sobre o espaço que o leitor ocupa, um espaço entre, nem aqui, nem lá. O corpo inteiro se retira e se compromete apenas pela mobilidade dos olhos. Para o autor, a “autonomia do olho suspende as cumplicidades do corpo com o texto; ela o desvincula do lugar escrito; faz do escrito um objeto e aumenta as possibilidades que o sujeito tem de circular” (CERTEAU, 1998, p. 272).

Antes mesmo de definir gênero, edição, materialidade do livro, entendo que a leitura requer atribuição de sentido, tanto ao texto quanto ao mundo. Livro e leitor, assim, são afetados pelo seu encontro. O leitor tem seu conhecimento e sua identidade transformados, ao mesmo tempo que o livro ressignifica-se como objeto estético.

Certeau (1998) afirma que o livro é um sistema de signos, uma reserva de formas que espera do leitor o seu sentido:

Quer se trate do jornal ou de Proust, o texto só tem sentido graças aos leitores; muda com eles, ordena-se conforme códigos de percepção que lhe escapam. Torna-se texto somente na relação com a exterioridade do leitor, por um jogo de implicações e de astúcias entre duas expectativas combinadas: aquela que organiza um espaço legível (uma literalidade) e aquela que organiza uma démarche necessária para a efetuação da obra (uma leitura) (CERTEAU, 1998, p. 266).

O autor mencionado acima comenta sobre o jogo de implicações e astúcias jogado por vários sujeitos e com resultados diferentes a cada partida. Onde e quando o leitor lê faz completa diferença na sua configuração com a obra.

Aqui, é possível lembrar da obra de Calvino (2002) em que o autor convoca claramente a presença do leitor na história, tornando-o protagonista da própria já nas primeiras linhas:

Você vai começar a ler o novo romance de Italo Calvino, *Se numa noite de inverno um viajante*. Relaxe. Concentre-se. Tire da cabeça qualquer outra ideia. Deixe que o mundo que o rodeia se esfume no indistinto. Melhor fechar a porta; do lado de lá, a televisão está sempre ligada (CALVINO, 2002, p. 8).

A narrativa inicia com o narrador tratando o leitor por “Você”. Ou melhor, a primeira palavra do livro é “Você”, o que carrega uma significação forte acerca da interpelação do protagonismo da pessoa que lê (que está lendo) e, também, do leitor (protagonista da narrativa). A metanarrativa inicia no momento de compra e de decisão de ler um livro.

O livro de Calvino (2002) conta com dez romances de diferentes gêneros, porém inacabados. Fica a cargo do leitor ir atrás da sua própria história. Trata-se do seu papel ativo na realização da obra. “Espero que meus leitores leiam em meus livros algo que eu não sabia, mas só posso esperar isso daqueles que esperam ler algo que eles não sabiam” (2002, p. 187). O livro age sobre o leitor em igual medida que o leitor age sobre o livro. Assim, retomemos Certeau (1998), para quem o texto só tem sentido graças a seus leitores; muda com eles e ordena-se conforme códigos de percepção que lhes escapam.

Na visão de Chartier (1998), o autor, o editor ou mesmo os críticos não são os responsáveis por atribuir sentido ao texto integralmente: “A leitura é sempre apropriação, invenção, produção de significados” (CHARTIER, 1998, p. 77). O leitor, por sua vez, tem a liberdade para deslocar e subverter o que o livro pretende impor.

Sobre essa apropriação, Chartier acrescenta que:

de um lado, a apropriação designa a “efetuação”, a “atualização” das possibilidades semânticas do texto; de outro, ela situa a interpretação do texto como a mediação através da qual o leitor pode operar a compreensão de si e a construção da “realidade” (1999b, p. 123).

O autor explica que o texto só acontece quando há um leitor para produzir seu significado. O hábito de ler está diretamente fincado à cultura e ao tempo histórico,

sendo diferente em cada grupo social. A leitura é uma prática cultural socialmente construída, sendo assim, o sentido só se dá em determinado tempo e lugar.

Um texto e a sua significação não existem descolados do tempo e do espaço. A prática da leitura é um acontecimento singular entre leitor – texto – lugar. Não há livro sem leitor e não há leitura sem lugar. O avanço de cada letra, linha e frase ocorre imerso em um lugar, e esse lugar também produz impressões sobre quem lê.

Chartier (1994) afirma que as obras não têm sentido estático, universal, fixo. Pelo contrário, seus sentidos são plurais e móveis. Sua significação vai de acordo com as competências dos diferentes leitores que a encontram. Ele indica que os autores e os especialistas tentam fixar um sentido e uma interpretação correta. Contudo, os leitores deslocam, distorcem e inventam sentidos nem sempre previstos por aqueles. O leitor, portanto, tem autonomia para inventar e deixar suas impressões. Pécora (1996) nota que a assimilação do livro não é operação exclusiva de uma determinada classe social. Pelo contrário, as práticas de leitura são diversas e muitas vezes surpreendentes.

Vale trazer à mesa o argumento de Travancas (2015) que diz que o leitor tem sua liberdade, mas esta nunca é absoluta. O próprio texto impõe suas fronteiras. De igual importância é a diferenciação da leitura de acordo com seu suporte. São geradas diferentes relações quando um leitor interage com um livro de bolso, um livro digital, um papiro. Grafton (1999) comenta que “uma vez nas mãos do proprietário, mesmo um livro muitas vezes impresso se transformava em algo tão rico, estranho e valioso como qualquer manuscrito” (GRAFTON, 1999, p. 23).

Goulemot (1996) ressalta a existência de uma diferença entre leitores no que diz respeito à apreensão/apropriação. Para o autor, ler é fazer emergir a biblioteca vivida, ou seja, o ato da leitura difere de acordo com a memória de leituras anteriores e dados culturais do indivíduo. O saber prévio permite uma posição valorizada de escuta. Quanto mais se sabe sobre o gênero do livro, o lugar da edição, as críticas já feitas, mais adensada é a recepção do mesmo. Nessa direção, Certeau (1998) faz rígida crítica sobre a quem é dada a “liberdade de leitura”:

Aliás, se a manifestação das liberdades do leitor através do texto é tolerada entre funcionários autorizados (é preciso ser Barthes para se atrever a fazê-lo), ela é ao contrário proibida aos alunos (simplesmente ou habilmente reduzidos à escuderia do sentido "recebido" pelos mestres) ou ao público (cuidadosamente advertido sobre "o que se deve pensar e cujas invenções

são consideradas desprezíveis, e assim reduzidas ao silêncio") (CERTEAU, 1998, p. 267).

O estudioso conclui indicando que a autonomia do leitor exige uma transformação das relações sociais que demarcam os sentidos do texto. Certeau (1998, p. 270) declara que “uma política da leitura deve, portanto, articular-se a partir de uma análise que, descrevendo práticas há muito tempo efetivas, as torne politizáveis”.

Em um ensaio sobre o papel singular dos leitores durante os primeiros anos da Reforma Protestante, Gilmont (1999) articula que a leitura pode provocar uma propagação que ultrapassa o leitor. Mesmo que ela seja feita de maneira individual, ela pode se tornar agente propagador das ideias descobertas no livro. O autor admite que a assimilação da obra é uma questão de escolha pessoal e da capacidade de reestruturação do conteúdo escrito.

Ainda que o escrito se apresente como uma sucessão de palavras, de linhas e de páginas a serem percorridas linearmente, do início ao fim, nem por isso o leitor fica menos livre para descobrir esse espaço a seu critério. Melhor ainda, ele não fica passivo diante do texto, do qual não aceita necessariamente os valores e as ideias (GILMONT, 1999, p. 66).

Voltando a Calvino (2002), praticamente nos segundos finais de seu livro, o Leitor encontra na biblioteca o arremate de sua história. Ao aguardar a busca dos livros solicitados, ele se depara com outros oito leitores ímpares. Vale comentar esses tipos de leitores apresentados na obra.

O primeiro é um *viajante* por natureza, ao começar a ler as primeiras linhas de um livro o seu pensamento já sai pela tangente. Sua imaginação o faz afastar-se do livro até perdê-lo de vista. O segundo já é seu diametral oposto, um verdadeiro *detalhista*. Ele aprofunda-se em cada pormenor, decifra cada metáfora, resolve cada mistério. Ele relê seus livros em busca de novas interpretações e descobertas.

O terceiro leitor é um *saudosista* que tenta reviver a emoção da leitura outrora realizada. E ele sempre chega a impressões e sentimentos novos durante a leitura. Para ele, a leitura é relacionada ao prazer e ao sentimento, não utilitária, pois quanto mais adentra no texto, mais tem dificuldade para ter um olhar crítico.

O quarto é um *coleccionador*, transformando cada título lido em uma peça de um grande livro formado pela soma de suas leituras. Ele relaciona cada livro individual em uma biblioteca vivida. O quinto podemos identificar como um *ancião* que faz remeter todas as suas leituras a um livro situado num passado que, com esforço, tenta rememorar. Entre esses dois últimos leitores há um grande hiato: o tempo. Apesar de ambos direcionarem suas leituras para um grande livro, o primeiro constrói um livro sem fim, enquanto o segundo tenta remontar um livro disperso no passado.

Já o sexto leitor é um *apriorista* que encontra satisfação na própria promessa da leitura. Basta o título ou as primeiras palavras para que ele crie altas expectativas. Ele chega a desejar um livro que talvez nem exista. Em contraponto ao primeiro e ao sexto leitor, o sétimo seria um *finalizador*. Sua leitura só ganha sentido ao chegar ao final, pois é na conclusão que ele busca significados para além da experiência linguística. Por fim, o leitor é o oitavo e último “tipo” descrito:

Agrada ler nos livros só o que está escrito e ligar os detalhes ao conjunto; considerar definitivas certas leituras; não misturar um livro com outro; separar cada um por aquilo que possui de diferente e de novo; mas o que mais gosto mesmo é de ler um livro do princípio ao fim (CALVINO, 2002, p. 259).

A descrição traz uma certa ironia à narrativa, considerando que o leitor não conseguiu concluir nenhum dos livros que começou a ler. Para o leitor, o gosto se realiza ao ler a obra completa e conseguir ligar os pontos. Ao apropriar-se da leitura, ele transforma o livro em objeto estético, desenvolvendo um gosto.

Já se sabe que o leitor não é passivo, muito menos um receptáculo destinado a decodificar informações. Não em igual forma que o autor, mas o livro também é resultado da construção do leitor. Um não toma o lugar do outro, não são equivalentes, pois ao leitor é permitido criar algo para além do sentido proposto. Ele retira a obra de sua origem e realiza percepções distintas, cria algo imprevisto por meio de seu olhar capaz de enxergar uma abundância de sentidos.

Esse leitor do qual falamos seria apenas o especialista, o editor, o crítico? Ou seria possível posicioná-lo como qualquer indivíduo em qualquer situação? É necessário buscar um tipo ideal de leitor? É uma linha de estudo válida, sem dúvida. Contudo, no presente estudo, não será possível discorrer sobre nenhum tipo ideal.

Talvez nem mesmo observar um grupo social específico. Aqui daremos conta de indivíduos reais que praticam a leitura.

### 2.3. Lugares da leitura

O onde da leitura é mais importante do que se pode pensar, porque a contextualização do leitor em seu espaço pode fornecer indícios sobre a natureza de sua experiência.

(DARNTON, 1993, p. 156).

Darnton (1993), em seu artigo *História da leitura*, defende que o lugar no qual a leitura é praticada é mais importante do que a maioria pode imaginar. Ele afirma que a contextualização do leitor em um espaço específico pode indicar as dimensões da experiência. O autor traz o caso de uma imagem da Universidade de Leyden, de 1610, na qual aparecem estudiosos lendo seus livros em pé, mais especificamente em balcões erguidos à altura dos ombros. Os estudiosos aparecem com roupas de frio e um de seus pés está apoiado em uma barra para aliviar a pressão do corpo. Tal posição corporal indica que “a leitura não havia de ser cômoda na era do humanismo clássico” (DARNTON, 1993, p. 157). E um pouco mais de 150 anos após essa cena, é possível encontrar uma prática de leitura bem distinta.

Em 1770, Fragonard apresenta “La Liseuse”, uma obra em que retrata uma leitura dentro do ambiente doméstico. Nessa situação, os leitores aparecem em poltronas bem acolchoadas, com os pés repousados em um móvel com esse propósito. As leitoras carregam em seu semblante um ar de serenidade. Um século mais à frente, em 1872, Monet leva sua “La Liseuse” para o ar livre, próxima à natureza. Sentada diretamente na grama, sob a sombra de uma árvore, o semblante dessa leitora não difere muito da de Fragonard, mas o contexto faz uma leitura muito diferente. Darnton finaliza defendendo que “a compreensão geral da leitura avançaria se pensássemos mais sobre sua iconografia e equipamentos, inclusive o mobiliário e as roupas” (DARNTON, 1993, p. 157).

Chartier (1998, p. 78) afirma que, antes do século XVIII, o lugar da leitura era distanciado dos lugares de um divertimento mais mundano nos quais era possível

jogar, beber e conversar. Após o século XVIII, a história das práticas de leitura também é sobre a liberdade de ler. O autor analisa que, a partir desse período, as imagens que representam o leitor na natureza começam a ter outros tons. O indivíduo lê andando, lê na cama. Antes disso, os leitores eram representados sentados e imóveis no interior de gabinetes, isolados em seu íntimo. Já o leitor do século XVIII permite-se a comportamentos mais livres.

Mas, todo leitor diante de uma obra a recebe em um momento, uma circunstância, uma forma específica e, mesmo quando não tem consciência disso, o investimento afetivo ou intelectual que ele nela deposita está ligado a este objeto e a esta circunstância. Vemos, portanto, que, de um lado, há um processo de desmaterialização que cria uma categoria abstrata de valor e validade transcendentais, e que, de outro, há múltiplas experiências que são diretamente ligadas à situação do leitor e ao objeto no qual o texto é lido (CHARTIER, 1998, p. 70-71).

Nesse sentido, Chartier traz a questão do lugar e do contexto em que a leitura é praticada. Há o envolvimento tanto de um lado intelectual/racional, como também há o investimento afetivo do leitor, o que ocasiona uma valoração sensível da obra – portanto, pessoal e subjetiva. Outro ponto levantado é que o encontro entre leitor e obra difere tanto de acordo com a situação/contexto/momento histórico, quanto com a materialidade da obra. “O livro permite um reconhecimento, porque o conjunto dos objetos em que ele toma lugar devolve-nos às práticas sociais que situam o indivíduo no leque das condições” (CHARTIER; ROCHE, 1995, p. 106).

Existe uma gama de diferentes suportes e modelos fazendo com que cada encontro entre leitor e livro seja único. O mesmo leitor pode ler a mesma obra no mesmo suporte no mesmo ambiente – e será uma experiência completamente diferente da anterior.

Segundo Chartier (1994), o livro admitiu três formas principais: o *volumen*, o *códex* e o livro eletrônico. O primeiro seria o livro em rolo utilizado pelos egípcios desde 2700 a 2400 a.C.: envolto em uma vara de madeira, era utilizado horizontalmente e as linhas eram dispostas em colunas.

Reimão (2004b) evidencia que o *volumen* é diferente dos rolos utilizados na Idade Média, pois estes últimos eram manipulados verticalmente (REIMÃO, 2004b). O *códex* é a forma mais difundida até hoje e consiste no livro composto de cadernos reunidos. O formato apareceu por volta dos séculos II ou III:

A denominação *códex*, que significa árvore, madeira, advém do fato de que o livro no formato de cadernos reunidos utilizou, durante muitos séculos, pranchas de madeira como suporte e capas desses cadernos. No formato *códex* o livro é um objeto que perdura, pois, há cerca de dezoito séculos (REIMÃO, 2004b, p. 95).

Chartier (1994) chama atenção para o fato de que a prensa de tipo móvel, inventada por Gutenberg, deu a possibilidade para que os livros antes manuscritos fossem impressos. A prensa de tipo móvel acelerou a produção e circulação do livro, mas manteve a forma essencial de cadernos justapostos. Nesse sentido, Reimão (2004b) comenta que o mercado de livros:

Foi a primeira forma do mercado de consumo de bens simbólicos que, germinado desde o século XV, desenvolve-se no XIX e consolida-se no XX, como face primordial daquilo que correntemente se denomina sociedade de consumo.

Primeiro produto cultural a ser industrializado e estandardizado, o livro é o ramo da cultura em que primeiro se efetivou o processo de massificação (REIMÃO, 2004b, p. 101-102).

Por fim, o livro eletrônico surge no século XX. Chartier (1998) avalia que esse novo formato permite um maior número de intervenções por parte dos leitores. Os leitores ganham o poder de intervir diretamente do texto, não mais nas margens; podem também adaptar o tamanho e o estilo da fonte como quiserem. No livro eletrônico, é possível optar pela divisão de páginas (como no *códex*), sendo possível também fazer uma leitura contínua (como no *volumen*).

#### **2.4. A leitura no Brasil**

Candido (1995) em seu célebre ensaio *O direito à literatura* defende a literatura como um direito inalienável a qualquer cidadão. O autor realizou este texto no ano da instituição da Constituição, em 1988. Ele inicia o texto deixando claro que a busca por uma sociedade igualitária condiz com a valorização da literatura, sem esquecer dos direitos básicos de alimentação, moradia, saúde e dignidade humana. Candido enquadra a literatura como um bem incompreensível – aquele bem que é imprescindível para a existência humana. São bens incompreensíveis moradia, alimentação, saúde, liberdade individual; assim como “o direito à crença, à opinião, ao lazer e, por que não, à arte e à literatura” (CANDIDO, 1995, p. 176).



O autor mostra como a literatura abre o caminho para a fabulação, possibilitando a entrada no fantástico e no mundo da ficção. A poesia, diz ele, é uma janela para uma nova forma de ser e sentir. A nossa percepção e a nossa visão de mundo são ampliadas através da literatura, que desenvolve a humanização dos leitores, torna-os mais compreensivos e abertos à diferença.

A literatura tem um propósito duplo: promove integração social, bem como transforma e humaniza os indivíduos, de forma que estes possam ampliar a sua capacidade de lidar com o diferente. Ela é uma forma de defesa dos direitos humanos, pois o escritor pode defender ideais relacionados a um direito. Isso acontece em romances contra a escravidão, contra a exploração, contra o preconceito. A literatura tem o potencial de humanizar, de educar, de melhorar a socialização, de militância política e de representação. “A literatura confirma e nega, propõe e denuncia, apoia e combate, fornecendo a possibilidade de vivermos dialeticamente os problemas” (CANDIDO, 1995, p. 177).

É através da literatura que minorias ganham luz e voz frente às classes hegemônicas da sociedade. Foi pelos olhos, pela vivência e pelas palavras de Carolina Maria de Jesus que muitos habitantes dos centros das cidades puderam entender e dimensionar como é o cotidiano da favela. *Vidas secas*, de Graciliano Ramos, apresentou a trajetória de retirantes nordestinos aos sudestinos. É imensurável o valor social de obras clássicas.

Em sua obra, Candido (1995) não tem o objetivo de supervalorizar a literatura erudita, nem subjugar a literatura popular. Pelo contrário, o autor defende a importância e o alcance da literatura em suas mais diferentes formas e gêneros.

A atividade de produção editorial teve início no Brasil em 1808, com a vinda da Família Real Portuguesa e a fundação da Imprensa Régia – responsável por publicar documentos oficiais. Até então, a impressão de textos era proibida pelo governo de Portugal para impedir a circulação de ideias e opiniões contrárias à Coroa. No mesmo ano, a *Gazeta do Rio de Janeiro* torna-se o primeiro jornal impresso no Brasil e, em 1810, *Marília de Dirceu*, obra de Tomás Antônio Gonzaga, é o primeiro livro de literatura a ser impresso (PAIXÃO, 1996).

Em agosto de 1821, Dom Pedro I derrubou a censura portuguesa dando início à liberdade para a imprensa brasileira. Mais de cem anos após esse episódio, a impressão de livros no Brasil viria a sofrer outros dois momentos de censura: no

governo ditatorial de Getúlio Vargas (1937-1945) e durante a Ditadura Militar (1964-1985) (REIMÃO, 2010).

Uma breve nota sobre a produção editorial em São Paulo segue a ampla e detalhada descrição de Hallewel (2012). Ele analisa que era tímido o interesse em produzir livros na cidade, pois o desenvolvimento de uma indústria editorial paulista viável ainda precisaria aguardar a grande revolução no clima intelectual, que ocorreria na geração seguinte.

Hallewell (2012, p. 788) comenta que até 1985 havia sido realizado apenas um levantamento sobre o leitor brasileiro, considerando uma única cidade. A Câmara Brasileira do Livro (CBL) fez uma pesquisa de opinião em São Paulo no ano de 1955, composta por entrevista contendo quatro perguntas: “Você está lendo algum livro atualmente?”, “Você lê regularmente?”, “Qual é o maior escritor do mundo?” e “Qual é o melhor escritor brasileiro?” (HALLEWELL, 2012, p. 788). Na ocasião, 28,9% dos entrevistados afirmaram ser leitores regulares, mas 68,1% não responderam qual seria o melhor escritor brasileiro.

Posteriormente, duas outras pesquisas foram conduzidas, uma em 1993 pelo Datafolha e outra em 1995 pelo Instituto Vox Populi. Ambas tiveram resultados similares: metade dos entrevistados alfabetizados respondeu não ler livros e menos de 10% disseram ler livros regularmente (HALLEWELL, 2012, p. 789).

Em 2001, a CBL e o Sindicato Nacional de Editores de Livros (SNEL) foram os responsáveis pela primeira edição da pesquisa *Retratos da leitura no Brasil*. A pesquisa seria pioneira no levantamento de dados quantitativos da leitura e dos leitores de todo território nacional. A aplicação da pesquisa foi realizada pelo Instituto A. Franceschini, com abrangência de 44 municípios em 19 Unidades Federativas (UFs). Teve como público-alvo brasileiros a partir de 14 anos com, no mínimo, três anos de escolaridade.

A partir da segunda edição, o Instituto Pró-Livro (IPL) ficou encarregado da pesquisa e orientou uma metodologia e amostra diferentes da primeira. Desse ponto em diante, o IPL permanece à frente da pesquisa e mantém a metodologia. Então, o IPL ficou responsável por aplicar a pesquisa em uma amostra de 5.012 entrevistados em todas as UFs (317 municípios). O público-alvo ampliou para pessoas a partir de 5 anos, sem requisito mínimo de escolaridade. A metodologia seguiu o padrão internacional de medição do Centro Regional para o Fomento do Livro na América

Latina e o Caribe (CERLALC-UNESCO), o que viabiliza a comparação com países ibero-americanos.

As cinco edições realizadas foram nos anos de 2001, 2007, 2011, 2015 e 2019. A mais recente edição aumentou a amostra para 8.076 entrevistas.

Apesar da definição<sup>2</sup> do que configura o “leitor” ser diferente daquela que adoto nesta pesquisa, o levantamento feito pela CERLALC-UNESCO é fundamental para termos um panorama sobre a leitura no Brasil, um ponto de partida crucial para quem estuda a leitura e os leitores brasileiros. A título de conhecimento, a pesquisa da UNESCO levanta dados sobre os hábitos de leitura no Brasil e alguns deles são:

- A porcentagem de leitores e não leitores no país;
- A média de livros lidos anualmente;
- O significado da leitura e do livro para os entrevistados;
- Os hábitos de leitura divididos por idade, gênero, classe e região;
- Os lugares de leitura;
- A presença e a relação com as bibliotecas;
- A maneira como adquiriram o hábito de ler;
- A influência sobre a formação do hábito;
- A diferença entre compradores de livros e leitores;
- Os tipos e os gêneros de livros lidos.

Em 2019, 52% dos entrevistados enquadraram-se na categoria de leitor, uma queda de quatro pontos percentuais em relação à edição anterior de 2015. Em números absolutos, isso representa uma redução de 4,6 milhões de leitores. Essa queda também é evidente nos números relativos à penetração de livros.

Em contrapartida, a média de livros lidos teve um aumento entre as edições de 2011, 2015 e 2019. A maior motivação para ler um livro é o gosto pessoal, mas o aprendizado também foi bastante citado. Os gêneros mais lidos são: religioso, romance e didático.

Ao considerar a razão para não ter lido nos últimos 3 meses entre os não leitores: apenas 1% disse não ter um lugar apropriado para ler, e a justificativa mais

---

<sup>2</sup> A pesquisa “Retratos da Leitura no Brasil” considera “leitor” quem leu ao menos um livro, inteiro ou em partes, nos últimos três meses.

respondida foi “por falta de tempo” (34%). Professores e responsáveis do sexo feminino são quem mais influenciam pessoas a lerem, mas a maioria dos entrevistados disse que não teve nenhuma influência especial. E o formato do livro em papel continua campeão em preferência (67%), enquanto os livros digitais atingem apenas 17%. Ao serem questionados sobre o significado da leitura, a maioria a relaciona com o conhecimento e a melhoria da qualidade de vida, e apenas 14% referenciaram ser uma atividade prazerosa.

Hallewell (2012) tem certa preocupação sobre os resultados da pesquisa, indicando que sempre existe uma tentação para “melhorar” os dados sobre cultura: “À parte as influências culturais, parece-me excesso de otimismo esperar que mais de um ser humano em cada quatro tenha a paciência, a perseverança e a inteligência necessárias para ler livros regularmente, por livre opção” (HALLEWELL, 2012, p. 790).

Travancas (2015) analisa que um dos motivos para que grande parte da população abandone o livro ao sair da escola é o significativo número de municípios sem bibliotecas. Outros motivos evidenciados nos resultados da pesquisa são as limitações econômicas e educacionais das pessoas. A leitura como hábito ou lazer não é realidade para a maioria do Brasil.

Reimão (2004a) apresenta um panorama referente aos estudos sobre a história do livro e a temática da editoração no Brasil, relacionados à história cultural e social da comunicação impressa ou à nova história dos livros, com destaque para:

- *O livro no Brasil*, de Laurence Hallewell (1985);
- *Literatura e sociedade*, de Antonio Candido (1965);
- *Cultura de massa e cultura popular*, de Ecléa Bosi (1965).

Com o foco na produção de livros no Brasil, nas bibliotecas (particulares e públicas) e nos livros como agentes de mudanças sociais, a autora cita:

- *O problema das bibliotecas brasileiras* (1943) e *Livros e bibliotecas no Brasil colonial* (1969), de Rubens Borba de Moraes;
- *Cultura e sociedade no Rio de Janeiro 1808-1821*, de Maria Beatriz Nizza da Silva (1978).

Além disso, ela comenta sobre estudos a respeito de editores e casas editoriais; autores; bibliotecas; livreiros; comercialização do livro e usuários de bibliotecas. A autora também ressalta o trabalho do Centro de Alfabetização, Leitura e Escrita (CEALE); da Associação Brasileira de Leitura (ABL) e do Núcleo de Pesquisa (hoje

definido como Grupo de Pesquisa) sobre Produção Editorial da Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação (Intercom).

Reimão (2004a) revela, ainda, dois assuntos muito abordados nos estudos brasileiros: edições populares (folhetos, cordéis e almanaques) e estudo da história e das formas de leitura. Ela destaca também a pesquisa de Romancini (2002), que encontrou nos cursos de comunicação 57 estudos sobre produção editorial e história do livro.

Estudo realizado por Ferreira (1999) elenca teses e dissertações sobre o leitor na escola e nas bibliotecas públicas, os hábitos de leitura e a formação do leitor publicados entre os anos de 1980 e 1985.

Entre 1986 e 1990, a pesquisadora nota o surgimento da discussão sobre a formação do leitor e as relações históricas entre literatura, educação e cultura. Já a partir dos anos de 1990 surgem estudos que procuram imagens e representações da leitura. Diante das pesquisas relacionadas à leitura e ao leitor, Ferreira agrupa algumas delas em: tipos de leitura; ato de ler; ler enquanto processo individual; seleção e crítica de livros para leitura; compreensão de leitura; leitor, história da e de leitura; ensino da leitura e formação de leitor (FERREIRA, 1999, p. 6).

Do lado avesso, Travancas (2018) enfatiza que o livro não é um objeto de pesquisa privilegiado no campo da comunicação, visto muitas vezes como foco das áreas literárias ou históricas. E se, na área da comunicação, os estudos sobre o livro são escassos, menor ainda é a observação da relação dos leitores com o livro e seu papel na construção de suas subjetividades. Os estudos sobre o livro são muitas vezes direcionados a aspectos literários ou históricos. E mais raros ainda são os estudos sobre a recepção deles (TRAVANCAS, 2015, p. 2).

Em pesquisa sobre a recepção da leitura, dessa vez com mulheres do Ceará, Andrade e Silva (2011) observam a relação da leitura entre o prazer e a utilidade. Para uma parte das mulheres, a leitura proporcionava relaxamento e refúgio dos encargos diários, das cobranças familiares e dos desafios profissionais. A prática volta-se menos ao quesito racional e mais ao aspecto sensível. Para elas, a leitura é um hábito social que ocorre no tempo livre. É um momento no qual é possível se afastar da racionalidade, ficar longe dos problemas da vida cotidiana, para dar espaço a um universo de emoção, paixão e até excessos.

Ao longo do desenvolvimento desta pesquisa de doutoramento diferentes pesquisas sobre a perspectiva da recepção do livro e os hábitos de leitura foram localizadas. Vale destacar alguns estudos:

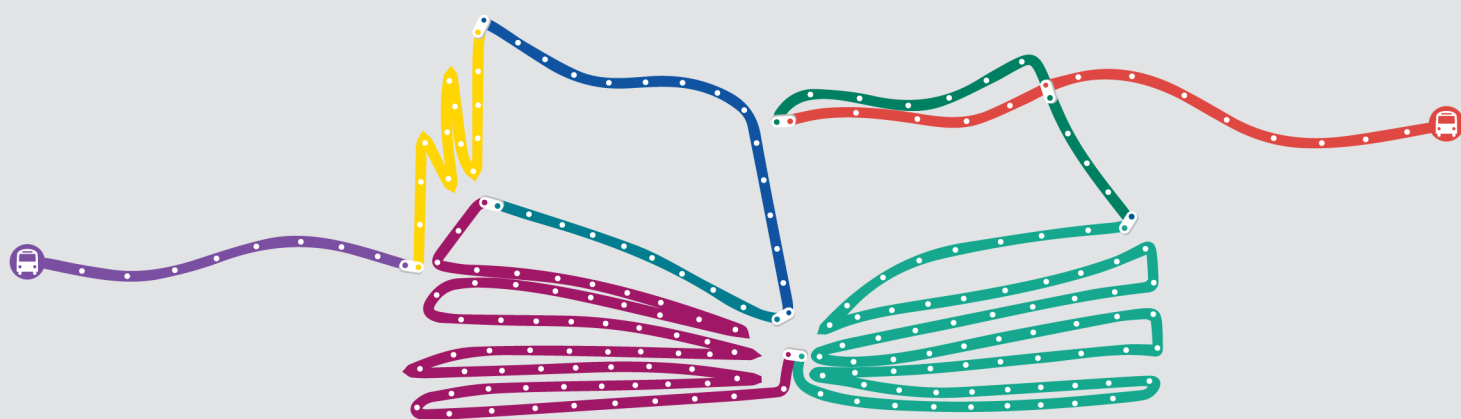
- *Cultura de massa e cultura popular*, de Éclea Bosi (1965);
- *Apropriações de Paulo Coelho por usuários de uma biblioteca pública*, de Richard Romancini (2002);
- *Os jovens e a leitura*, de Michèle Petit (2008);
- *Quem Lê Tanto Romance?*, de Roberta de Andrade e Erotilde Honório Silva (2011);
- *O livro e a leitura para adolescentes do Rio de Janeiro e de Barcelona*, de Isabel Travancas (2015);
- *Uma aventura de leitores no país metafórico dos livros*, de André C. Moraes (2017).

Algumas pesquisas revelam aspectos quantitativos, enquanto outras também qualificam a leitura no limiar entre prazer e utilidade; a leitura enquanto prática social; a concentração necessária para ler; o convívio entre música e leitura; a imersão na leitura; a relação entre a leitura e outros meios (internet, televisão, rádio etc.). As pesquisas qualitativas não trazem conclusões totalitárias, mas abrem nossos olhos e ouvidos para novas pesquisas.



# Capítulo 3

## O leitor no metrô: sobre cidade e mobilidade





Voar é o contrário de viajar: você atravessa uma descontinuidade do espaço, desaparece no vazio, aceita não estar em lugar nenhum durante um tempo que forma ele próprio uma espécie de vazio no tempo; logo reaparece num lugar e num momento sem relação com o lugar e o momento em que você desaparecera. Entrementes, o que você faz? Como ocupa sua ausência do mundo e a ausência do mundo em você? Lê; de um aeroporto a outro, não tira os olhos de um livro; porque, para além da página, está o vazio, o anonimato das escalas aéreas, do útero metálico que o contém e o nutre, da multidão passageira sempre diferente e sempre igual.

Italo Calvino. *Se um viajante numa noite de inverno*.

### **CAPÍTULO 3 – O LEITOR NO METRÔ: SOBRE CIDADE E MOBILIDADE**

Este capítulo aborda possíveis relações entre leitores, leituras e trens urbanos de transporte coletivo. Como o leitor interage com o espaço do metrô? O que o ambiente imprime ao leitor? Como o leitor reconfigura o ambiente do metrô e da cidade em movimento? Quais as possíveis interações do corpo do leitor com o espaço do vagão? Como se dá a leitura neste meio de transporte público?

Para sondar possíveis encaminhamentos para tais questões é necessário pensar na relação do leitor com a cidade. Ingold (2018) propõe que os seres não se impulsionam através de um mundo pronto, mas que eles surgem através de um mundo em contínua formação, ao longo de linhas de relações. Ele nos convida a pensar menos sobre os pontos de partida e chegada; e mais sobre o movimento entre eles. Esse estudioso observa o mundo como uma malha emaranhada de linhas de vida, crescimento e movimento, o qual não é constituído por um ser, mas é um ser em um constante tornar-se. Nessa perspectiva, o movimento da vida não é algo que seja, ele é um devir, é um estar acontecendo. Assim, uma cidade está acontecendo nos fluxos que a compõe.

A viagem, passagem de um ponto de partida para um ponto de chegada, é um *entre* constituído por particularidades e significações próprias. A diversidade de pessoas e cargas que passam são sempre ímpares. Nota-se, então, que a própria mobilidade cria identidade e gera subjetividades. Dessa forma, as trocas entre um leitor e o metrô podem gerar tantas construções simbólicas quanto a de um livro com uma cidade inteira. Para debater tais relações, começo por explorar as possíveis interações entre a cidade e o transporte público.

O que faz uma cidade ser cidade? A questão não trata apenas do viés econômico e funcional, mas também adentra em questões identitárias, sociais, culturais e subjetivas do “ser” da cidade. Para Lévy (1999), o grande valor que uma cidade tem é seu potencial interativo entre diferentes. A cidade, portanto, é a fricção da diferença, é onde cidadãos distintos entram em contato e precisam gerar formas para coabitar. É um processo dinâmico da sociedade produzir cidade e a cidade produzir a sociedade.

Ao se perguntar sobre como as sociedades faziam para se conectar, Lévy (1999) chegou a três respostas: os transportes, os meios de informação e

comunicação e a cidade. “A história do espaço deve ser principalmente lida como uma combinação variável desses três elementos” (LÉVY, 1999, p. 5). Entre os três, a cidade é o único em que o contato é direto, visto que se dá pela copresença, tornando-a um ambiente interacional por excelência.

Segundo Lévy (2003), a urbanidade é o caráter propriamente urbano de um espaço, ela se dá pela junção de densidade e diversidade dos objetos sociais em um espaço. A urbanidade é tanto um resultado do funcionamento da organização urbana quanto um operador da organização e de seu funcionamento. “A cidade oferece, com efeito, ao mesmo tempo, a segurança da densidade (vastos mercados, capacidade de substituição dos indivíduos e de funções) e a potência da diversidade (possibilidade de sair de um quadro estável)” (LÉVY, 1999, p. 6).

Nas citações acima, ficam claras duas perspectivas opostas sobre a urbanidade: densificar/diversificar ou expandir/individualizar. As categorias de espaço território e rede ajudam a esclarecer como essas perspectivas coexistem na cidade. A rede é constituída por espaços na cidade com conexões entre si de maneira reticular, com a presença de lacunas. Já o território se dá por um espaço contínuo e contíguo (LÉVY, 2003). O território pode ser exemplificado por um centro denso e diverso de uma cidade, no qual é possível encontrar uma variedade de construções, comércio e habitação. Um pedestre caminha pela rua do centro construindo uma espacialidade contígua. Por outro lado, é possível notar a rede na integração condomínio fechado e shopping center, na qual usualmente um automóvel particular carrega as pessoas de um ponto a outro sem criar uma relação com o espaço entre os dois pontos, fazendo surgir, assim, uma lacuna.

O transporte público está integrado mais à noção de território, pois ele é comumente utilizado pelo pedestre, que tem uma relação contínua e contígua com o espaço. Os espaços ocupados pelo transporte público (seja ônibus, metrô ou trem) são diversos e mergulhados no cotidiano. Tais espaços costumam ter uma grande variedade de comércios de todos os tipos, vendedores ambulantes, apresentações musicais, exposições artísticas etc.

Sendo assim, cidades com maior urbanidade são mais integradas e abertas. A urbanidade é agenciada pelas pessoas, pois são nas diversas e intensas trocas sociais entre diferentes que se torna possível criar novos sentidos para a convivência.

O espaço público é o melhor termômetro para medir a urbanidade, pois é nele que as diferenças podem diminuir e acabar gerando uma maior humanização.

Discutir a mobilidade é uma questão impreterível no Brasil atual. Em megalópoles, as condições de velocidade e eficiência são cruciais para o trânsito populacional. São Paulo, com seus mais de 12 milhões de habitantes, possui diferentes opções de transporte. Todavia, todas elas parecem ser acompanhadas de empecilhos. Seja de modo individual ou coletivo, o ir e vir em São Paulo é, no mínimo, desvairado.

Assumindo a mobilidade enquanto geradora de cultura e subjetividade, é possível relacionar a presente perspectiva com a teoria da geografia relacional. Jensen (2009) divide a cidade por enclaves (centros separados do entorno) e armaduras (espaço de fluxo). Armaduras são sistemas lineares que ordenam elementos na cidade.

Sem dúvida, o primeiro pensamento liga ao lugar da mobilidade a noção de armadura. Contudo, é importante perceber complexamente a armadura vivida em rompimento com a dicotomia público/privado. Assim como Jacobs (2000) percebeu a rua, procuro enxergar esses lugares como um local de interação social tanto quanto um espaço de circulação.

Mas a mobilidade urbana é muito mais que o transporte. Além disso, argumentaríamos que não só grande parte do nosso cotidiano urbano contemporâneo ocorre em armaduras e entre nós, mas também que a qualidade da interação (ou seu potencial) é subestimada, tanto como um ambiente social de interação significativa, mas também como um novo domínio público, criando culturas de movimento (JENSEN, 2009, p. 149).<sup>3</sup>

Além de seu aspecto utilitário e funcional, a proposta é encarar a mobilidade como construtora de identidade e significado, como geradora de cultura e de subjetividade. No carro não é possível engajar-se com outros motoristas, com raros acenos ou xingamentos. Por outro lado, tanto no metrô quanto no ônibus não é possível ausentar-se por completo da cena. Mesmo com um fone no ouvido, ou um livro no rosto, sempre há o reconhecimento do outro. São esses lugares de choque e

---

<sup>3</sup> Texto original: But urban mobility is much more than transport. Furthermore, we would argue that not only does a large part of our contemporary urban everyday life take place in armatures and between nodes but also that the quality of the interaction (or its potential) is underestimated, both as a social environment of meaningful interaction but also as a new public domain creating cultures of movement (JENSEN, 2009, p. 149).

contradições que permitem interações complexas, onde se encara o diferente. Refletir sobre o processo comunicacional no transporte público é entender melhor o modo de vida das pessoas na cidade.

### **3.1 O mapa do metrô**

Para Foucault (1967), heterotopias são espaços reais formados na própria fundação da sociedade, um lugar-outro. “Algo como contra lugares, espécies de utopias realizadas nas quais todos os outros lugares reais dessa dada cultura podem ser encontrados, e nas quais são, simultaneamente, representados, contestados e invertidos” (FOUCAULT, 1967, p. 80). Para desenhar melhor esta categoria de análise, ele traz no decorrer de sua conferência alguns princípios norteadores do que poderiam ser heterotopias. A saber:

- Primeiro princípio: não há nenhuma cultura no mundo que deixe de criar as suas heterotopias.
- Segundo princípio: uma sociedade, à medida que a sua história se desenvolve, pode atribuir a uma heterotopia existente uma função diversa da função original.
- Terceiro princípio: a heterotopia consegue sobrepor, num só espaço real, vários espaços, vários lugares que por si só seriam incompatíveis.
- Quarto princípio: na maior parte dos casos, as heterotopias estão ligadas a pequenos momentos, pequenas parcelas do tempo – estão intimamente ligadas àquilo que chamarei, a bem da simetria, heterocronias<sup>4</sup>.
- Quinto princípio: as heterotopias pressupõem um sistema de abertura e encerramento que as torna tanto herméticas como penetráveis.
- Sexto princípio: elas têm também uma função específica ligada ao espaço que sobra.

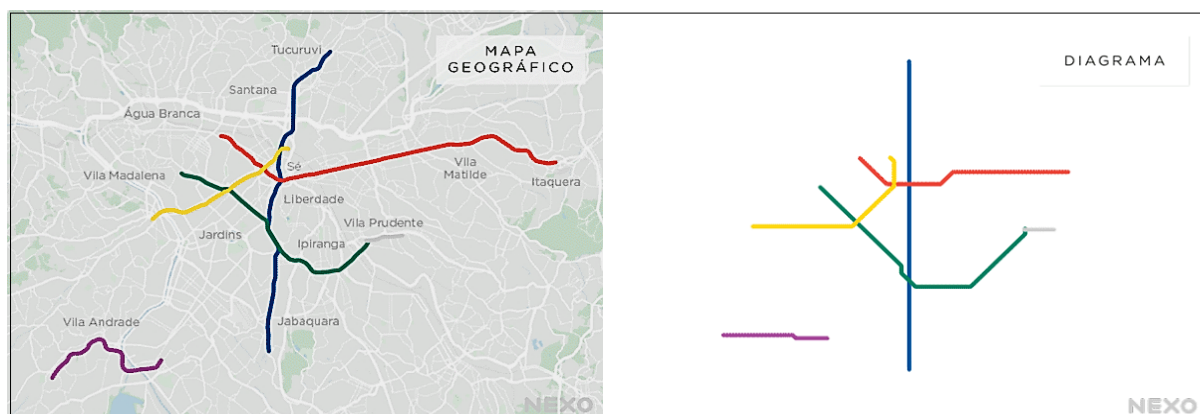
Acredita-se que, em maior ou menor medida, o metrô pode vir a constituir uma heterotopia em certos acontecimentos. O próprio lugar em que se inscreve, na malha

---

<sup>4</sup> Heterocronias seriam certas rupturas do homem com a sua tradição temporal.

subterrânea da cidade, constitui um lugar-outro, espelhado, invertido. O próprio mapa metroviário dá visibilidade a nomes, lugares, pontos de transferência – assim como faz não ver certos nomes, certas áreas, certas desigualdades. Para efeito de demonstração, vejamos as diferenças entre o mapa geográfico e um diagrama do mapa metroviário (representação não atualizada na Figura 3):

Figura 3: Mapa geográfico e diagrama do mapa metroviário.



Fonte: *Nexo Jornal*, 12/06/2017. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/grafico/2017/06/12/Os-mapas-das-linhas-de-metr%C3%B4-comparados-com-a-realidade>. Acesso em: 28 fev. 2020.

Como visto na Figura 3, as linhas do metrô são um espelho real e irreal para visibilizar a cidade, ou partes dela. Ele sobrepõe espaços reais, podendo vir a ser espelho de diversos lugares e situações. Como Augé (2002) traça em seu relato sobre sua relação com o Metrô parisiense, o metrô atravessa e é atravessado por milhares de pessoas diariamente.

O espaço físico do metrô é programado para direcionar a vida dos sujeitos para um alhures. As indicações dos destinos, o direcionamento do andar, as mensagens sonoras e, principalmente, a publicidade. Os anúncios publicitários espalham-se por diversos pontos do trajeto. Antes mesmo de entrar em uma estação, ao andar pela calçada próxima ao metrô, certas vezes você é bombardeado por panfletos sugerindo a compra de um imóvel ou a escolha de uma faculdade. Você é convidado a consumir as informações daquele papel ao invés de prestar atenção aos degraus que o levam ao subsolo.

Ao entrar na estação, as paredes não apenas restringem o espaço, mas carregam diversos cartazes anunciando produtos culturais, gastronômicos, artísticos.

Ao invés de interagir com o ambiente e os demais passageiros, você é levado a possíveis experiências bem longe dali. Uma vez dentro dos vagões, os monitores e cartazes também são carregados de anúncios publicitários. E no caminho de saída, quando você até cogitava estar a salvo, um mapa o aguarda para apresentar o que você encontrará nas proximidades de onde você está: uma farmácia, uma igreja, um shopping center.

Em suma, é natural que o espaço do transporte coletivo seja, como o próprio nome indica, um espaço contratual em que se pratica cotidianamente a coabitação de opiniões diversas que, se não estão autorizadas a se exibir, não são obrigadas a se esconder, já que algumas pessoas leem os chamados jornais de opinião, enquanto outras, que certamente não são de modo algum proibidas de ler o jornal, exibem seus penteados, seus distintivos, suas medalhas, seus uniformes ou suas batinas sem, no dia a dia, causar muitos confrontos (AUGÉ, 2002, p. 44, tradução nossa).

Augé (2002) comenta que até os próprios nomes das estações são apenas registros sem nenhum conteúdo real, são apenas “pontos de passagem” através do trajeto. O estudioso identifica uma palavra-chave para descrever o metrô e as relações contratuais que ocorrem nele: solidão.

É possível conciliar essa relação contratual com as análises de Simmel (1987) sobre o homem na metrópole. Segundo o autor, a vida na metrópole, em oposição à vida rural, é esvaziada de espiritualidade e voltada ao caráter individual e lógico. O foco da divisão do trabalho demanda dos indivíduos uma busca unilateral para o aperfeiçoamento. As relações são reduzidas a meras negociações e o valor é calculado pela perspectiva quantitativa, sem consideração à qualidade e subjetividade. “O indivíduo se tornou um mero elo em uma enorme organização de coisas e poderes que arrancam de suas mãos todo o progresso, espiritualidade e valores, para transformá-los de sua forma subjetiva na forma de uma vida puramente objetiva” (SIMMEL, 1987, p. 23).

Seguindo essa perspectiva crítica, Augé (2002) trabalha a noção de não lugar em oposição ao lugar antropológico. Este último seria um espaço relacional com identidade e história próprias, onde ocorrem relações de sociabilidade. O não lugar, por sua vez, é um ponto de trânsito e sua ocupação é apenas provisória, não marca sua própria identidade ou história. Com grande circulação de pessoas, coisas e imagens, os não lugares “transformam o mundo em um espetáculo com o qual

mantemos relações a partir das imagens, transformando-nos em espectadores de um lugar profundamente codificado, do qual ninguém faz verdadeiramente parte” (SÁ, 2014, p. 211).

A mobilidade produz não lugares por natureza: espaços não identitários, não históricos e não relacionais. As relações em um não lugar seguem a lógica de uma contratualidade solitária. “Sem dúvida, mesmo, o relativo anonimato que diz respeito a cada identidade provisória pode ser sentido como uma libertação por aqueles que, por um tempo, não têm mais que manter seu nível, ficar no seu lugar, cuidar da aparência” (AUGÉ, 2012, p. 93). Não há espaço para permanência, apenas para transição. Em um não lugar, costuma-se vivenciar a aceleração do tempo e a virtualização do espaço. A construção voltada à assepsia, funcionalidade e objetividade costuma estar presente em rodovias, redes ferroviárias, transportes aéreos e shopping centers.

“Na realidade concreta do mundo de hoje, os lugares e os espaços, os lugares e os não lugares misturam-se. Interpenetram-se. (...) Lugares e não lugares se opõem (ou se atraem), como as palavras e as noções que permitem descrevê-las” (AUGÉ, 2012, p. 98). Portanto, não se pode restringir tais noções a certos espaços físicos, pois há dualidade entre ambas e podem ocorrer simultaneamente. Apesar da prescrição objetiva do espaço, é possível que seu uso seja ressemantizado pelas pessoas a ponto de transformá-lo em um lugar.

### **3.2 Andar no metrô**

Um metrô é feito de linhas. Um sistema de metrô é um conjunto de linhas ágeis que se espalham pela cidade conduzindo com a eficiência do transporte de massa. Num traçado de metrô essas linhas se encontram, se cruzam para permitir a passagem de uma a outra, possibilitando que o passageiro faça percursos em diversas direções (CAIAFA, 2013, p. 251).

Como o fluxo do rio no qual nunca mergulhamos nas mesmas águas, o transitar pelo metrô nunca se repete. O fluxo de pessoas sempre difere. Cada estação, cada corredor, torna-se um novo lugar à medida que as pessoas passam, e assim o constroem. A linha atravessada faz surgir novos sentidos a cada instante.

O metrô tem uma linguagem não verbal entre os passageiros, na qual a expressão corporal alerta sobre uma intenção. Essa linguagem própria é gerada para



a convivência entre estranhos, um ritmo coletivo. Para acompanhar o fluxo é necessário saber seguir a corrente. O metrô também é uma realidade apartada da topografia da cidade. Ao transitar por ele é sutil (ou inexistente) a percepção dos relevos da cidade. O deslocamento se dá horizontalmente e em descontinuidade. Você entra em uma , em um ponto da cidade, e sai em outro distinto, sem transitar pela mudança de paisagem ou clima.

É possível que uma pessoa recém-chegada à cidade acabe por utilizar o metrô para se localizar e, por conseguinte, crie conexões entre o mapa do metrô e seus locais de circulação. Tal pessoa, eventualmente, cria espacialidades próprias pelo meio do metrô, então nesse caso o metrô é um *medium* entre o sujeito e a cidade (CAIAFA, 2013). Há pessoas, inclusive, que memorizam qual vagão é mais próximo da saída ideal da estação de destino. Essa é uma maneira criativa e individual de interação com o espaço.

Wiel (2005) afirma que a cidade condiciona as formas de mobilidade da mesma forma que as condições de mobilidade influem sobre a cidade. Então, manifesta-se a pergunta: que cidade o metrô produz? Que cidade o metrô movimenta?

O metrô é um meio de transporte de massa, de grande quantidade de pessoas e alta velocidade. Em via própria, constante e de curto intervalo, com várias paradas. É um espaço público, com acesso de acordo com uma tarifa monetária. As pessoas o utilizam como espaço social, privado, familiar, confessional, profissional, de lazer. É onde circulam elementos distintos com pontos de saída diversos.

O metrô abre e fecha em horários específicos e tem uma trajetória prescrita. Além disso, os espaços de circulação dentro dele são regulados: todo o sistema é composto por câmeras de vigilância, agentes de segurança estão presentes, catracas têm diferenciação entre entrada e saída, corredores têm indicações de por onde caminhar, portas automáticas regulam o tempo de entrada no vagão, pequenos monitores e cartazes direcionam o olhar. A presença de dispositivos facilitadores e reguladores é alta. Caiafa (2018) nota o *imperativo de chegar* próprio do metrô paulistano, marcado pela velocidade do vagão e do passo das pessoas. A autora também comenta que o metrô é responsável em certa medida pelo ordenamento do transporte na cidade. Afirma que o metrô de São Paulo, pela qualidade de serviço e a integração entre diferentes modos, inovou em relação ao transporte público do país.

Por um lado, o metrô tem um caráter dessegregante, porque ele permite a circulação das pessoas pela cidade. Por seu caráter público, ele produz uma cidade com mais urbanidade, porque é um lugar de alta interação social, de copresença física. Estar no metrô é interagir com a cidade. Ele pode até vir a ser uma porta de entrada do migrante e do imigrante para a circulação urbana. Essa imprevisibilidade do encontro com desconhecidos é de certa forma criadora, pois demanda novas formas de se relacionar com o outro.

[O transporte coletivo] conduz para fora e para além das vizinhanças, fazendo circular e em algum grau misturando os viajantes. Embora certamente não supere os códigos sociais, o transporte coletivo tem uma função dessegregante ao abrir os espaços diversos para novos visitantes, mesmo que provisoriamente (CAIAFA, 2013, p. 30).

Uma grande diversidade de pessoas circula dentro do metrô, com alta heterogeneidade social. Ele congrega diferentes e permite conexões. É possível ver uma diversidade e, claramente, uma densificação da cidade no entorno das estações.

Por outro lado, não se pode deixar de comentar que o transporte coletivo é muito precário (para não falar inexistente) nas zonas mais distantes do núcleo denso da cidade. No caso do metrô, pode-se falar da inexistência em muitas regiões. Daí já se pode perceber que o metrô possui também um caráter segregante, pois não chega a todos. Isso também é evidente pela tarifa. Segundo a pesquisa da Rede Nossa São Paulo (2019), o preço da tarifa impede que pessoas se desloquem pela cidade. Sete em cada dez paulistanos deixam de fazer pelo menos alguma atividade por conta da tarifa. Então, parte-se do entendimento de que o Metrô de São Paulo é integrador, apenas em certa medida, até o chamado “centro expandido”.

No *Arq.Futuro São Paulo* realizado em setembro de 2012 pelo *Laboratório Arq.Futuro de Cidades*, quando a discussão sobre mobilidade chega no ponto em que aborda investimento em transporte, nota-se que o embate se estabelece entre investir em ônibus ou em metrô, já que o segundo é mais caro. Observa-se, contudo, que não entrou na mesma discussão qualquer pauta sobre a questão do investimento em vias públicas destinadas ao automóvel particular. Na ocasião, uma perspectiva curiosa foi levantada: o sistema automobilístico (público ou privado) estimula a expansão urbana e a perda de densidade, enquanto o sistema metroviário estimula a densificação.

Fica evidente quais tipos de transporte aumentam o grau de urbanidade e quais não. Vale notar que, até a década de 1990, o metrô atendia basicamente o centro expandido de São Paulo. A linha leste era a que chegava mais longe do centro e atendia mais camadas da população (REIS, 2004).

O sujeito na cidade é múltiplo, faz várias atividades ao mesmo tempo. Se a cidade é um lugar de produção, invenção, consolidação da identidade, qual o alcance do múltiplo uso (múltipla existência) no metrô? Que sujeito o metrô produz?

São Paulo não é uma cidade altamente caminhável. E isso não se dá apenas pela sua geografia acidentada, mas também pela precariedade (ou mesmo ausência) de suas calçadas. É necessário organizar melhor as distâncias, melhorar os espaços públicos, diminuir a segregação, aumentar a interação. Transpor a percepção de mobilidade como um serviço para a mobilidade como um direito.

Como São Paulo teve um processo de crescimento espraiado diferente de muitas megalópoles, pode-se dizer que a relação do cidadão paulistano com o transporte público de massa também carrega significações únicas. Não é habitual para o paulistano morar perto de seu local de trabalho ou estudo. O tempo médio de deslocamento diário para quem usa transporte público coletivo é de 1h42, segundo Pesquisa da Rede Nossa São Paulo (2021).

Há um hiato simbólico entre o motorista do carro e o usuário do metrô. Dentre os diversos fatores que afastam ambas as dinâmicas, gostaria de chamar a atenção para apenas um deles: quem está no metrô consegue fazer mais coisas ao mesmo tempo do que quem está dirigindo um carro. Apesar de muitos motoristas tentarem realizar mais de uma atividade (como dirigir olhando no celular), as ações são limitadas.

Como quem usa o transporte coletivo é o pedestre, é necessário pensar nas especificidades dessa categoria. O pedestre usa espaços públicos, está integrado no território, sua exposição ao outro é no nível corporal (da coexistência, sem mediação), faz um caminho aberto, pouco impacto no espaço, cria espacialidades, tem alta apreensão multissensorial, está disponível à interação, grande potencial de urbanidade (OLIVA, 2004, p. 113).

No sentido oposto da segregação da cidade de muros (CALDEIRA, 2011), a plataforma de metrô traz um conjunto social diverso, onde o ator social torna-se mais aberto à diferença. Usar o transporte público em horário de pico é inevitavelmente

entrar em contato com o outro. Para tanto, é preciso haver abertura e tolerância. O grau de serendipidade é alto. Sempre há um som, um cheiro ou mesmo um tato que cause algum tipo de impressão.

Dentro do metrô há a possibilidade da construção de uma relação própria com o espaço. Obviamente há uma alta prescrição dos espaços: por onde andar, onde parar, onde sentar. Mas o mundo da vida é conhecido por subverter essas lógicas. Apesar da alta vigilância por meio de câmeras e seguranças, os sujeitos conseguem achar frestas de subversão – uma delas é a ocupação do espaço através do código de contestação expressado através do pixo, a pixação.

As pessoas que andam pelo metrô esbarram, encontram, interagem – mesmo que não queiram – em um primeiro momento. O metrô é uma janela para a multiplicidade e complexidade da malha urbana. Apesar de ter uma trajetória prescrita, nunca se interage com a cidade da mesma forma, pois os demais sujeitos (usuários do sistema) carregam uma carga simbólica diferente em toda a experiência.

É de senso comum dizer que as pessoas se movimentam pela cidade pelo metrô. Mas também a cidade está em movimento para as pessoas transeuntes. A entrada e saída de pessoas do vagão dá pistas sobre o que está acontecendo lá em cima. Imagine as sacolas entrando na São Bento, os estudantes no Butantã, os torcedores no Corinthians-Itaquera...

### **3.3 A leitura no transporte público**

As múltiplas interações e processos simbólicos tornam o metrô mais do que um espaço de passagem. O próprio desenho do espaço é paradoxal, pois mesmo sendo pensado para a rápida circulação de pessoas, há obras de artes, poemas e poesias inscritos em suas paredes — o que por muitas vezes pode levar o usuário a parar, a ficar, em um lugar onde foi pensado para passar. Um desses processos diversos é a leitura. Perguntamo-nos: *qual seria a experiência de leitura no metrô?*

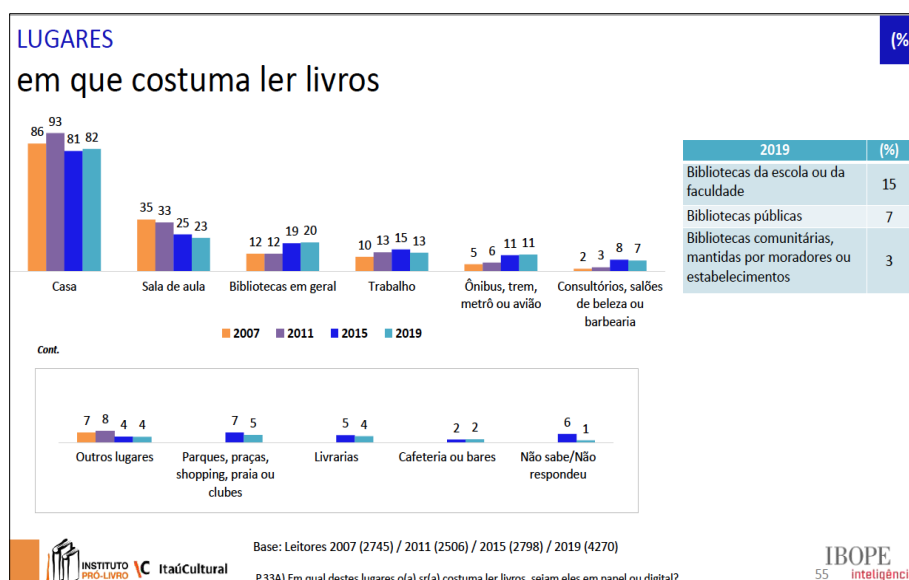
Todas as cidades são produtoras e consumidoras de livros, de brochuras, e mesmo de jornais; todas as cidades, ao menos todas as grandes metrópoles regionais, aparecem como cruzamentos de difusão da renovação de conhecimentos e ideias e, ao mesmo tempo, como principal lugar da tradição: tradição religiosa, tradição universitária e pedagógica. A cidade constitui um universo cultural original, onde a escrita representa algum papel mesmo para aqueles que não a decifram (ROCHE, 1996, p. 177).

Ler no espaço público produz diversos sentidos. Lembremos que, para Chartier (1996), a leitura é apropriação, invenção e produção de significados. Leitura é encontro de dois mundos, de duas culturas. O sentido do texto se dá não no momento de sua escritura pelo autor, mas no momento de leitura. O leitor é livre para mudar e até inverter o sentido que o livro sugere. A leitura é experiência, é uma possibilidade única, nunca se lê o mesmo texto da mesma maneira.

Ler é dar um sentido de conjunto, uma globalização e uma articulação aos sentidos produzidos pelas sequências. Não é encontrar o sentido desejado pelo autor, o que implicaria que o prazer do texto se originasse na coincidência entre o sentido desejado e o sentido percebido, em um tipo de acordo cultural, como algumas vezes se pretendeu, em uma ótica na qual o positivismo e o elitismo não escaparão a ninguém. Ler é, portanto, constituir e não reconstituir um sentido (GOULEMOT, 1996, p. 108).

A pesquisa *Retratos da leitura* (2019) traz o metrô entre um dos lugares nos quais as pessoas mais leem, conforme mostra a Figura 4:

Figura 4: “Em que lugares costuma ler livros?” (2007-2019).



Fonte: INSTITUTO PRÓ-LIVRO. *Pesquisa Retratos da Leitura no Brasil*, 2019, p. 55.

Apesar de não ser o primeiro lugar citado, os meios de transporte aparecem em quinto lugar nas quatro últimas edições da *Retratos da leitura*. É possível notar um aumento na porcentagem entre as edições de 2011 e 2015.

Dentre os eixos de ação do Plano Nacional do Livro e Leitura (PNLL) está a previsão da conquista de novos espaços de leitura:

Criação e apoio a salas de leitura, bibliotecas circulantes e “pontos de leitura” (ônibus, vans, táxis, peruas, trens, barcos etc.). Atividades de leitura em parques, centros comerciais, livrarias, aeroportos, **estações de metrô**, estádios de futebol. Leitura em hospitais, asilos, penitenciárias, praças e consultórios pediátricos, com crianças em situação de rua, e em locais de trabalho (BRASIL, 2015, p. 28, grifo meu).

Chartier (1998), em *A aventura do livro*, relata que a leitura no espaço público é ambígua e mista:

A leitura silenciosa, mas feita em um espaço público (a biblioteca, o metrô, o trem, o avião), é uma leitura ambígua e mista. Ela é realizada em um espaço coletivo, mas ao mesmo tempo ela é privada, como se o leitor traçasse, em torno de sua relação com o livro, um círculo invisível que o isola. O círculo é, contudo, penetrável e pode haver aí intercâmbio sobre aquilo que é lido, porque há proximidade e porque há convívio. Alguma coisa pode nascer de uma relação, de um vínculo entre indivíduos a partir da leitura, mesmo silenciosa, pelo fato de ser ela praticada em um espaço público (CHARTIER, 1998, p. 143-144).

A leitura realizada nos meios de transporte coletivos não é realizada de maneira intimista. Pelo contrário, ler nesses espaços públicos pode ser uma forma de comunicação. No caso do metrô, a estabilidade do trem auxilia a atividade; por outro lado, a rápida necessidade de troca entre as linhas pode acabar atrapalhando a leitura.

Lemos um texto de nossa preferência em público, sob os olhares dos outros, que nós mesmos olhamos por vezes e que podem também estar lendo a nosso lado. Não é uma leitura totalmente introspectiva (CAIAFA, 2013, p. 65).

O livro pode assumir diferentes papéis, ser consumido de diferentes maneiras. Pode ter caráter de passatempo, de utilidade (como didáticos ou manuais), de religiosidade. Vários são os gêneros dos títulos já observados nos vagões: ficção, autoajuda, didático, jornalístico, popular, histórias em quadrinhos, mangás, religioso, poesia, biografia, esoterismo etc.

Bjørner (2016) realiza uma observação interessante sobre os hábitos dos passageiros no transporte de trem da Dinamarca. Comenta que eles criam um *espaço da viagem* onde mudam rapidamente entre as atividades de uso de mídia, de não mídia, interações sociais e não sociais, sendo que as trocas mais comuns são entre atividades interações não sociais/uso de não mídia e interações não sociais/uso de mídia, como passageiros que passam de olhar para a janela para usar o celular.

O autor comenta que o *espaço da viagem* é muito usado para a leitura analógica. Tanto os livros quanto os jornais são, em geral, materiais fáceis para consumir em movimento, pois: não requerem internet, baterias ou tomadas; podem ser lidos apenas com a luz solar; não ocupam muito espaço e não correm o risco de quebrar em uma eventual queda. Esse consumo também está relacionado com o fato de que há grande oferta de jornais gratuitos, disponíveis tanto a bordo quanto nas estações.

Caiafa (2013) afirma que a leitura é uma maneira de ausentar-se, mas essa solidão é afetada pela intensidade da convivência coletiva. Assim, a leitura no metrô é uma experiência coletiva. Não apenas os demais passageiros, mas o ambiente do metrô se comunica com o leitor. Há as sinalizações visuais (com cartazes e avisos), os informes sonoros, os odores, o arranque da máquina. Todas essas informações interagem com o leitor em menor ou maior medida.

No metrô, os afetos das viagens compõem nossa leitura. O metrô é um lugar particularmente adequado para ler, com o veículo estável e fechado, sem os atrativos da paisagem, o silêncio em torno e o barulho mecânico que perturba a conversa às vezes, mas pode embalar a leitura e o sono (CAIAFA, 2013, p. 66).

O corpo inteiro do leitor (os cinco sentidos) está voltado ao ato da leitura; a dispersão de apenas um deles pode ser suficiente para interromper este processo. É possível que tal interrupção venha de um simples movimento do vagão, um empurrão, uma música, um cheiro. Muitas vezes, os sistemas trabalham maneiras de controlar esse corpo, por regulamentações do espaço ou imposições ao lugar onde o corpo assenta, pois essa também é uma maneira de dominar o mundo da vida. No metrô, tal regulação se dá pelos seguranças, pelo sistema de vigilância, pelos avisos sonoros, pelos cartazes, pelos monitores digitais do circuito digital e pelos demais

usuários. Não há escapatória para o corpo. Você já viu alguém deitado no vagão do metrô? Mesmo a posição de sentar no chão é censurada.

Segundo Caiafa (2013, p. 65), no Metrô do Rio de Janeiro são mais comuns as leituras rápidas, como jornais, livros populares, folhetos. As apostilas também são comuns, mas livros complexos despontam apenas ocasionalmente.

Se tomamos a leitura como experiência, percebemos que em si ela já é em alguma medida coletiva porque envolve um contato com uma escritura – é o que Proust chama de comunicação com um outro pensamento – também socialmente engendrada e que alguma interferência produzirá em nós. Nas viagens de metrô, o ambiente diverso e suas interpelações são componentes ativos dessa experiência. Por mais que nos concentremos, nossa leitura se dá em pleno contato com o grupo de viajantes e num vagão partilhado com eles (CAIAFA, 2013, p. 66).

A leitura também é um processo de reconhecimento entre leitor e demais usuários. Imagine passar pela Linha 2-Verde em dia de manifestação conservadora com o Manifesto Comunista a tiracolo? Ou mesmo ler um texto reconhecidamente pornográfico diante de idosos ou crianças? Goulemot (1996) afirma que certos livros constituem por si mesmos o espaço de sua leitura.

A circulação da leitura acontece de diferentes maneiras no metrô e vai muito além da venda direta: pode ser por contágio, quando alguém lê algo que você está lendo; por meio da moda, quando alguém “veste” títulos ou referências a textos; por meio da publicidade realizada nas mídias *indoor*; por meio de expressões artísticas, das leituras orais feitas por artistas nos vagões e/ou pelas instalações físicas nas paredes das estações por meio do projeto *Poesia no metrô* e outros projetos e ações.

### 3.4 Os leitores passageiros

Entramos em contato com outras pesquisas que trouxeram comentários sobre a leitura no transporte. Travancas (2015) registrou que alguns jovens preferem ler em algum meio de transporte. Em entrevista com uma jovem catalã, a pesquisadora registra: “*Siempre llevo un libro cuando cojo **el metro**, sino me aburro / Sempre carrego um livro quando vou **de metrô**, senão fico entediada*” (TRAVANCAS, 2015, p. 11, grifo meu).



Moraes (2017) realiza um levantamento com estudantes universitários de primeiro ano da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Em uma de suas entrevistas, uma estudante disserta sobre os lugares onde costuma ler:

*Ah, sempre que eu tenho tempo, **no trem**, no intervalo de aula, quando eu chego em casa... Para relaxar um pouco, antes de estudar. Mas normalmente quando eu estou lendo não gosto de fazer outra coisa, não gosto de ouvir música, me desconcentra. Preciso de um pouco de silêncio em volta. Também tenho que estar sentada, ou encostada, para não ter tanta coisa em volta. **Mas o tempo no trem eu consigo ler, porque aí a gente acaba entrando**. Não me incomoda tanto. Mas fone de ouvido não gosto, porque aí fico escutando a música, e aí fico tentando ler... (MORAES, 2017, p. 37, grifo meu).*

Na mesma pesquisa, outro estudante disse que não consegue conciliar a leitura com nenhuma outra atividade (ouvir música, *podcast* etc.), mas que:

*Normalmente eu leio quando eu tou, assim, **no ônibus**, indo para casa, ou, assim, ou quando, sei lá, falta luz, realmente, quando eu estou em casa, eu não estou lendo, a não ser que eu esteja lendo um livro muito bom, aí eu estou lendo. Mas eu não consigo fazer outra coisa que exija concentração e ler ao mesmo tempo (MORAES, 2017, p. 37, grifo meu).*

Uma terceira estudante também destaca a concentração diferenciada no transporte:

*Eu gosto de estudar no silêncio, eu sozinha no quarto. Claro, consigo estudar, sei lá, **lendo no ônibus**, por exemplo. Aí eu consigo, sabe, porque aí eu fico fora do meu mundo. Agora, se eu tenho muita distração, eu acho que não consigo absorver tão bem o conteúdo assim (MORAES, 2017, p. 38, grifo meu).*

Esses relatos de experiências indicam a necessidade de um ambiente próprio (sem perturbações externas) para a leitura, contudo, também conduzem a uma leitura concentrada no transporte público. De maneira distinta, outra estudante, ao ser questionada sobre os lugares onde lia, responde:

*No ônibus, assim, eu leio só lazer, assim. É difícil me concentrar em estudo, estudo, assim, **no ônibus**. E pra estudar, eu estudo geralmente ou no meu quarto, ou na sala, tem um cantinho que tem um sofazinho que é bom de estudar (MORAES, 2017, p. 39, grifo meu).*

Andrade e Silva (2011), em suas entrevistas com leitoras cearenses, registraram o caso de uma leitura involuntariamente compartilhada:

*Um dia estava lendo **no ônibus** e percebi que estava ficando torta para frente, quando olhei o rapaz que estava atrás de mim estava lendo também o livro. Eu estava logo na parte mais picante do livro, pensei se quiser ler compre o seu, e então fechei o livro (ANDRADE; SILVA, 2011, p. 13, grifo meu).*

Romancini (2002) nota uma diferença entre os que têm mais tempo para ler (normalmente estudantes) e os que têm menos (os trabalhadores). Os primeiros valorizam uma leitura em ambiente propício à concentração: valorizam a leitura calma, tranquila e íntima. Antagonicamente, os trabalhadores praticam uma leitura em trânsito como a maneira de “obter informações ou continuar um envolvimento prazeroso com os livros” (ROMANCINI, 2002, p. 163). Tal experiência fica clara na resposta de um de seus entrevistados:

*Quando eu estou na... Eu só faço serviço de carro uma vez por semana, que eu faço de carro, os outros quatro dias eu faço de ônibus, nesse intervalo de uma firma a outra, que eu pego ônibus, é que eu leio, que nem agora que eu vou para a divisa de Diadema, **se eu tivesse um livro agora eu pegava um ônibus, ia pegar o metrô, depois pegava um ônibus de novo, daí é muitos tempos para mim ler, né?** Daqui lá vai umas duas horas, tinha umas duas horas para ler. Depois eu ia para o Borba Gato, em Santo Amaro, já lê mais 40 minutos, aí assim. Depois ia para a Marginal Pinheiros, mais meia hora, depois da Marginal Pinheiros para o centro (ROMANCINI, 2002, p. 192, grifo meu).*

A leitura no espaço público tem muitas possibilidades, ela abre um leque de sentidos. Esse círculo é permeável, sempre há produção de significados. O próprio silêncio é uma forma de comunicação. Imagine entrar em um vagão em que todos os passageiros estão lendo algo. Seria imperativo manter o respeito. A leitura no espaço público, especialmente no meio de transporte, produz impressões não só nos outros passageiros. Produz impressões na própria cidade, na própria prática social do movimento.

### **3.5 Os passageiros leitores em São Paulo**

Impressionante são os que leem caminhando, seja no meio da multidão ou nas esteiras rolantes. Existem leitores em atividades tão agitadas quanto o conteúdo do

que leem. Outras pessoas leem sentadas, alheias ao seu redor, despreocupadas até se alguma pessoa do grupo de prioridades precisa sentar no banco. Também leem em pé, concentradas no texto e distraídas das conversas em volta. Contudo, quando chegam em uma estação, costumam fechar os livros para dar passagem às pessoas. Assim ocorre, então, o ajustamento entre a materialidade do livro com as demais pessoas. Em raros momentos notei a adaptação dos demais passageiros em relação ao leitor. Normalmente, as pessoas continuavam conversando no mesmo tom, ouvindo seus celulares no mesmo volume, ou vendendo seus produtos da mesma forma.

Uma vez, na baldeação entre Linha 4-Amarela e a Linha 2-Verde (entre as estações Consolação e Paulista), por volta das 23h, encontrei três pessoas lendo enquanto caminhavam. Um rapaz, na faixa dos 30 anos, lia um livro do Stephen King subindo as escadas rolantes. Uma moça que me ultrapassou andando bem rápido em direção às esteiras, sem tirar os olhos do livro; ela parecia estar com pressa, tanto que subiu na esteira sem tirar os olhos das páginas e sem perder o ritmo. A obra era, aparentemente, uma ficção pela capa colorida e repleta de figuras. Ao segui-la, cheguei a ultrapassar uma mulher parada à direita na esteira com um *e-reader* em direção aos olhos.

Ao entrar no vagão na Linha 2-Verde observei um homem em pé com fone de ouvido mexendo no celular, mas com um livro na mão. A mesma moça apressada sentou e consegui notar que também usava fones de ouvido. Assim que o maquinário começou a mexer, o jovem do fone parou de mexer no celular e começou a ler seu livro, ainda em pé, mesmo com assentos vagos. Seria viável supor que o uso de fones de ouvido é uma forma de diminuir os ruídos externos e facilitar a concentração?

Pela manhã, pelo que pude perceber, o volume das conversas costuma ser mais ameno, e nessa hora foi possível notar a maior quantidade de leitores. Uma hipótese viável para esse motivo poderia ser, além da sonoridade mais baixa, porque os leitores ainda não estão fatigados pela extensa jornada de trabalho.

Uma vez eu estava transitando pelo metrô com uma pessoa conhecida, conversando trivialidades; de repente, nos vimos “impedidas” de conversar por termos conseguido assentos entre duas pessoas que liam. Sem nem avisar a outra pessoa, calamos conjuntamente.

Há quem vá e volte pelas páginas como se estivesse procurando algo, mas isso também pode se dar pela dificuldade de ler em movimento. Há os que cobrem seus livros com capas. O projeto gráfico e a diagramação do texto podem ajudar ou atrapalhar o olhar investigativo de outrem. Um jornal é bem mais fácil de compartilhamento do que um texto denso sem títulos. Houve uma ocasião em que uma mulher encostada na parede na extremidade do vagão lia um livro de tamanho médio coberto por uma capa de pano, a ponto de seu título não ser legível. Pergunto-me se essa é uma estratégia para cuidar do livro, protegê-lo de água e resíduos, ou para que as pessoas não possam ver o que está sendo lido. Ela carrega a mochila para frente e não muda de posição no parar e continuar do movimento. Apenas quando chegamos na Sé e os assentos ficaram livres, ela conseguiu se sentar logo ao canto, perto da janela.

Em algumas ocasiões foi possível notar pessoas lendo livros que pareciam ser de autoajuda, religiosos ou motivacionais. Na Linha 1-Azul, uma mulher lia um livro chamado *O amor de Jesus* ou algo semelhante. Uma jovem lia *O poder do agora*, livro de tamanho pequeno com aparência de novo. Por outro lado, romances também fazem sua aparição. Sentada, uma senhora lê o que parece ser um romance de páginas amarelas marcadas pelo tempo; *Angústia*, lê-se na margem direita superior, Graciliano Ramos está escrito na margem superior direita. Ainda não é razoável supor qual gênero textual é mais comum, até porque muitas vezes é difícil identificar o que está sendo lido. Certa vez encontrei no mesmo vagão um rapaz em pé lendo um *e-reader* pequeno, e um senhor de cabelo branco sentado com algo de capa dura, mas não foi possível distinguir se era um livro ou uma agenda.

É notável também o uso de marcador de página, elemento útil caso seja necessário fechar o livro abruptamente e não perder seu lugar na história. Apesar do movimento do vagão, observei pessoas marcando (ou escrevendo sobre) textos. Antes de entrar no vagão, na Estação da Luz, avistei um senhor carregando um livro em mãos, pronto para abri-lo, pois seu dedo marcava a página da leitura, numa posição em que facilitava a sua retomada. Como a Luz conecta a Linha 4-Amarela com a Linha 1-Azul do Metrô e com os trens da CPTM, suponho que estava vindo de uma baldeação.

Caiafa (2013, p. 71) comenta que os passageiros vivenciam uma *atenção flutuante* por conta do ambiente de descontinuidades produzido pelo veículo em

movimento e pelo fluxo de pessoas. Um dia, na extremidade da Linha 3-Vermelha na Palmeiras-Barra Funda, um rapaz entrou apressado e logo jogou a mochila ao chão para abrir e pegar um livro. Começou a ler sem demoras. Na estação seguinte, Marechal Deodoro, outro rapaz começou a chamar o leitor repetidas vezes. Finalmente o leitor tirou seus olhos da leitura e reconheceu o amigo. Em pressa visivelmente menor, o jovem fechou seu livro e o guardou em sua mochila para continuar a conversa com seu amigo.

O tempo da leitura é diferente do tempo da viagem, por muitas vezes é fácil perder-se na história e passar da estação destinada. Mesmo com os avisos visuais ou sonoros, nem sempre é o suficiente para trazer de voltar o leitor para o mundo da realidade. Construir um tempo diferente do tempo maquinário é um processo criativo próprio da leitura. Bresson (1996) afirma que “o tempo do percurso da linha reproduz a crônica dos acontecimentos constituída pela sequência das palavras” (p. 27).

Pensando no leitor que transita pelo metrô, e especificamente nos seus cinco sentidos, podemos focar em outras questões. A visão está voltada para o livro. O paladar não recebe estímulo. Com o aumento da concentração, a audição é direcionada ao mundo e consegue ignorar certos sons do ambiente. Contudo, há dois sentidos mais voltados ao mundo externo e que podem acabar trazendo o leitor para fora do mundo das letras: olfato e tato. Imagine quando o leitor é confrontado com algo como um salgado recém-saído do forno ou quando alguém esbarra nele bruscamente para passar interrompendo seu fluxo de leitura.

A percepção corporal é uma das mais notáveis características no Metrô paulistano. Com seus livros nas mãos, as pessoas chegam a ocupar o espaço que poderia ser de duas, mas se forem habilidosas (e na maioria das vezes notamos que são) conseguem movimentar o suporte textual a fim de abrir passagem ou dar lugar a outros passageiros. Vale salientar que tal percepção corporal ou percepção do ambiente descrito refere-se aos leitores posicionados de pé.

Na Linha 4-Amarela sentido Estação da Luz, duas pessoas, uma de frente para a outra, liam livros. Uma menina lia um livro fino. O outro era um homem em torno de cinquenta anos lendo o livro *Homo Deus: uma breve história do amanhã*. Ambos liam em pé, concentrados e parcialmente alheios aos apertos das outras pessoas. Quando chegavam a uma estação ambos se preocupavam em fechar os livros para dar passagem às pessoas.

Estava eu, em outra ocasião, às 17h50 de uma quinta-feira, em uma Estação da Sé lotada. Saí da linha Azul e fui para a Vermelha no sentido saída da cidade. Ao subir as escadas, a multidão de pessoas aglomerava-se nas grades organizadoras dos espaços de entrada nos vagões. Logo na minha frente, uma mulher lia um livro que depois pude notar que era intitulado *Exu Tiriri*. À medida que poucas pessoas conseguiam entrar no vagão, ela ia acompanhando a multidão a passos lentos, sem tirar os olhos das páginas. Ao chegar o vagão em que seria possível sua entrada, fechou o livro rapidamente com o auxílio de um marcador de páginas. Com o abrir das portas, desviou-se agilmente dos corpos até conseguir chegar no corredor do vagão e posicionar-se de frente para o assento prioritário. Antes mesmo do trem partir, ela já havia aberto o livro novamente e continuado sua leitura. A multidão ao seu entorno não parecia interromper sua leitura, aparentando inclusive ser uma prática comum de sua rotina por tamanha habilidade.

Por outro lado, os leitores sentados demonstraram uma percepção do ambiente quase nula – muito similar aos demais passageiros sentados. Uma vez, ao entrar na Estação Vergueiro da Linha Azul, deparo-me com três pessoas em pé imersas em seus livros abertos. Posicionei-me no meio do corredor, na ponta do vagão, a ponto de ver dois deles ao mesmo tempo. Um dos homens, de óculos escuro, lia um livro novo de Bruce Spielgelman, livro de páginas amareladas de tamanho médio. Ele estava quase no final. Ele parecia jovem, por volta de 35 anos, com uma camisa estampada e jeans. Parecia ir e voltar nas páginas como se estivesse estudando algo. Uma mochila entre suas pernas, uma mão no livro e a outra na barra de metal. À frente, uma mulher aparentemente com 40 anos lia algo encoberto por uma capa de pano. A terceira pessoa é outro rapaz, mais jovem, no fim dos seus 20 anos. Ele estava de calça social e camisa de manga longa com botão branco, parecia a caminho de algum escritório. Sua mochila também estava no chão. Apoiava suas costas na parede do vagão, quase na porta, e mantinha suas duas mãos no livro.

O vagão estava cheio, mas não lotado. Não era necessário um contato físico tão grande entre passageiros. Ficou a impressão, contudo, de que esses três recebiam um respeito espacial mais atento, ninguém esbarrava suas mochilas neles. Havia um certo cuidado ao atravessá-los. Entre as pessoas que estavam nessa ponta do vagão havia um nível de som reduzido. Duas conhecidas conversavam baixo, tanto que não dava para identificar o assunto. Os demais permaneciam em silêncio a ponto

de quase ser audível a virada das páginas no decorrer da viagem. Havia outros dois conhecidos, uma senhora sentada e um senhor em pé ao seu lado. Eles trocaram poucas palavras enquanto compartilhei a viagem, também inaudíveis. Ao observar os demais passageiros, notei que uma menina sentada no canto da janela estava lendo em seu celular. Era visível o texto preenchendo a totalidade de sua tela, praticamente inconfundível com um jornal, muito menos com rede social. Apesar do senhor estar de pé, logo à sua frente, a menina não ofereceu seu assento. Chegamos na Sé, a mulher se sentou e continuou lendo; o rapaz de camisa estampada carregou a mochila e o livro em mãos e saiu do vagão. Já o rapaz executivo continuou a leitura de pé, mesmo com o surgimento de assentos vagos.

Ao trocar de vagão para outra linha, sentei-me de frente para uma moça que lia um livro de capa dura com muitas anotações. Parecia estudar. Ela estava com fone de ouvido e óculos escuros. Sua mochila estava no seu colo e servia de apoio para o livro. Ao seu redor, as pessoas mantinham silêncio. Das quatro pessoas com livros em punho com as quais me deparei nessa breve viagem, nenhum deles era de bolso. Todas carregavam mochilas.

Ao comentar sobre representações do ato de ler na sociedade antiga, Chartier (1996) contrapõe duas situações: a leitura íntima em privado e a leitura coletiva em público, com a oralidade mediando o texto para os iletrados. Chamou-me atenção o comentário sobre a *Jovem leitora*, de Jean-Honoré Fragonard, por ter certa paridade com a representação encontrada no filme *Coringa*, lançado em 2019. No filme do diretor Todd Phillips é possível ver uma jovem leitora seguindo viagem em uma das primeiras cenas que se passa no metrô. Claramente desconfortável pelos assédios de três rapazes, a jovem leitora esforça-se para continuar seu livro nesse ambiente dinâmico de iluminação inconstante, barulhos e em movimento trêmulo. Com uma atenção dividida entre as linhas e os homens, a moça persiste em seguir na leitura em coletivo até que a risada do protagonista a faz por definitivo levantar-se e seguir para outro vagão.

Em diametral oposição, a pintura *Jovem leitora* retrata alguém que lê sentada em uma poltrona confortável em um cômodo aparentemente sem distrações externas. “Atrás da perfeita *imobilidade* da leitora, como que retirada do mundo, adivinha-se uma animação interior, uma tensão pacífica” (CHARTIER, 1996, p. 90, grifo meu). Esta última representação se dá em um espaço privado, sem interrupções e imóvel.

Já a primeira jovem experimentava uma leitura compartilhada em um espaço público desconfortável, com interrupções, barulhos e movimento, o que requer esforço dobrado e supõe uma prática habitual.

Certa vez, na Linha 3-Vermelha sentido Centro, deparei-me com uma freira lendo um livro. Parecia ser um livro novo, de páginas sépia, um tanto fino. Durante sua leitura, um vendedor ambulante com a oferta de fones de ouvido. O rapaz seguia pelos corredores demonstrando a durabilidade do cabo do produto em questão. A senhora continuou sua leitura com uma calma e concentração invejáveis. Por trás de seus óculos quadrados, podia-se notar um foco obstinado nas linhas do impresso.

Em situação similar, duas mulheres liam de frente uma para a outra. Uma jovem em pé e uma senhora sentada na cadeira de prioridade. Apesar de haver uma cadeira livre, a jovem permaneceu de pé. Uma mão segurava na barra de metal e a outra abria o livro. Pergunto-me, ainda hoje, se a jovem optou por ficar perto da senhora por conta do silêncio sugerido por ambas estarem lendo; mesmo assim um vendedor ambulante continuava a vender seu produto. Mesmo focada em seu livro, a senhora manteve certa atenção na passagem das estações, pois foi possível notar a mesma guardar na sua bolsa os óculos de leitura e o livro duas estações antes de saltar.

Outro dia, também na Linha 3-Vermelha sentido Centro, encontrava-se um rapaz lendo o jornal *Folha de S. Paulo*. Como o vagão estava lotado, para tornar possível a leitura, o jovem segurava o impresso próximo do teto. Uma mão segurava o jornal acima de sua cabeça e a outra estava na barra metálica. O fluxo de pessoas e o barulho das conversas não parecia impedir sua leitura habitual. Acredito que a diagramação do jornal, com matérias claramente divididas em títulos e subtítulos, facilite a leitura em movimento.

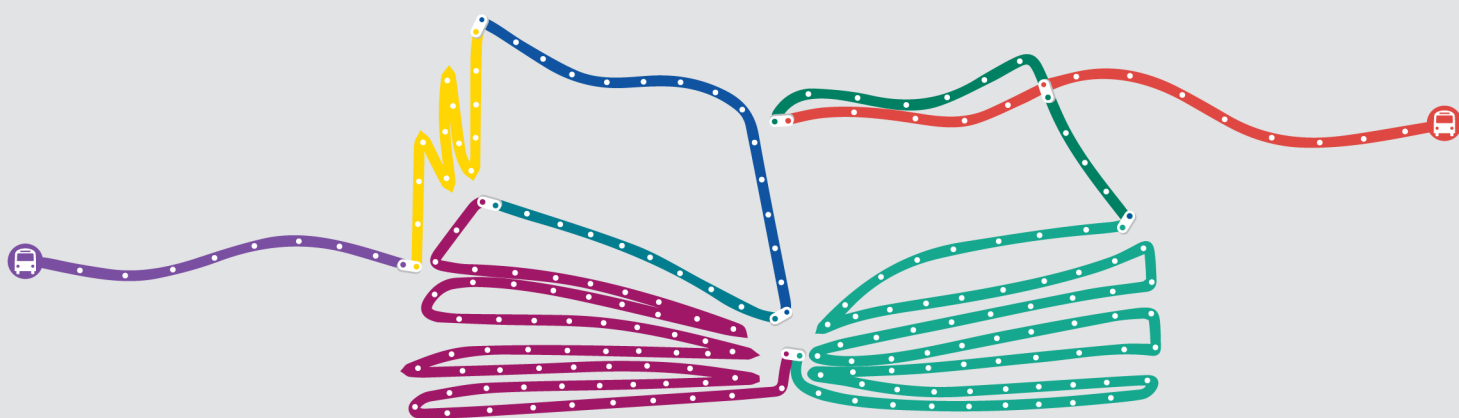
A leitura caminhante, a materialidade e a espacialidade do texto em função da leitura compartilhada, o efeito do volume das conversas na concentração dos leitores, a combinação da leitura com o fone de ouvido, a exposição ou o ocultamento das capas, a materialidade do livro ocupando um espaço na multidão, a relação entre o tempo da leitura e o tempo da viagem, a percepção corporal do leitor, a posição do corpo do leitor... tudo isso me levou a tentar compreender a complexa plêiade de possibilidades de experiências de leitura em um meio de transporte coletivo como o metrô, originando o desenrolar desta pesquisa.





# Capítulo 4

## Incentivo à leitura no Metrô de São Paulo: iniciativas organizadas



Quando Lúcia Peláez era pequena, leu um romance escondida. Leu aos pedaços, noite após noite, ocultando o livro debaixo do travesseiro. Lúcia tinha roubado o romance da biblioteca de cedro onde seu tio guardava os livros preferidos.

Muito caminhou Lúcia, enquanto passavam-se os anos. Na busca de fantasmas caminhou pelos rochedos sobre o rio Antióquia, e na busca de gente caminhou pelas ruas das cidades violentas.

Muito caminhou Lúcia, e ao longo de seu caminhar ia sempre acompanhada pelos ecos daquelas vozes distantes que ela tinha escutado, com seus olhos, na infância.

Lúcia não tornou a ler aquele livro. Não o reconheceria mais. O livro cresceu tanto dentro dela que agora é outro, agora é dela.

Eduardo Galeano. *O livro dos abraços.*

## **CAPÍTULO 4 – INCENTIVO À LEITURA NO METRÔ DE SÃO PAULO: INICIATIVAS ORGANIZADAS**

O metrô realiza a circulação do livro de diferentes maneiras que vão muito além da venda direta. Há o contágio entre passageiros, quando alguém lê o livro do outro; a publicidade de livros, autores e editoras; exposições e distribuição de livros; eventos, dentre outras.

Há projetos de incentivo à leitura desenvolvidos por diferentes agentes, tanto no âmbito público quanto no privado. Há também eventos pontuais, geralmente ocasionados por conta do *Dia Mundial do Livro* e dos *Direitos de Autor* (23 de abril), do *Dia Nacional do Livro* (29 de outubro) e do *Dia Internacional do Livro Infantil* (2 de abril). Através da pesquisa de campo e do levantamento de informações por meio digital, foi possível registrar 20 projetos.

Assim, irei apresentar neste capítulo as iniciativas de incentivo à leitura organizadas por pessoas jurídicas, seja por órgãos públicos ou empresas privadas. No próximo capítulo trata-se das iniciativas de leitores independentes.

### **4.1 Companhia do Metropolitano de São Paulo: Poesia no Metrô**

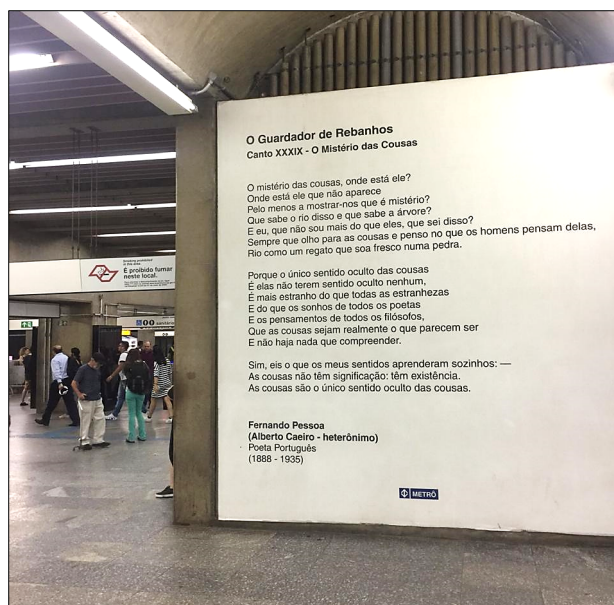
A Companhia do Metropolitano de São Paulo (doravante Metrô) possui a *Linha da Cultura*, que é voltada para ações artístico-culturais no Metrô. A programação da Linha é divulgada mensalmente em cartazes espalhados nos vagões e murais. Suas atividades são direcionadas para artes visuais, cinema, música e literatura.

Arelado à Linha da Cultura, o programa *Arte no Metrô* trabalha em várias frentes. Teve início em 1978 na Estação da Sé, com a instalação de esculturas, murais e painéis artísticos. Durante as décadas posteriores, o programa implantou obras de arte contemporânea brasileira nas estações:

A proposta do Metrô é que exista uma valorização da arquitetura com a integração das obras de arte, causando nos transeuntes novas percepções da arte. Pretende com isso, também, uma maneira de se comunicar com o usuário e, a partir desses elementos artísticos, transmitir mensagens educativas que o estimulem a apreciar obras de arte e a respeitar os espaços coletivos que utiliza em seu cotidiano (JACOB, 2006, p. 386).

É desse programa que surge o projeto *Poesia no Metrô* (Figura 5), inaugurado em outubro de 2009 na Linha 2-Verde. O *Poesia* é um dos maiores programas de leitura de poemas em língua portuguesa já realizado.

Figura 5: Registro do *Poesia no Metrô* na Estação Ana Rosa.



Fonte: autoria própria.

A primeira fase do projeto instalou painéis com poemas em oito estações da Linha 2-Verde. Os textos foram localizados nas paredes, colunas, corredores e vãos livres. Segundo Jacob (2006), os escritores escolhidos foram: Camões, Sá de Miranda, Castelo Branco, Gregório de Matos, Cláudio Manuel da Costa, Gonçalves Dias, Castro Alves, Cruz e Sousa, Alphonsus de Guimarães, Cesário Verde, Augusto dos Anjos, Fernando Pessoa, Sá-Carneiro, Camilo Pessanha, Manuel Bandeira, Cecília Meireles, Oswald de Andrade, Mário de Andrade, Jorge de Lima, Carlos Drummond de Andrade e João Cabral de Melo Neto.

#### 4.1.1 Companhia do Metropolitano de São Paulo: eventos avulsos

Em 2016, o Metrô recebeu a *1ª Bienal do Livro Popular* na Estação da Sé. Durante um mês, mais de 10 mil exemplares foram ofertados com preço fixo de R\$ 3,00 cada ou quatro livros por R\$ 10,00. Os títulos são de romance, literatura, ficção, técnicos, dicionários, culinária, artes, fotografia, artesanato, música, infantil e turismo.

A iniciativa tem parceria com a Top Livros, empresa que organiza feiras populares de livros em ponta de estoque e saldos.

Em 2018, aconteceu o *Caça aos Livros*, realizado pela ONU Mulheres. A ação na Estação Vila Prudente (Linha 2-Verde) incentivou leituras sobre igualdade de gênero e etnias. O evento consistiu em um jogo no qual participantes inscritos procuravam por exemplares do título *Malala: a menina que queria ir para a escola* espalhados pela estação. Convidadas famosas autografaram livros para premiar alguns participantes do jogo.

Em 2020, o *Dia Nacional do Livro* foi diferente. Em decorrência da pandemia, os livros foram distribuídos no formato digital. A *Biblioteca Neli Siqueira*, do Metrô, realizou um bate-papo virtual sobre o poder de transformação da leitura. Os convidados foram a bibliotecária Aline Petelin, da Biblioteca Mário de Andrade, e o fundador do clube de leitura LGBTQIA+ Escritas Diversas, Pedro Cruz. A Companhia também realizou seu *Clube da Leitura do Metrô* em formato digital e distribuiu gratuitamente o audiolivro “Pó de Pirlimpimpim”, de Monteiro Lobato.

Com a pandemia do novo coronavírus, a Companhia cessou os eventos presenciais e começou a desenvolver ações digitais de incentivo à leitura. O *Viaje na Leitura*, projeto da Companhia em parceria com a TocaLivros, disponibiliza literatura no formato de audiolivros gratuitos, convidando passageiros e internautas à interação com os audiolivros no decorrer de suas viagens de metrô.

#### **4.2 Companhia do Metropolitano de São Paulo: Biblioteca Neli Siqueira**

Fundada em 1972, a Biblioteca Neli Siqueira começou com a função de guardar a documentação técnica do Metrô. Seu nome foi homenagem a uma antiga bibliotecária do Metrô. Dentre diversas funções relevantes para a Companhia, ela foi responsável por implementar a captação de documentos históricos e coordenou projetos como: Biblioteca nas Estações, Classificação Metroviária e Atualizações da Legislação Organizada sobre Transporte Urbano e Passageiros, Centralização de Aquisição Bibliográfica da Companhia e Serviços de Circulação (OLIVEIRA, 2018).

A Biblioteca abrange seus objetivos para além da memória bibliográfica, e afirma também ter a missão de promover o acesso, a disseminação e a utilização da informação como suportes às atividades das áreas técnicas do Metrô. O seu acesso não se dá por dentro de nenhuma estação de Metrô. Sua localização (Praça Marechal

Deodoro, 306, no Edifício Joia) é próxima à Estação Marechal Deodoro na Linha 3-Vermelha, no núcleo denso e central da cidade. O acervo desta biblioteca é especializado em transportes: memória técnica, normas técnicas, cultural e metrô pelo mundo. “Seu acervo é composto de 22.433 títulos de obras bibliográficas, 415 títulos de periódicos e mais de 113.000 itens não bibliográficos, que estão organizados tanto por suporte quanto por tipo de produção” (OLIVEIRA, 2018, p. 44).

Também há títulos de engenharia, arquitetura, direito, administração, economia, informática e outros. É possível fazer consultas no portal da Biblioteca: <https://biblioteca.metrosp.com.br/index.php/ptbr/>.

#### **4.3 Companhia do Metropolitano de São Paulo: Achados na Leitura**

Em 2019, no *Dia Mundial do Livro*, foi lançado o projeto *Achados na Leitura* (Figura 6), cuja ação consiste em disponibilizar livros em totens para trocas entre usuários. O projeto consiste na distribuição gratuita dos livros deixados na Central de Achados e Perdidos do Metrô. Os livros precisam ter estourado o prazo de 60 dias, limite para retirada do local.

A cada dois meses, uma estação é escolhida e a estante de livros permanece durante trinta dias. Com o mote: “Alguém perdeu, nós achamos e todos compartilharemos”, o projeto disponibiliza mais de 200 exemplares a cada ação.

Os usuários, de outro lado, são convidados a colaborar de duas maneiras: doando seus próprios livros e/ou compartilhando fotos dos totens ou dos livros nas redes sociais com as hashtags **#metrosp** e **#achadosnaleitura**. O projeto não aceita livros didáticos e de cunho religioso, político ou sexual.

Figura 6: Passageira observa títulos na estante do *Achados na Leitura*.



Fonte: divulgação.

Figura 7: Registros do projeto *Achados na Leitura*.



Fonte: autoria própria.

#### 4.4 Companhia do Metropolitano de São Paulo: Clube de Leitura do Metrô

Realizado pela Biblioteca Neli Siqueira, o *Clube de Leitura do Metrô* tem início em 2019. Em setembro de 2019 pude participar de um de seus encontros. O livro escolhido era o premiado graphic novel de Art Spiegelman: *Maus*. Com alegorias animais, a obra expressa a brutalidade da Segunda Guerra Mundial baseada no relato do pai do autor.



O encontro recebeu três convidados: o professor Waldomiro Vergueiro (ECA-USP), Guilherme Kroll (Balão Editorial) e o historiador Filipe Figueiredo.

Dezoito pessoas compareceram ao encontro, que aconteceu no espaço da biblioteca em volta de uma mesa com lanches, café e chá. A discussão não era pautada por temas cerrados, pelo contrário, a abertura para todos falarem fazia com que os assuntos saltassem rapidamente.

Um dos convidados, o professor Waldomiro, havia preparado uma apresentação em *slides*, mas não chegou a apresentar. A proposta era que os convidados comesçassem com falas panorâmicas sobre perspectivas do contexto e conteúdo do livro, mas logo a discussão tomou rumo próprio e estilo informal. Em clima descontraído, as pessoas comiam durante a discussão e não havia necessidade de pedir o momento da fala.

Falou-se muito do conteúdo da obra, também do formato, da intertextualidade, da realidade atual relacionada à obra. Comentou-se até de canibalismo. Ao final, deram informes sobre os próximos encontros e leituras. Entregaram uma pesquisa de satisfação sobre o Clube e uma lista de presença. Com a pandemia do novo coronavírus em março de 2020, as visitas à Biblioteca cessaram e o Clube da Leitura passou por uma adaptação para bate-papos digitais. Os encontros passaram a ser toda última quinta-feira do mês através da plataforma Microsoft Teams e permanecem assim até o presente. Os livros debatidos nesses encontros foram:

- Março/2020: Persépolis – Marjane Satrapi (2000)
- Abril/2020: Tudo pode ser roubado – Giovana Madalosso (2018)
- Maio/2020: A metamorfose – Franz Kafka (1915)
- Junho/2020: Oito do Sete – Cristina Judar (2017)
- Julho/2020: Momo e o Senhor do Tempo – Michael Ende (1996)
- Agosto/2020: O Velho e o Mar – Ernest Hemingway (1952)
- Setembro/2020: O Tribunal da Quinta-feira – Michel Laub (2016)
- Outubro/2020: A Pequena Caixa de Gwendy – Stephen King e Richard Chizmar (2018)
- Novembro/2020: Quarto de Despejo – Carolina Maria de Jesus (1960)
- Dezembro/2020: Qualidade de Vida e Autoestima – Leo Fraiman (2020)
- Março/2021: Torto Arado – Itamar Vieira Junior (2019)

- Abril/2021: Tocaia do Norte – Sandra Godinho (2020)
- Maio/2021: Morte no Nilo – Agatha Christie (1937)
- Junho/2021: Olhos d’água – Conceição Evaristo (2014)
- Julho/2021: O fim da eternidade – Isaac Asimov (1955)
- Agosto/2021: Quarenta dias – Maria Valéria Rezende (2014)
- Setembro/2021: O caçador cibernético da rua 13 – Fábio Kabral (2017)
- Outubro/2021: Pedro Páramo – Juan Rulfo (1955)
- Novembro/2021: Dias de Abandono – Elena Ferrante (2002)
- Março/2022: O fim de Eddy – Édouard Louis (2014)
- Abril/2022: Clube da Luta – Chuck Palahniuk (1996)
- Maio/2022: Controle – Natalia Borges Polesso (2019)
- Junho/2022: Admirável Mundo Novo – Aldous Huxley (1932)
- Julho/2022: Ao pó – Morgana Kretzmann (2020)
- Agosto/2022: Nada digo de ti, que em ti não veja – Eliana Alves Cruz (2020)
- Setembro/2022: Noites de Alface – Vanessa Barbara (2013)
- Outubro/2022: Mamãe & Eu & Mamãe – Maya Angelou (2018)
- Novembro/2022: Ritos de Passagem: Quando éramos irmãos – Lucas Marques (2020)

#### **4.5 Companhia do Metropolitano de São Paulo: Clube do Audiolivro**

O *Clube do Audiolivro* teve início em maio de 2021 e marcou uma parceria entre a Empresa Tocalivros, o Metrô de São Paulo e a Biblioteca de São Paulo. A atividade era composta por empréstimo do audiolivro indicado e encontros mensais para discussão entre os leitores. Os encontros eram mediados pela Equipe SP Leituras (Associação Paulista de Bibliotecas e Leitura). As primeiras reuniões foram remotas, mas depois passaram para encontros presenciais realizados na Biblioteca de São Paulo (BSP). Para ter acesso aos encontros e ao empréstimo de audiolivros, é necessário ser sócio da BSP. A inscrição no encontro é gratuita, indicada para maiores de 14 anos e tem limite de vagas.

Os livros debatidos nesses encontros foram:

- Maio/2021: *Revolução dos bichos* – George Orwell (1945)
- Junho/2021: *Uma mulher não é um homem* – Etaf Rum (2019)
- Julho/2021: *A hora e vez de Augusto Matraga* – Guimarães Rosa (1946)
- Agosto/2021: *Lugar de mulher* – Lívia Magalhães (Org.) (2017)
- Setembro/2021: *Se eu não te vir primeiro* – Eric Lindstrom (2019)
- Outubro/2021: *O sorriso ninguém me tira* – Sonia Rodrigues (2019)
- Novembro/2021: *Becos da memória* – Conceição Evaristo (2006)
- Novembro/2021: *Memórias do calabouço* – M. Rosencof e E. Huidobro (2021)
- Março/2022: *Macunaíma* – Mário de Andrade (1928)
- Abril/2022: *A hora da estrela* – Clarice Lispector (1977)
- Maio/2022: *O mágico de Oz* – L. Frank Baum (1900)
- Junho/2022: *Um estudo em vermelho* – Arthur Conan Doyle (1887)
- Julho/2022: *Fogo morto* – José Lins do Rego (1943)
- Setembro/2022: *Atenção* – Alex Castro (2019)
- Outubro/2022: *13 histórias sombrias* – Edgar Allan Poe (2022)
- Novembro/2022: *Assombrações do Recife Velho* – Gilberto Freyre (1974)

#### **4.6 Companhia do Metropolitano de São Paulo: Nas Estantes da Zona Norte**

Realizada anualmente desde 2012, o *Nas Estantes da Zona Norte* ocorre em motivo do *Dia Nacional do Livro*. Com o apoio da Companhia do Metropolitano de São Paulo, esta ação é de responsabilidade da Rede Social Zona Norte e realiza a distribuição gratuita de livros nas áreas livres (de acesso não pago). O projeto já passou pelas estações Tucuruvi, Parada Inglesa, Santana, Carandiru e Jardim São Paulo/Ayrton Senna. A distribuição também é acompanhada por ações diversas, como contação de histórias.

#### **4.7 ViaQuatro e ViaMobilidade: Leitura nas Vias**

Em 2016, o projeto *Leitura na ViaQuatro* consistiu na instalação de prateleiras nos corredores das estações da Linha 4-Amarela para o compartilhamento de títulos entre os próprios passageiros, conforme pode ser visto na Figura 8. Para participar, basta o passageiro escolher e levar algum título, não é necessário fazer qualquer tipo

de cadastro. A doação de livros também acontece de forma livre. Há também o incentivo à circulação do livro, com a devolução das obras para que outras pessoas possam utilizá-las. Dessa forma, o projeto busca incentivar a cidadania e a interação entre os passageiros. Três anos depois, em 2019, a *ViaMobilidade* também instalou os nichos nas estações da Linha 5-Lilás.

Figura 8: Detalhes das prateleiras e nicho do projeto *Leitura nas Vias*.



Fonte: divulgação. De onde??

O curso de marcenaria do Instituto Tomie Ohtake desenvolveu as estantes para receber os livros. No início do projeto, em 2016, a Livraria Leitura ficou responsável por manter as estantes abastecidas e monitorar o acervo. Entre os anos de 2016 e 2017 o *Leitura na ViaQuatro* fez uma parceria com a Comic Con Experience (CCXP), que estendeu o benefício de meia-entrada àqueles que doassem um livro. Os quatro dias de evento chegaram a arrecadar 11 mil exemplares. Em 2018, a ação também fez parceria com a Editora Brasileira para a doação de títulos.

#### 4.7.1 *ViaQuatro e ViaMobilidade: eventos avulsos*

Em 2019 aconteceu a campanha *Educação Financeira nas Estações*, em parceria com a Associação Brasileira de Educadores Financeiros (Abefin). Para

aproveitar o período de alto consumismo do final de ano (com gastos da Black Friday, Natal e Ano Novo), a campanha realizou a distribuição gratuita de 12 mil livros sobre saúde financeira. Os livros eram de autoria de Reinaldo Domingos, pela Editora DSOP.

No mesmo ano, aconteceu *4ª Semana Senac de Leitura na Estação São Paulo-Morumbi*. Com o tema *Mulheres na literatura – leitura e escrita que transformam vidas*, houve a distribuição gratuita de cerca de 1.500 exemplares da Editora Senac. O evento também contou com atrações lúdicas.

Já em 2018, a ViaQuatro trouxe circo-teatro no *Dia Mundial do Livro* com o intuito de divulgar grandes autores brasileiros. Cecília Meireles foi uma das escritoras homenageadas. As encenações passaram pelas estações Luz, Higienópolis-Mackenzie e Faria Lima.

A exposição *Diva no Vagão* aconteceu em 2018 e contou com registros de mulheres leitoras durante a viagem na Linha 4-Amarela. A curadoria das imagens foi de Angelo Asson, que solicitou, via rede social, o envio de registros de mulheres lendo uma frase para valorizar o conhecimento feminino adquirido através da leitura.

#### **4.8 ViaQuatro: Clube Digital de Leitura**

Assim como o *Clube do Audiolivro*, a empresa ViaQuatro também disponibilizou audiolivros gratuitos e começou a realizar um *Clube Digital de Leitura*. Em parceria com a TocaLivros são exibidos vídeos nos monitores dos trens e das estações contendo o código QR para acesso a audiolivros. Os livros são escolhidos por conta de dias comemorativos, como o Dia das Crianças, Dia do Folclore, Dia do Escritor, Dia Nacional do Orgulho LBGT etc.

#### **4.9 SESC: BiblioSesc**

Desde 2017, na Linha 3-Vermelha, a Estação Guilhermina–Esperança recebe quinzenalmente a *Biblioteca Volante do Sesc (BiblioSesc)*. O caminhão-biblioteca estaciona na praça ao lado da estação. Algumas vezes, também recebe atividades como narrativa oral, intervenção visual, exposição do ilustrador, intervenção artística, dentre outras. O empréstimo é gratuito e conta com um acervo de 3,5 mil livros, jornais e revistas.

#### 4.10 Editora L&PM: *Ticket Books*

O *Dia Mundial do Livro* de 2015 contou com uma ação da editora L&PM, assinada pela Agência Africa. Na Estação Faria Lima da Linha 4-Amarela, passageiros receberam gratuitamente 1.500 livros de bolso. Dentre eles, 300 eram *Ticket Books* (Figura 9) – livros que serviam também de bilhete único com seis viagens já disponíveis. Para usar o bilhete, era necessário que o passageiro leitor encostasse seu livro na catraca. Era possível, inclusive, recarregar o *Ticket Book* em *site* do projeto. Foi incentivado que, após a leitura, o passageiro recarregasse seu livro e o presentearse para outro usuário do Metrô. Chamam a atenção as capas criadas especialmente para essa coleção, com inspiração em mapas de metrôs de diversas partes do mundo.

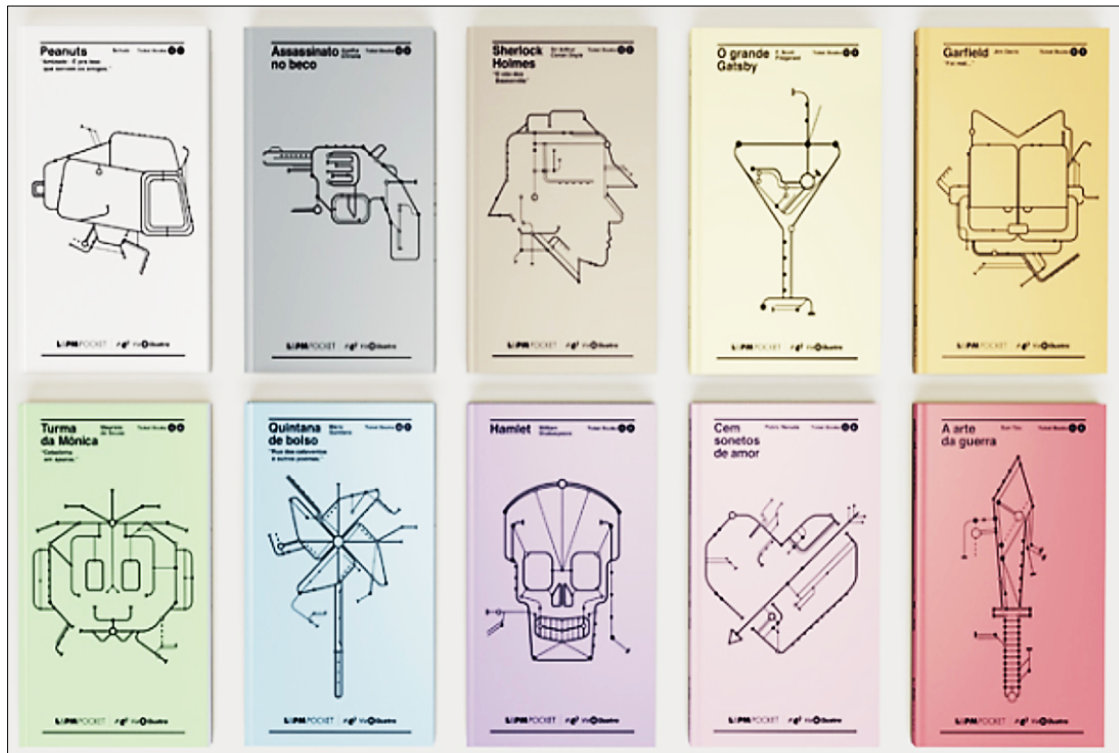
Figura 9: Captura do vídeo de divulgação dos *Ticket Books*.



Fonte: TICKET BOOKS. Disponível em: <https://vimeo.com/127617453>. Acesso em 30 jan. 2021.

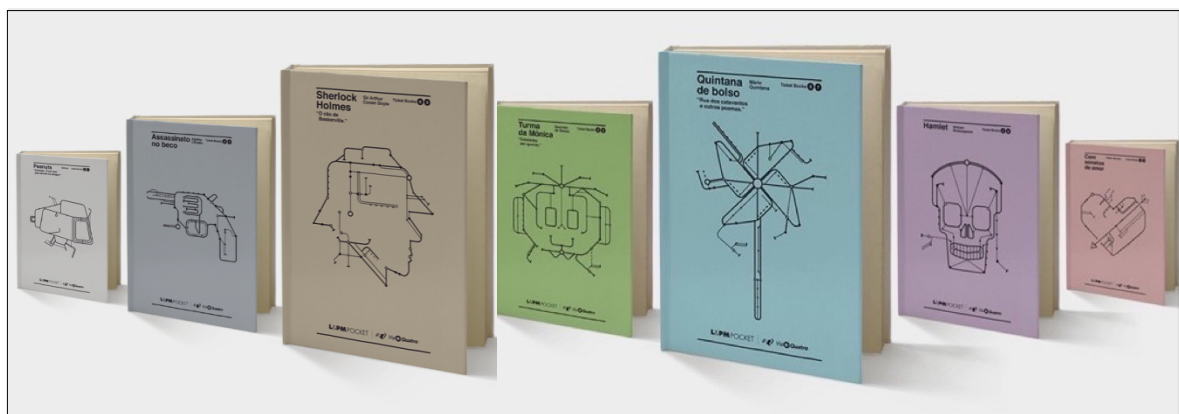
Os dez títulos escolhidos (Figura 10 e Figura 11) foram: *A arte da guerra* (Sun Tzu); *Assassinato no beco* (Agatha Christie); *Hamlet* (William Shakespeare); *Cem Sonetos de Amor* (Pablo Neruda); *Cebolinha em apuros!* (Mauricio de Sousa); *Garfield – foi mal* (Jim Davis); *O grande Gatsby* (F. Scott Fitzgerald); *Quintana de bolso* (Mario Quintana); *Sherlock Holmes: o cão dos Baskerville* (Sir Arthur Conan Doyle) e *Peanuts: amizade. É pra isso que servem os amigos* (Charles M. Schulz).

Figura 10: Capas dos *Ticket Books*.



Fonte: Ticket Books. Disponível em: <https://creativepool.com/agenciaafrica/projects/ticket-books-for-lpm>. Acesso em: 30 jan. 2021.

Figura 11: Detalhes das capas dos *Ticket Books*.



Fonte: Ticket Books. Disponível em: <https://jemlacom.com/2015/06/08/un-livre-ticket-de-metro/>. Acesso em: 30 jan. 2021.

#### 4.11 Empresa 24x7 Cultural: máquinas de venda de livros

Em 2001, o empresário Fábio Bueno Netto concebeu a ideia de vender livros a preços acessíveis através de máquinas similares às de refrigerantes e salgadinhos. Seu plano envolvia a comercialização de obras que já não estivessem protegidas por direitos autorais. O objetivo era instalar essas máquinas em locais de grande fluxo de pessoas. Depois de uma negociação de dois anos com o Metrô, a primeira máquina foi instalada na Estação São Joaquim, em março de 2003.

Até 2019, o Metrô contava com máquinas vendedoras de livros dentro de algumas estações. Por meio de nota publicada no Facebook<sup>5</sup>, a empresa 24x7 Cultural informou que encerrou as operações no Metrô de São Paulo. Segundo a nota, foi uma decisão por parte da Companhia do Metropolitano de São Paulo. É possível encontrar algumas máquinas inoperantes nas estações.

Algumas máquinas (Figura 12) seguiam o modelo de “Pague quanto acha que vale”. O pagamento mínimo era de R\$2,00, porque o equipamento só tinha entrada de cédulas. Era possível encontrar diversos gêneros: ficção, gastronomia, filosofia, negócios, humor, religiosos, dentre outros.

Figura 12: Máquinas inoperantes de venda de livros.



Fonte: autoria própria.

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www.facebook.com/maquinadelivros/>. Acesso em 08 ago. 2019.



#### 4.12 Instituto Brasil Leitor (IBL): Embarque na Leitura

O *Embarque na Leitura* era um projeto do Instituto Brasil Leitor (IBL)<sup>6</sup> patrocinado pela AES Eletropaulo e empresas do Grupo Usiminas. Consistia na instalação de bibliotecas dentro das estações do Metrô para facilitar o acesso e empréstimo gratuito de livros. A primeira biblioteca foi inaugurada na Estação Paraíso, da Linha 2-Verde, em 2004.

O acervo contava com best-sellers, literatura brasileira, autoajuda, infantojuvenil, romance, filosofia, religião, ciências sociais, linguística, artes, história e livros em braile. Os títulos mais procurados eram:

- *A menina que roubava livros* – Markus Zusak;
- *O caçador de pipas* – Khaled Hosseini;
- *A cidade do sol* – Khaled Hosseini;
- *A cabana* – William Young;
- *Anjos e demônios* – Dan Brown.

O projeto chegou a contar com mais de vinte mil associados. A bibliotecária ficava responsável por procurar os exemplares nas estantes e efetuar os empréstimos, enquanto os passageiros aguardam do lado de fora. Para fazer sua carteirinha era necessário levar documentos pessoais, comprovante de residência e foto 3x4. O empréstimo durava dez dias, com a possibilidade de renovação mediante pedido. Além do empréstimo de livros, o *Embarque na Leitura* realizava eventos ligados à literatura, como contação de história, bate-papos e tarde de autógrafos.

O projeto chegou a instalar cinco bibliotecas: na Estação Paraíso (Linha 1-Azul e Linha 2-Verde), na Estação Santa Cecília e Estação Tatuapé (Linha 3-Vermelha),

---

<sup>6</sup> “O Instituto Brasil Leitor (IBL) é uma organização não governamental que atua em várias regiões brasileiras no desenvolvimento de serviços de informação voltados ao atendimento da população em geral, especialmente as classes consideradas populares. Com incentivo financeiro da iniciativa privada nacional e estrangeira, o IBL promove a intimidade dos sujeitos com diversos tipos de materiais informativos e instrucionais, como livros, revistas, jornais, vídeos e demais audiovisuais, através da instituição de bibliotecas populares em logradouros e em parques industriais (as bibliotecas funcionais), além das bibliotecas voltadas à primeira infância, situadas no interior de empresas de diversas naturezas. Sendo, muitas vezes, a extensão do trabalho de incentivo à leitura iniciada no ambiente escolar, as bibliotecas do IBL possibilitam o empréstimo domiciliar dos documentos de seus acervos, além de desenvolver atividades culturais em parceria com outras instituições, públicas e privadas” (HOLANDA, 2013, p. 51).

na Estação Brás (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM) e na Estação Sacomã (de ônibus). O fim do projeto ocorreu em 2012 por falta de financiamento.

#### **4.13 Indústria Brasileira de Árvores (Ibá): Circule um Livro**

A iniciativa *Circule um Livro* foi idealizada pela Indústria Brasileira de Árvores (Ibá) e realizada em parceria com a Companhia do Metropolitano de São Paulo. Durante os dias 9 de maio e 8 de junho de 2022, foram posicionadas estantes em seis estações do Metrô: Chácara Klabin, Trianon-Masp e Consolação, na Linha 2-Verde; Palmeiras-Barra Funda e Sé, na Linha 3-Vermelha e Vila Prudente-Monotrilho, na Linha 15-Prata. Cada estante foi alimentada com livros e folhetos explicando o projeto.

O presidente da Ibá, Paulo Hartung, afirma em vídeo<sup>7</sup> de divulgação que a proposta idealiza o incentivo à leitura e à economia circular – por sugerir que os passageiros alimentem as estantes com livros a serem trocados. No mesmo material, o diretor de operações do Metrô afirma que “é uma parceria onde o nosso passageiro não paga nada. Ele retira o livro daqui, lê em casa, devolve e retira outro livro. Ou seja, ele consegue fazer com que o livro circule”.

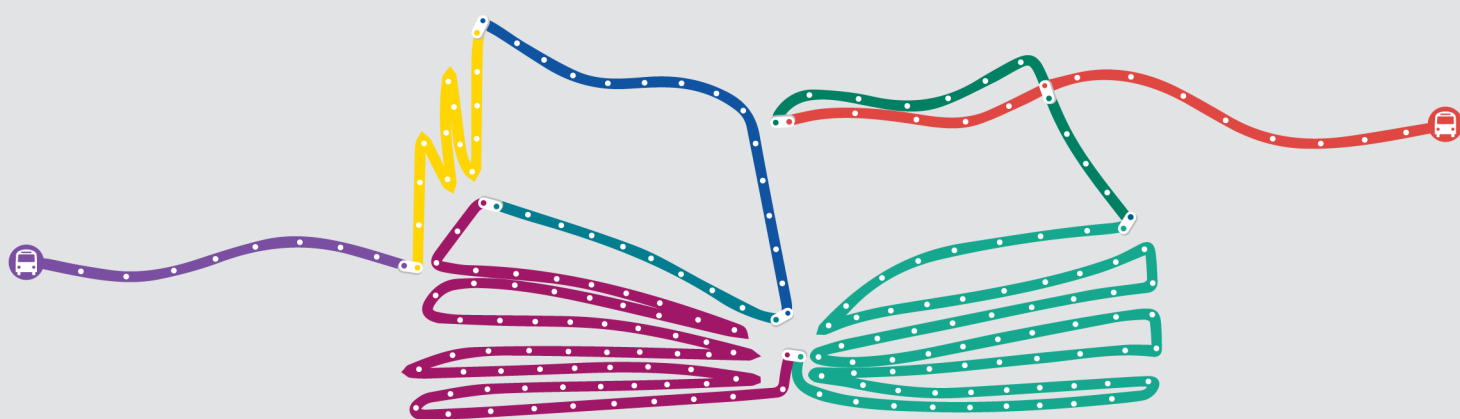
---

<sup>7</sup> INDÚSTRIA BRASILEIRA DE ÁRVORES (IBÁ). Troque livros de graça no metrô de São Paulo! Ação #circuleumlivro . Youtube, 16/05/2022. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8KSavcTH7w0&t=28s> . Acesso em: 20 dez. 2022.



## Capítulo 5

# Incentivo à leitura no Metrô de São Paulo: iniciativas independentes



Com toda educação  
A poesia pediu autorização  
Para entrar por traz no busão  
Roubou atenção e aplausos  
Em troca de alguns causos  
Declamados à multidão.

Thiago Peixoto. *Uma vez poetas ambulantes...*

## **CAPÍTULO 5 – INCENTIVO À LEITURA NO METRÔ DE SÃO PAULO: INICIATIVAS INDEPENDENTES**

No capítulo anterior foi possível entrar em contato com as iniciativas organizadas por órgãos públicos e empresas privadas. Neste capítulo apresentarei iniciativas independentes, realizadas por indivíduos sem afiliação a nenhuma corporação específica. Este capítulo traz dados da pesquisa de campo, do levantamento documental e das entrevistas que pudemos realizar com participantes de alguns projetos. Apresentaremos as seguintes iniciativas no presente capítulo:

1. *Viajando na Leitura*
2. *BookCrossing Brasil*
3. *Tem Mais Gente Lendo*
4. *Leitura no Vagão*
5. *Vi Você Lendo*
6. *Leitores do Metrô*
7. *Poetas Ambulantes*

### **5.1 Grupo Projetos de Leitura: Viajando na Leitura**

O projeto *Viajando na Leitura* teve a sua primeira edição em 2006, no Metrô de São Paulo, na Linha Lilás, na estação do Largo Treze com a distribuição gratuita de livros. O objetivo do projeto é incentivar a leitura e circulação do livro entre leitores. A proposta é que o leitor, conforme consta na primeira página dos livros utilizados no projeto, após a leitura, deixe o livro em outro local público, como ônibus, metrô, terminais rodoviários etc. para que outras pessoas o encontrem. Receber um livro ou encontrá-lo poderá levar a pessoa a ter a curiosidade de folheá-lo e ler. A equipe, no dia do evento, é composta por 5 pessoas e o autor Laé de Souza que autografa os livros e conversa com os leitores.

Desenvolvido pelo Grupo Projetos de Leitura, a proposta do projeto *Viajando na Leitura* é deixar livros em lugares de trânsito, seja no transporte público coletivo, táxis ou aeroportos. A capa dos livros possui um adesivo com o convite: “LEIA-ME E ME ESQUEÇA POR AÍ”. Segundo o coordenador do Grupo Projetos de Leitura, as obras disponibilizadas costumam conter crônicas com histórias curtas, a fim de serem

lidas de maneira rápida e pontual; e os livros infantis também prezam por breves histórias com ilustrações. Em São Paulo, o projeto já aconteceu na CPTM, no Metrô, na Viação Cometa e nos ônibus de Guarulhos.

O grupo conversa com os leitores no momento da distribuição, falando sobre a importância de compartilhar a leitura com as crianças e reforçando que, após a leitura, o livro deve ser deixado em outro local. Ao serem encontrados, os livros que são intencionalmente largados em assentos causam espanto no leitor, mas são levados, principalmente pela informação sobre a dinâmica do projeto na primeira página. O Metrô recebe bem o projeto, uma vez que este traz benefícios à população.

O Grupo Projetos de Leitura foi fundado em 1998 por Laé de Souza (Figura 13), escritor e produtor cultural que produziu iniciativas destinadas ao incentivo da leitura em outros espaços. *Encontro com o Escritor, Ler é Bom, Experimente!, Lendo na Escola, Minha Escola Lê, Viajando na Leitura, Leitura no Parque, Dose de Leitura, Caravana da Leitura, Livro na Cesta, Minha Cidade Lê, Dia do Livro e Leitura Não Tem Idade* são as iniciativas do projeto. O grupo já teve projetos com incentivo do Ministério da Cultura, empresas apoiadoras e diversos voluntários. Na Figura 13, é possível ver o fundador e alguns voluntários em ação no Metrô de São Paulo.

Figura 13: Laé de Souza (primeiro à esquerda) e voluntários do *Viajando na Leitura* em ação realizada no Metrô de São Paulo.



Fonte: divulgação. Disponível em:  
<https://www.projetosdeleitura.com.br/viajandonaleitura.php>.  
Acesso em: 30 jan. 2021.

O Grupo Projetos de Leitura fez uma parceria com as concessionárias ViaQuatro e ViaMobilidade para eventos de incentivo à leitura. Em abril de 2019 fizeram parceria com a *Leitura na ViaQuatro*. Foram distribuídos 1.200 exemplares na Estação São Paulo-Morumbi da Linha 4-Amarela em comemoração ao Dia Internacional do Livro Infantil. Cada exemplar contava com tarja na capa contendo a orientação para, após a leitura, proceder com a devolução do livro nas prateleiras e nichos da leitura na ViaQuatro. Em julho do mesmo ano, realizaram uma ação similar na Estação Largo Treze da Linha 5-Lilás por conta do Dia Nacional do Escritor. Em novembro foi a vez da Estação Santo Amaro ter a distribuição de livros. O evento também contou com uma roda de conversa com alunos de duas escolas públicas da região, que tiveram textos publicados no livro *As melhores histórias dos projetos de leitura – vol. 11*. Já em julho de 2021, o *Viajando na Leitura* realizou ações em comemoração ao Dia Nacional do Escritor nas estações São Paulo-Morumbi (Linha 4-Amarela) e Largo Treze, Linha 5-Lilás. Em outubro do mesmo ano, por conta do Dia Nacional da Leitura e Dia das Crianças, foi feita a distribuição de livros nas estações Luz, da linha 5-Amarela e Capão Redondo, da linha 5-Lilás. Por fim, o Dia Nacional do Livro foi comemorado pelo grupo com a distribuição de livros nas estações Artur Alvim e Tatuapé, da Linha 3-Vermelha. As atividades do projeto são divulgadas no site [www.projetosdeleitura.com.br](http://www.projetosdeleitura.com.br) na agenda e releases.

## **5.2 Movimento BookCrossing: BookCrossing Brasil**

O BookCrossing Brasil é uma prática de deixar livros em lugares públicos para que outras pessoas o encontrem, como registrado na Figura 14. Na capa e contracapa do livro são colocadas etiquetas explicando como o movimento funciona. Nelas há o pedido para que a pessoa registre seu achado no site oficial do movimento ([www.bookcrossing.com.br](http://www.bookcrossing.com.br)). Esse registro possibilita rastrear a trajetória de cada livro. Após a leitura, a pessoa é convidada a esquecer o livro em outro lugar público. O lema do movimento é “leia, registre e liberte”.



Figura 14: Bookcrossing no Metrô de São Paulo.



Fonte: divulgação. Disponível em: <https://www.bookcrossing.com.br/livro-livre-metro-de-sao-paulo/>. Acesso em: 30 jan. 2021.

Em 2010, em parceria com o Centro de Cultura Virtual Kliceo, o BookCrossing Brasil “esqueceu” 1.500 livros nas estações Vila Madalena, Clínicas, Consolação, Trianon-Masp, Brigadeiro, Alto do Ipiranga, Ana Rosa, Paraíso, Sé, Barra Funda e Tietê.

### **5.3 Tem Mais Gente Lendo**

O *Tem Mais Gente Lendo* (TMGL) foi criado em fevereiro de 2015 e consistia em registrar leitores no transporte público e divulgar esses registros nas redes do projeto. Idealizado por Sérgio Miguez, o TMGL recebeu o apoio da Câmara Brasileira do Livro e contou com alta atividade nas redes sociais durante seus anos de maior atividade (2015-2017). Em entrevista, Sérgio relatou: “Sou usuário do Metrô de São Paulo e, de uns tempos para cá, chamou a minha atenção o número surpreendente de passageiros com um livro nas mãos. Comecei a fotografar com o meu celular e, com a hashtag #temmaisgentelendo, passei a publicar as fotos nas redes sociais”. Hamilton dos Santos, outro idealizador do projeto, aderiu à hashtag e começou a publicar as fotos no Facebook.

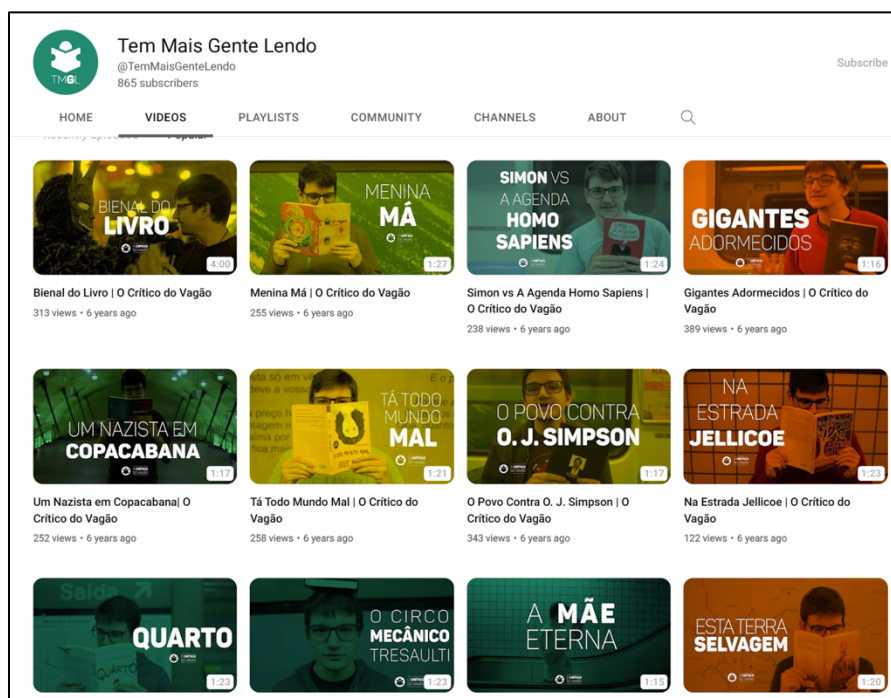
Para os idealizadores, o *Tem Mais Gente Lendo* é uma iniciativa que estimula a leitura de uma maneira prática, justamente por mostrar ações e ir além do discurso incentivador. Em relação aos registros fotográficos, Sérgio comenta:

O meu foco está no livro, tento evitar mostrar o rosto para não expor o leitor. Se, eventualmente, reclamam evidentemente não publico e delete a foto. Mas, atualmente, vivemos num mundo de 'SORRIA, VOCÊ ESTÁ SENDO FILMADO', então isso passa meio batido. Além disso, o hábito de ler é universalmente considerado algo nobre, algo chique e inteligente, então, na grande maioria das vezes os leitores gostam de ser reconhecidos como leitores e ficam felizes por estarem contribuindo com a difusão deste hábito tão saudável! (MIGUEZ, 2015).

A página do TMGL apresentava um aviso sobre o direito de imagem dos leitores capturados. O projeto reconhecia o direito de imagem dos passageiros, mesmo considerando que a atuação do TMGL é em espaço público. Sendo assim, o projeto seguia as seguintes diretrizes: (a) registrar imagens em ângulos que evitem o reconhecimento do fotografado; (b) borrar os rostos que aparecem em primeiro plano nas imagens; (c) pedir autorização para o fotografado. Além disso, caso o fotografado reconheça-se em alguma postagem, ele poderia: pedir a retirada da foto via *e-mail* ou enviar sua autorização de imagem e concorrer a um livro.

Outra ação do *Tem Mais Gente Lendo* foi a série audiovisual “O Crítico do Vagão”, Figura 15, na qual o jovem João Pedro Durigan realizava a resenha de um livro de dentro de um vagão de metrô. O jovem tece comentários sobre o livro no decorrer de uma viagem de metrô:

Figura 15: Canal do YouTube do *Tem Mais Gente Lendo*.



Fonte: TEM MAIS GENTE LENDO. Disponível em: <https://www.youtube.com/TemMaisGenteLendo/videos>. Acesso em: 10 fev. 2022.  
Acesso em: 10 fev. 2022.

Em 26 de setembro de 2015, o *Tem Mais Gente lendo* convidou quem os acompanhava virtualmente para um *flashmob* “Ler move o mundo” (Figura 16). A proposta foi “reunir o maior número de leitores ao mesmo tempo e fazer o maior *flashmob* pró-leitura da América Latina”. O evento recebeu o apoio do SP Leituras, Masp e Secretaria da Cultura. Os leitores foram convidados a ocupar o Vão Livre do Masp com seus livros a tiracolo e a realizar a leitura em voz alta de algum trecho que gostavam, conforme mostra o registro da Figura 16.

Figura 16: Flashmob “Ler move o mundo” do *Tem Mais Gente Lendo* em 26/09/2015.



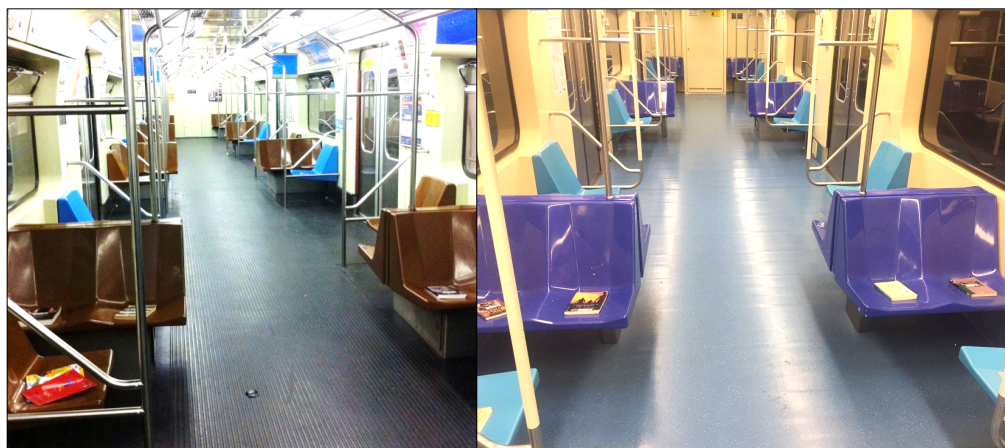
Fonte: divulgação. Disponível em: <https://www.facebook.com/temmaisgentelendo/>. Acesso em: 10 fev. 2023.

#### 5.4 Leitura no Vagão

O *Leitura no Vagão* é uma iniciativa cuja ação é “abandonar” livros em locais diversos, como os assentos dos vagões (Figura 17). O livro segue com a indicação para que a pessoa, ao final da leitura, também o abandone no transporte público. O piloto do projeto foi realizado no Metrô de São Paulo e expandiu-se para ônibus e outras cidades. O projeto tem como objetivo minimizar o desconforto e o cansaço do dia a dia no transporte público, proporcionando uma outra experiência de viagem em que um livro pode nos levar sem sair do lugar (Figura 18).

Fundado em 2014 por Fernando Tremonti, o projeto conta com voluntários e ações até o presente — apesar das ações terem diminuído durante a pandemia. Na época da criação do projeto, Fernando conseguiu conversar com a equipe do Metrô e realizar algumas ações organizadas conjuntamente. O *Leitura no Vagão* conta com atividades planejadas em dias específicos, mas também cada voluntário tem autonomia para levar os livros do projeto e distribuí-los durante seu deslocamento diário. Os livros do projeto são identificados por etiquetas e carimbos que explicam o motivo do livro ter sido esquecido e convidam para que, após a leitura, o passageiro esqueça o livro novamente em algum espaço público, conforme representado na Figura 17.

Figura 17: Vagões com livros em todos os assentos.



Fonte: Página Leitura no Vagão. Disponível em: <https://www.facebook.com/leituranovagao/photos>. Acesso em: 30 jan. 2021.

As primeiras ações eram exclusivamente no Metrô, como mostra a Figura 18, mas depois o projeto se expandiu. Foram realizadas ações de distribuição de livros em parques, ruas, praças, ônibus e trens. Houve um episódio em que conseguiram organizar um sarau dentro de uma estação do Metrô. Algumas ações não tinham motivo específico, enquanto outras seguiam alguma data comemorativa, como Dia das Crianças, Dia das Mães, Dia do Livro etc.

Figura 18: Passageiros acabaram de ganhar livros do Leitura no Vagão.



Fonte: Leitura no Vagão. Disponível em: <https://www.facebook.com/leituranovagao/photos>. Acesso em: 30 jan. 2021.

Os voluntários são identificados durante as ações por vestirem a camiseta do projeto (Figura 19). Eles comentam que a “aceitação é esplêndida” e que “não dá tempo nem de colocar [os livros], porque enquanto eu estou arrumando já tem gente querendo pegar”. Tais camisetas também foram enviadas para diversas pessoas famosas com a explicação do projeto e o pedido de apoio. É possível encontrar registros fotográficos de famosos com a camiseta do projeto nas redes do *Leitura no Vagão*.

O Leitura também já realizou pedido de apoio de financiamento coletivo, vendeu produtos (camiseta, marcadores de página e canecas), vendeu cotas de patrocínio para seu *site* e pedia doações de seus seguidores. Para a aquisição de livros, eles entram em contato com editoras para explicar o projeto e pedir doações, algumas atendem. Da mesma maneira, receberam doações de algumas livrarias. Uma das voluntárias comenta que a Livraria Saraiva já realizou diversas doações. Ao todo, já foram mais de 35 mil livros recebidos e espalhados pelo projeto.

Uma das ações realizadas com o apoio do Metrô foi a distribuição de livros em um vagão na primeira Estação da Linha 3-Vermelha. Os voluntários tinham acesso ao vagão antes dos passageiros e colocavam livros em todos os assentos. Os voluntários relatam que alguns passageiros tinham receio de sentar, pois pensavam que o livro

tinha dono, e cabia aos voluntários apresentar o projeto. Em 2019, o idealizador do projeto acabou se afastando por conta de desavenças nas redes sociais com um influenciador digital. A coordenação do projeto foi passada para uma das voluntárias.

A relação do projeto com a equipe do Metrô é positiva. Os participantes *do Leitura no Vagão* entram em contato com a equipe do mesmo por meio de mensagem e explicam o que está planejado para a ação, e a equipe do Metrô autoriza e se planeja para recebê-los no dia. Uma das voluntárias explica que eles costumam marcar com bastante antecedência para que haja tempo do retorno. Todas as solicitações e exigências por parte da equipe do Metrô são acatados pelo *Leitura no Vagão*. Ela conta que a maioria das ações foram feitas na Estação Barra Funda por ser próxima à residência do idealizador do projeto. Nos Natais de 2016 e 2017, o projeto ajudou o Papai Noel do Metrô a distribuir livros. “Eu adoro o pessoal do Metrô”, relata uma das voluntárias, que já foi convidada para conhecer o Centro de Controle Operacional do Metrô (CCO). Ela explica que durante a visita conseguiu entender o funcionamento do meio de transporte e ter a dimensão do quanto o Metrô foi aprimorado no decorrer dos anos.

Figura 19: Voluntários com representante da equipe do Metrô.



Disponível em: <https://www.facebook.com/leituranovagao/photos> . Acesso em: 30 jan. 2021.

Atualmente, uma das voluntárias mantém um grupo de troca de livros antes deles serem etiquetados e “esquecidos” nos vagões. No grupo possui cerca de 80

peças e há uma maioria de mulheres que não têm acesso ao livro por conta da inviabilidade financeira, cabendo a essa voluntária manter uma organização do grupo e dos empréstimos. Ela conta que sabe quem está com cada livro e quando deve devolvê-lo. Essa é uma forma de agradecer e espalhar o quanto o projeto a ajudou positivamente. “Eu não compro livros há uns 3 anos. É maravilhoso, né?”.

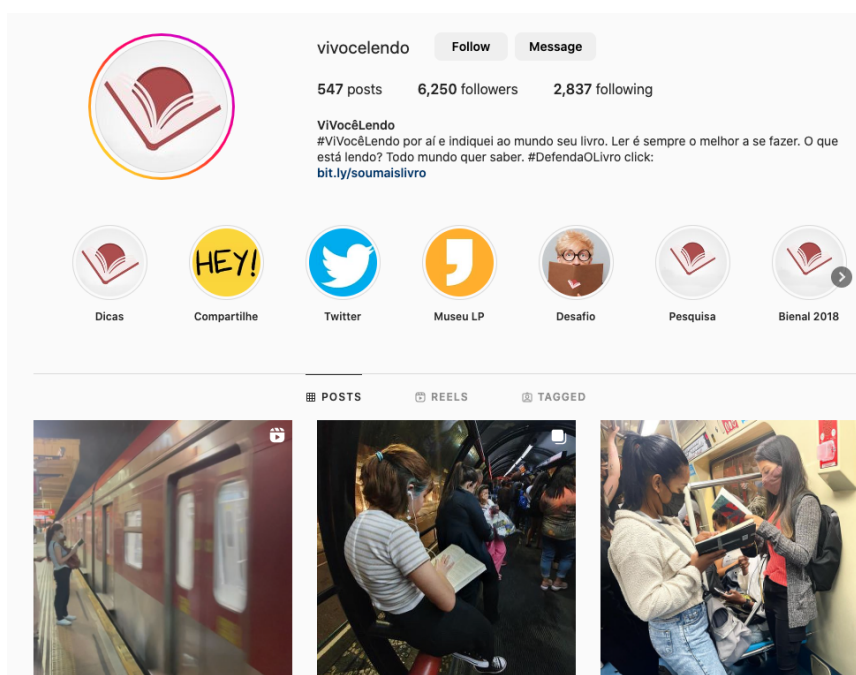
A mesma entrevistada comenta que nunca teve problema em relação às participantes do grupo não devolverem ou não terem cuidado com os livros, e explica que as participantes também costumam ficar por volta de quatro horas diariamente no transporte público. Além de fazer as trocas dos livros, alimentar as geladeiras de livros da CPTM e as caixinhas do Metrô, os voluntários acreditam que estão, desta forma, contribuindo para melhorar a rotina de todos os usuários do transporte.

### **5.5 Vi Você Lendo**

A iniciativa *Vi Você Lendo* é composta por uma página em rede social (Figura 20) que reúne registros de passageiros praticando a leitura dentro do transporte público (Figura 20). O projeto foi idealizado por Fernando Piovezam que, por ser um leitor ávido, acabou por notar outros leitores em seu deslocamento diário. Uma certa vez registrou outro passageiro leitor a fim de guardar aquela “indicação” de leitura para ir atrás do livro posteriormente.



Figura 20: Página *Vi Você Lendo*.



Fonte: divulgação. Disponível em: <https://www.instagram.com/vivocelendo/>. Acesso em: 20 dez. 2022.

Quando percebeu, ele tinha um estoque grande de registros fotográficos e em agosto de 2016 decidiu criar o perfil *Vi Você Lendo* para divulgar as dicas de leituras que registrava no transporte público. Fernando comenta que encontra muitos livros que nunca ouviu falar e tem curiosidade de saber sobre o que eles tratam. Após um tempo, seguidores da página começaram a enviar seus registros também. O idealizador comenta que já recebeu um flagra de dois passageiros que estavam lendo o mesmo livro em um mesmo vagão e não notaram um ao outro.

É possível acompanhar dos livros de bolso a livros grandes nas mãos dos passageiros. Há flagras de pessoas lendo sentadas nos assentos, sentadas nos corredores, em pé no meio do corredor, segurando a barra de ferro, lendo apertadas ao meio de outros passageiros. “Eu gosto de mostrar justamente isso. A galera lendo no meio dessa balbúrdia, a galera ali no meio da bagunça mesmo”, afirma Fernando.

O idealizador comenta que vivenciou apenas uma situação negativa até hoje. Todas as vezes que ele registra alguém, ele procura pedir autorização para postar a imagem da pessoa. Em uma dessas ocasiões, um rapaz respondeu positivamente e logo Fernando postou a foto e marcou o nome do rapaz. Enquanto ainda estava dentro

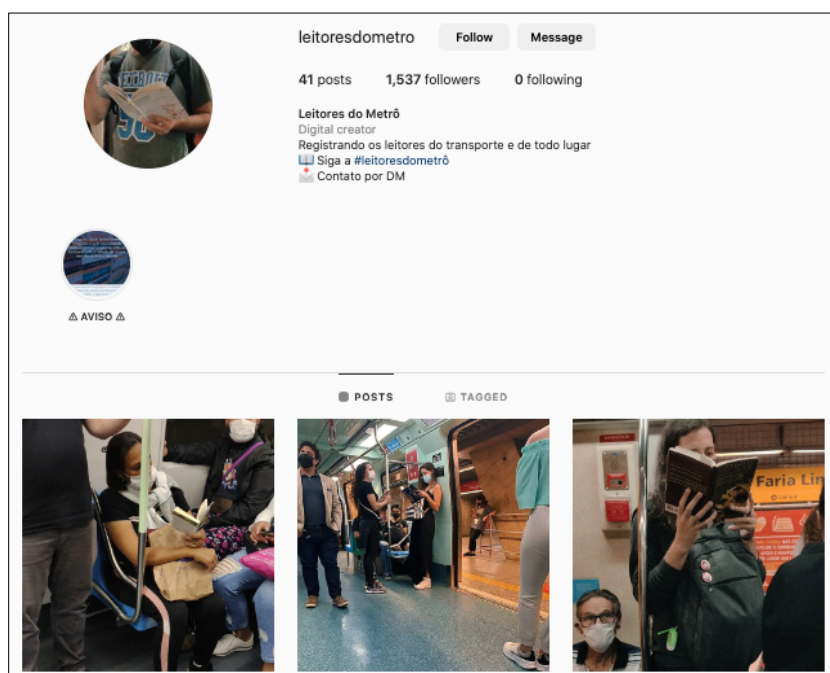
do vagão, o rapaz abordou Fernando e pediu que fosse retirada sua imagem, porque sua esposa viu e não aprovou. No mesmo momento a imagem foi retirada e Fernando pediu desculpas pelo desentendimento causado.

A página tem o costume de compartilhar notícias sobre o mundo do livro e da leitura. Quando houve o movimento contrário à taxação dos livros, logo o *Vi Você Lendo* se envolveu e convocou seus seguidores a assinar o abaixo-assinado contra a taxação.

## **5.6 Leitores do Metrô**

A página *Leitores do Metrô* surgiu dentro de outro projeto literário, o *Arbóreo Literário*, também idealizado por André Pimenta, que começou a fotografar e divulgar os leitores no metrô. Como seu local de moradia e de trabalho são em bairros distantes da cidade (Grajaú e Pinheiros), ele fica muito tempo no transporte público e sempre registrou outros leitores. Em 2022, quando seu namorado sugeriu que André reunisse essas fotos para algum propósito, ele acabou por criar o perfil *Leitores do Metrô* (Figura 21). André explica que o objetivo da página é estimular a leitura e mostrar que existem outros recursos, além dos celulares, para passar o tempo. Ele registra leitores de todos os gêneros, corpos, origens e aparências (além de gostos literários distintos).

Figura 21: Página *Leitores do Metrô*.



Disponível em: <https://www.instagram.com/leitoresdometro/> . Acesso em: 20 dez. 2022.

André comenta que a relação com os leitores é positiva, eles têm um bom engajamento com as postagens e a maioria é elogiosa. “Até o momento, cerca de 6 pessoas se encontraram nas fotos, apenas uma delas pediu a remoção da mesma, mas o fez de forma bem tranquila.” Uma das maiores formas de interação nos comentários é quando as pessoas tentam adivinhar o nome do livro capturado.

A maioria dos registros é do próprio André, mas a cada dia ele vem recebendo mais contribuições de seguidores que em suas viagens fotografam outros leitores e enviam as mesmas por mensagem direta na rede social ou *e-mail* ([ldm.literario@gmail.com](mailto:ldm.literario@gmail.com)). Recentemente a página recebeu os primeiros registros de fora da capital paulista, vindos de Pernambuco e Brasília.

### 5.7 Poetas Ambulantes

O *Poetas Ambulantes* é um coletivo que realiza saraus itinerantes nos transportes públicos da cidade de São Paulo. Durante as viagens, declamam poesias, distribuem gratuitamente poesias e livros, além de convidarem outros passageiros para o sarau, seja por meio de declamação de um verso, cantoria de uma música, dança ou qualquer forma de expressão artística.

Nos ônibus, os poetas solicitam carona aos motoristas e iniciam o discurso: “Eu podia estar matando, eu podia estar roubando, babando no seu ombro, ouvindo música alta sem fone, mas estou aqui humildemente distribuindo poesias”. No meio dos passageiros, os poetas recitam textos próprios, autores clássicos, autores contemporâneos, trechos de músicas sobre os mais variados temas. Cada encontro ocorre de maneira distinta, não há um roteiro pré-estabelecido. A intenção dos poetas é pegar os passageiros de surpresa, justamente nos lugares onde parte dos paulistanos passa uma grande parcela de seu tempo diariamente.

O coletivo foi formado por poetas que costumavam frequentar o *Sarau Cooperifa*, criado por Sérgio Vaz. Jefferson Santana, um dos integrantes do coletivo, comenta que depois de um Sarau Rap realizado no Centro Cultural São Paulo vários poetas rabiscaram poesias na calçada da Avenida Vergueiro com giz. Alguns pedestres olhavam curiosos, mas ainda no mesmo dia caiu uma chuva e lavou as palavras. No dia seguinte, a ideia do *Poetas Ambulantes* surgiu a partir de uma conversa entre Carol Peixoto e Luz Ribeiro sobre rabiscar as poesias no espaço público. Logo marcaram a primeira saída, que foi em setembro de 2012, partindo do Terminal Guarapiranga com o Parque Ibirapuera como destino. A partir da segunda saída, o grupo já se estruturou enquanto coletivo e organizou encontros com frequência mensal – sempre escolhendo um sarau como destino final.

Desde sua fundação, o *Poetas Ambulantes* já realizou mais de 100 apresentações por todo o país. O objetivo é levar poesia às pessoas sem que elas esperem por isso. E o transporte público foi escolhido como palco principal. Sem cobrança alguma, sem roteiro, sem microfone, os poetas se apresentam de cara limpa ao atravessar a cidade espalhando arte. O nome do coletivo foi inspirado nos vendedores ambulantes que circulam clandestinamente nos coletivos vendendo mercadorias.

As ações são planejadas para ocorrer em dias úteis, preferencialmente em horários de maior movimento. Os poetas acreditam que é justamente nesse horário que as pessoas estão mais cansadas e estressadas, e a poesia entra justamente para tornar a rotina mais leve e agradável. Além disso, uma vez por ano, sempre no mês de dezembro, os integrantes do *Poetas Ambulantes* distribuem livros em locais públicos (Figura 22).

No início do projeto, o coletivo era composto por uma fotógrafa, Renata Armelin, e seis poetas: Carol Peixoto, Jefferson Santana, Luz Ribeiro, Mariane Staphanato, Mel Duarte e Thiago Peixoto. O projeto sempre contou com o apoio e a participação de diversos poetas e parceiros, seja escrevendo poesias para distribuir, seja durante as saídas.

Em 2013, o coletivo lançou um livro (Figura 22) com poesias dos integrantes e fotos da fotógrafa Renata Armelin. A obra conta com texto de vinte jovens poetas sobre o que passa na vida deles: histórias de aprendizado, amor, decepções e lutas.

Figura 22: Capa do livro "Uma vez poetas ambulantes...".



Disponível em: <http://poetas-ambulantes.blogspot.com/2013/04/8-saida-dos-poetas-ambulantes.html> . Acesso em: 20 dez. 2022.

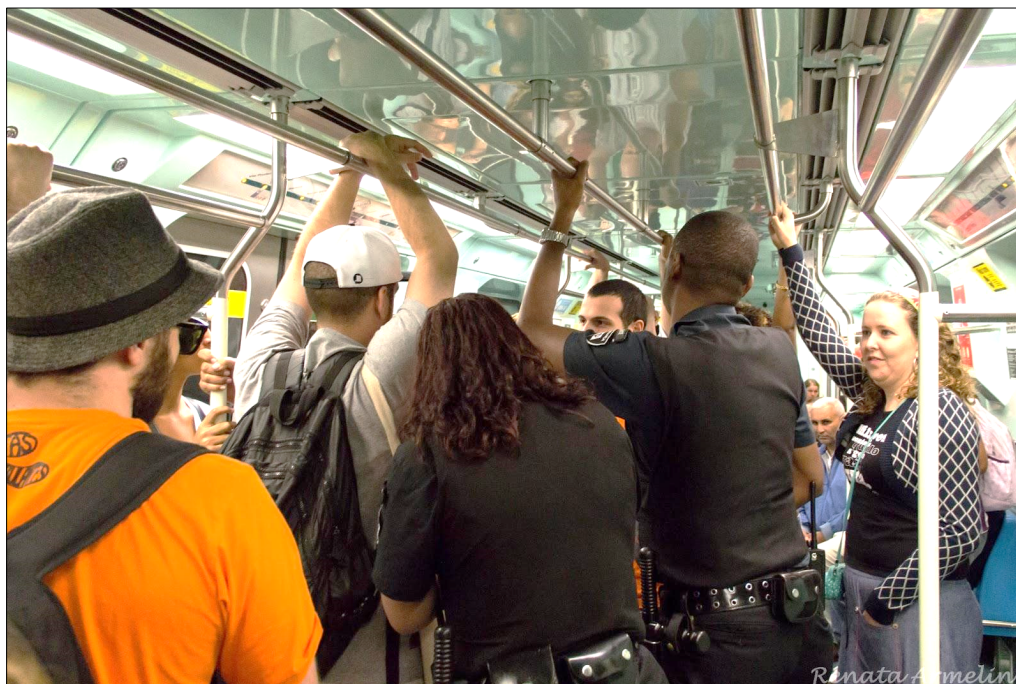
Na página do projeto é possível encontrar vários relatos das saídas do grupo. Vamos destacar dois deles. O primeiro foi do dia 25 de junho de 2014. O trajeto iniciou na Estação Capão Redondo da linha 5-Lilás com destino à Estação Largo Treze da mesma linha. Com início às 19h, os poetas passaram mais de duas horas indo e voltando nesse percurso. O poeta Sérgio Vaz era um dos participantes do sarau ambulante. Diversos passageiros também declamaram poesias e ganharam livros. O movimento chamou a atenção dos passageiros, inclusive dos seguranças do metrô, que entraram para ver o movimento e não interviram nas performances.

O segundo relato refere-se ao dia 16 de abril de 2013, quando ocorreu a oitava saída do coletivo. O ponto de partida foi na Estação Calmon Viana da Linha 12-Safira da CPTM com destino ao bairro do Heliópolis para participação no TerSarau. O início

foi às 15h e contou com seis poetas. A cada estação os poetas trocavam de vagão com destino a um novo público, “tivemos a sorte de pegar um trem um pouco mais cheio, foi uma receptividade muito grande por parte dos passageiros, que nos concederam uma calorosa salva de palmas quando desembarcamos” (PEIXOTO, 2013). Ao passarem na Estação Chácara Klabin da Linha 2-Verde do Metrô, os poetas foram impedidos de continuar suas intervenções por parte dos seguranças que alegaram a infração do regulamento da empresa por parte do coletivo (Figura 23). “A segurança alegou que incomoda os passageiros. Na mesma hora uma passageira disse que na verdade ela estava incomodada com a ação deles e não com a poesia. (...) Eles tão trazendo cultura, isso é um absurdo” (PEIXOTO, 2013).

Os poetas desceram do vagão e foram tentar conversar com a equipe do metrô que os seguranças haviam indicado. A busca pela pessoa indicada não obteve sucesso e eles tiveram que parar as atividades. Uma das poetas relata em vídeo: “A gente não pode nem falar poesia, declamar poesia. Isso porque na linha verde tem um monte de estação com poesia do Fernando Pessoa, Camões, tudo colada na parede, e a gente não pode fazer poesia no Metrô”. Concluem que “foram diversas as vezes em que tentamos contato com o Metrô, todas as saídas buscamos eles, mas infelizmente nunca chegamos sequer a conhecer quem pode dizer que sim (ou não) sobre podermos fazer poesia lá dentro. Como o metrô é nosso também, continuaremos cuidando dele do nosso jeito, com poesia” (PEIXOTO, 2013).

Figura 23: Seguranças impedindo a atividade do *Poetas Ambulantes*.



Disponível em: <http://poetas-ambulantes.blogspot.com/2013/04/8-saida-dos-poetas-ambulantes.html> . Acesso em: 20 dez. 2022.

Em entrevista, Jefferson Santana comenta que a relação com os passageiros é majoritariamente positiva. Algumas vezes, eles entram em um vagão onde as pessoas estão com a cara mais hostil e conseguem contornar esse clima pesado, algumas vezes preferem se retirar para não incomodar as pessoas. Os mais de dez anos de projeto deram experiência suficiente para os integrantes saberem como reagir em cada situação e, por isso, costumam começar com poesias mais curtas para chamar atenção. Quando as pessoas notam que eles não estão vendendo nada é que costuma mudar o ambiente e se obter a receptividade.

Geralmente, os poetas ficam cerca de cinco minutos em cada vagão, mas já houve casos em que a receptividade foi tão generosa que eles chegaram a ficar mais de meia hora declamando poesias. O convite para participação no sarau é feito, mas as pessoas participam apenas depois de saberem que quem participar ganhará um livro. Jefferson diz que a relação deles com os vendedores ambulantes é bem positiva. Cada um respeita o momento e o espaço do outro. Alguns vendedores já participaram das intervenções com versos.

De modo contrário, a relação dos membros do coletivo com a segurança, tanto do Metrô quanto da CPTM, não é satisfatória. Apesar de já terem tentado o contato

com a equipe de ambos, nunca houve uma conversa formal entre as duas partes, por isso nunca conseguiram uma autorização para as intervenções. E quando são abordados ficam na dependência do entendimento de cada guarda. Alguns entendem que o objetivo do projeto é apenas espalhar poesia e não pedir dinheiro, e outros são intransigentes. Em certa situação, na Linha 2-Verde, “eles acabaram me enquadrando. Me cercaram assim e me ameaçaram. Foi uma coisa assim bem pesada em cima de mim”. E explica que algumas linhas são piores que as outras: “a linha que a gente considera assim que tem menos intervenção de segurança é a Linha 3-Vermelha (...) Imagina! A gente consegue fazer Barra Funda Corinthians-Itaquera ida e volta, sem nenhuma interrupção”.

Durante a pandemia, os poetas pausaram as saídas presenciais, mas continuaram fazendo transmissões ao vivo para declamar versos e espalhar poesia. Em 2021, foram contemplados pelo programa VAI e conseguiram comprar uma Kombi. Desde então, têm feito o *Carro da Poesia*, que passa de rua em rua declamando versos. A mais recente saída do *Poetas Ambulantes* foi em 25 de janeiro de 2023, com início na Estação Santo Amaro da Linha 5-Lilás do Metrô com destino à Casa das Rosas, onde realizaram uma apresentação em comemoração ao aniversário da cidade de São Paulo.

A seguir, apresento uma tabela com o levantamento dos projetos investigados no decorrer da pesquisa.



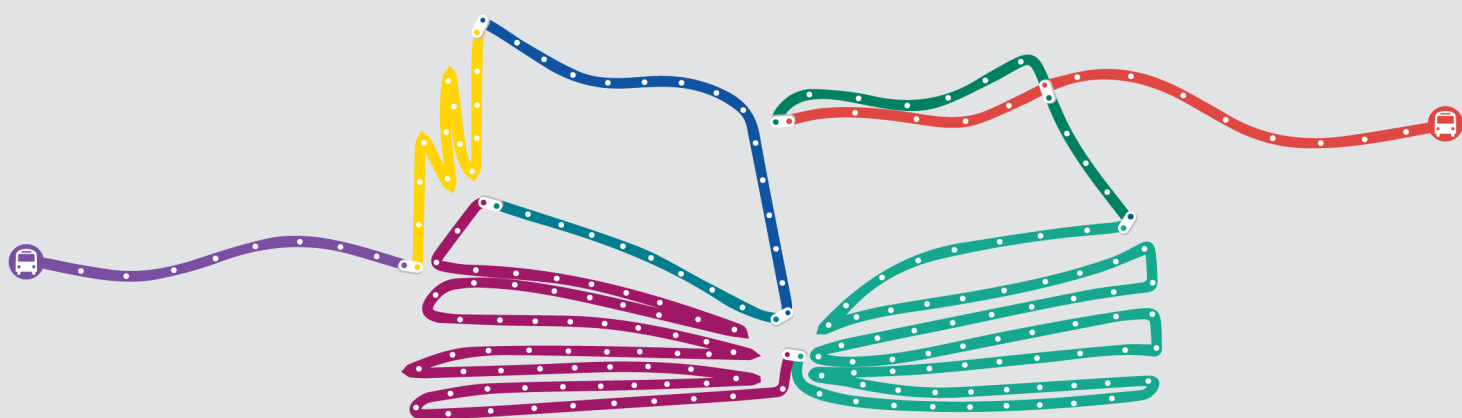
Tabela 1: Projetos de incentivo à leitura no Metrô de São Paulo.

<b>Projeto</b>	<b>Início</b>	<b>Término</b>	<b>Responsável</b>
<b><i>Poesia no Metrô</i></b>	1978	Atual	Companhia do Metropolitano de São Paulo
<b><i>Biblioteca Neli Siqueira</i></b>	1972	Atual	Companhia do Metropolitano de São Paulo
<b><i>Achados na Leitura</i></b>	2019	Atual	Companhia do Metropolitano de São Paulo
<b><i>Clube de Leitura do Metrô</i></b>	2019	Atual	Companhia do Metropolitano de São Paulo
<b><i>Clube do Audiolivro</i></b>	2021	Atual	Companhia do Metropolitano de São Paulo
<b><i>Nas Estantes da Zona Norte</i></b>	2012	2019	Companhia do Metropolitano de São Paulo
<b><i>Leitura nas Vias</i></b>	2016	Atual	ViaQuatro e ViaMobilidade
<b><i>Clube Digital de Leitura</i></b>	2021	2021	ViaQuatro
<b><i>BiblioSesc</i></b>	2017	Atual	Serviço Social do Comércio
<b><i>Ticket Books</i></b>	2015	2015	Editora L&PM
<b><i>Máquinas de venda de livros</i></b>	2003	2019	Empresa 24x7 Cultural
<b><i>Embarque na Leitura</i></b>	2004	2012	Instituto Brasil Leitor
<b><i>Circule um livro</i></b>	2022	Atual	Indústria Brasileira de Árvores
<b><i>Viajando na Leitura</i></b>	2006	Atual	Grupo Projetos de Leitura
<b><i>BookCrossing Brasil</i></b>	2008	2013	Movimento <i>BookCrossing</i>
<b><i>Tem Mais Gente Lendo</i></b>	2015	2018	Pessoa Física
<b><i>Leitura no Vagão</i></b>	2014	Atual	Pessoa Física
<b><i>Vi Você Lendo</i></b>	2016	Atual	Pessoa Física
<b><i>Leitores do Metrô</i></b>	2022	Atual	Pessoa Física
<b><i>Poetas Ambulantes</i></b>	2012	Atual	Pessoa Física

Fonte: autoria própria.

# Capítulo 6

## Os passageiros leitores em São Paulo



Ler é fazer-se ler e dar-se a ler. É permitir uma emergência daquilo que está escondido.

Jean Marie Goulemot. *Da leitura como produção de sentidos.*

## CAPÍTULO 6 – OS PASSAGEIROS LEITORES EM SÃO PAULO

### 6.1 O dia a dia no transporte público de São Paulo

Cada um dos passageiros leitores entrevistados tem sua própria rotina no transporte público de São Paulo. Estando suas identidades protegidas pelo anonimato, dá-se a conhecer a rotina dos entrevistados de acordo com as relações que estabelecem com o transporte público.

**Jorge** é homem cis pardo<sup>8</sup>, tem 35 anos e é jornalista. No início de sua carreira ele tinha um carro financiado e chegou a usá-lo por um ano e meio. Mas logo Jorge percebeu que manter um veículo particular requer muito trabalho, manutenção e dispêndio financeiro. Além disso, o trânsito paulistano é muito intenso e estressante. Portanto, ele percebeu que não valeria mantê-lo e abandonou o carro decidido a voltar a usar o transporte público. Ele eventualmente usa transporte por aplicativo, quando está muito atrasado, mas usa “muito mais o transporte público” em seu dia a dia. Entre seus modos mais recorrentes de deslocamento estão o metrô, o trem e o ônibus, geralmente de maneira intermodal. A estação mais próxima de sua casa é a Estação Dom Bosco da CPTM, mas algumas vezes ele prefere pegar um ônibus que o leva até uma estação de metrô. Seu destino final, onde fica seu trabalho, é a Estação República por onde passam a Linha 3-Vermelha do Metrô e a Linha 4-Amarela da ViaQuatro. Dessa forma, geralmente Jorge passa por volta de 2h20min em seu deslocamento diário. Em seu dia a dia, normalmente Jorge leva em sua mochila “uns dois livros, além do Kindle”.

**Machado** é um homem cis preto, tem 39 anos e é Professor de História da Religião e de Língua Hebraica. Machado tem uma rotina diversificada. Alguns dias ele trabalha de casa, de maneira remota. Já outros ele precisa se deslocar para diferentes lugares da cidade para dar palestras e aulas particulares. Por conta disso, Machado sempre vai até um ponto diferente da cidade, o que o faz ter uma dimensão das linhas em horários diferentes do dia. Quando sai de casa, normalmente Machado utiliza o metrô e sempre está com um livro a tiracolo.

---

<sup>8</sup> Raças foram autodeclaradas.

**Cora** é mulher cis branca, tem 43 anos e é contadora. Morou em São Paulo sua vida inteira e usa o metrô desde os quatro anos de idade. Ela lembra que entre os 15 e 16 anos começou a andar sozinha pelo metrô. O escritório onde Cora trabalha fica em Pinheiros, mas ultimamente (pelas mudanças forçadas pela pandemia do covid-19) tem trabalhado mais no estilo *home office*. Quando vai ao escritório, costuma levar 1h30min em seu trajeto, portanto nesses dias passa no mínimo 3h em deslocamento. Mas afirma: “Aí eu vou lendo. Pego e vou embora [na leitura]. Vou lendo e nem lembro o tempo que dá. E às vezes [o livro] tá tão interessante que eu pego a escada rolante e continuo lendo. Aí eu continuo lendo porque quero terminar pelo menos um capítulo”. Cora explica que não importa para onde for, ela sempre se programa para a leitura. “Eu sempre me programo [no dia a dia] pro livro, né? Mais importante. (...) Onde eu estiver parada eu tô lendo um livro. (...) Toda vez que eu vou pegar um transporte, seja trem ou metrô, eu tô com um livro na bolsa”. Além do livro, ela também carrega seu Kindle “porque ele é menorzinho, mais fácil, mais leve de segurar né?”. É seu costume optar por livros mais leves e menores, por ocuparem menos espaço.

**Rachel** é mulher cis branca, 20 anos e é estudante universitária. Em sua rotina diária, Rachel vai para a faculdade com o uso de ônibus e metrô. Ela mora na Zona Leste de São Paulo, por onde passa a linha mais utilizada de toda rede metroviária: a Linha 3-Vermelha do metrô. Rachel entra em seu ônibus em direção à Estação Vila Matilde, onde atravessa a Linha 3-Vermelha do metrô até a Estação Barra Funda. Sua relação com o transporte público não é das melhores: “Sempre eu pego o pior horário da pior linha, então é uma experiência não muito agradável. Sempre tem muita gente. Até é por isso que eu leio, para ficar ‘menos ruim’ a experiência”. Por saber que vai até a última estação da linha (Barra Funda) ela não se preocupa em ficar atenta ao trajeto. Ela acha muito bom ler para distrair-se e “dar uma fuga” do cotidiano intenso. Já no retorno para sua casa, ela fica mais atenta “porque eu fico meio com essa neura, assim, de não perder a estação”. Conta que, por pegar uma linha “pesada”, a leitura vem como um “escape até chegar onde tem que chegar. Então eu gosto de ler para viajar”. Em sua mochila ela costuma sempre ter um livro físico e um Kindle.

**Hilda** é mulher cis branca, tem 42 anos e é bancária. Atualmente reside próximo ao seu trabalho e acredita passar pouco tempo em seu deslocamento: “devo

levar uns 40 minutos de manhã mais 40 à tarde, vai, isso aí para São Paulo é pouco, né?”. De fato, Hilda passa menos de duas horas diariamente no transporte público, o que a posiciona abaixo da média da população segundo os dados da pesquisa Origem-Destino apresentada anteriormente. A linha mais usada por Hilda é a 2-Verde do Metrô, uma linha que atravessa vários pontos de cultura da cidade (como museus e cinemas) e perpassa a Av. Paulista – ponto turístico e comercial da cidade. Ela costuma andar entre as estações Vila Prudente e Trianon-MASP. Contudo, já chegou a gastar três horas diariamente a caminho de seu trabalho, a ponto de ler um livro completo em apenas um dia.

Hilda comenta que certa época possuía um veículo particular, mas acabava por perder tempo pois não conseguia conciliar a leitura (ou outra atividade que considerava produtiva) com a direção. Por esse motivo acabou por optar pelo transporte público, que considera mais rápido. Em seu cotidiano, Hilda comenta que “o meu horário de leitura é o metrô, é muito, muito raro ter outras oportunidades de ler”. Ela sempre carrega, ao menos, um livro e um Kindle. “Eu vou para qualquer lugar com o meu livro mesmo que eu saiba que eu não vou ler. Outro dia eu vi um meme que falava assim: ‘é melhor ter um livro na bolsa e não ler do que precisar dele e não ter’”.

**Cecília** é mulher cis branca, tem 50 anos e é gerente de projetos. Nasceu, cresceu e mora até hoje em Suzano; e sempre usou a combinação trem e metrô. Relata perceber que morar longe do centro da cidade a faz ter uma relação muito próxima com os meios de transporte, porque precisa deles para realizar a maioria de suas atividades profissionais. Em uma época de sua vida, na qual trabalhou com consultoria, chegava a utilizar todas as linhas da CPTM e passava até seis horas dentro do transporte público em um único dia.

Comenta brincando que o trem melhorou muito desde quando começou a usá-lo, “quando eu comecei a andar e trabalhar em São Paulo, a gente não tinha celular, né?”. Comenta que na sua época o trem tinha buraco no chão, as portas eram abertas e os assaltos do tipo “arrastões” eram frequentes. Cecília considera-se uma pessoa otimista e sempre busca ver o melhor das situações. Para aproveitar seu tempo de uma maneira “produtiva”, ela lê. “Então ou você é esmagado mesmo, ou quando você sentava, você falava ‘eu vou dormir’, que é o único tempo também, ou você ficava parado olhando pela janela. Então assim, né, na minha cabeça era uma perda de

tempo, né? Para mim, era a melhor maneira de se aproveitar esse tempo, né? Pegava o livro e vou ler o livro”. Para Cecília, essa era a forma de fazer a viagem passar mais rápido, ela “ficava viajando no livro”.

**Carolina** é mulher cis preta, tem 45 anos e é auxiliar de limpeza. Ela não tem um emprego fixo registrado e trabalha através de diárias prestadas a vários clientes. Pela natureza de seu trabalho, cada dia Carolina está em um ponto diferente da cidade. Ela explica que todos eles são distantes de onde mora, e ela costuma passar diariamente quatro horas dentro do transporte público.

Carolina explica que iniciar a prática da leitura foi uma verdadeira conquista, pois esta chegou durante uma fase difícil de sua vida: “Eu não tinha outra coisa, eu vivia no trabalho e no sofrimento (...) Eu acho que não consigo nem dizer o tamanho disso. Porque eu, se eu não tivesse tido essa parte da leitura, eu estaria em um nível... ainda mais na pandemia, passando por onde eu tava passando. Eu acho que eu teria chegado a um surto, sabe? (...) As coisas [problemas de saúde] não deixaram de existir, mas quando você tá lendo, a forma que você vê, o ponto de vista para sua realidade melhora”. O único tempo que Carolina tem para ler é durante esse deslocamento, é a única maneira que ela entende fazer “valer a pena” essa grande parcela de tempo. “Ou tu pega um livro e faz assim ou você vai 40 minutos olhando pra cara da pessoa”.

Carolina diz, ainda, que se não estiver lendo acaba ficando irritada com as outras pessoas, pois quem está no transporte público costuma reclamar da vida, fofocar sobre os outros. Segundo ela, é comum ser abordada por alguém desconhecido que começa a relatar problemas pessoais sem que ela desse abertura para tanto. “Eu adoro pegar um livro bem grosso, porque quando é pequenininho, minha filha, imagina quatro horas a pessoa dentro de um vagão.”

**Clarice** é mulher cis branca, tem 27 anos e é coordenadora de comércio exterior. Nasceu na Zona Leste de São Paulo e morou boa parte da vida na região. Ela saía de Ferraz, depois passava por Guaianases, atravessava a linha Coral até a Estação da Luz, onde fazia baldeação para a Linha 1-Azul, em direção ao seu destino, na Estação Ana Rosa. Clarice lembra que “não tinha um dia que eu saía sem um livro na bolsa”. Um trecho de seu trajeto durava 1h30min, totalizando três horas dentro do transporte público. “É um trajeto muito longo, muito cansativo e muito difícil para ler

também porque era muito lotado, né? Aquela linha é infernal, mas ainda assim eu sempre tentava me enfiar nos buracos e levava um livro sempre na bolsa para ler (...) Foi a época que eu mais li na minha vida”. Clarice trabalha em *home office*, mas quando precisa sair de casa ela sempre leva um livro ou seu Kindle. Sobre este último explica que “eu também aderi, né? Com um pouco de resistência”.

**Graciliano** é um é homem cis preto, tem 34 anos, é poeta e professor de Língua Portuguesa. Mora no Jardim Ângela e trabalhava e estudava no centro de São Paulo. Ele gastava no mínimo duas horas para chegar nos lugares. “Eu lembro que na época que eu fazia faculdade, o tempo que eu tinha para estudar era esse momento [do transporte público]. Então mesmo ali em pé, prensado, eu táva lendo alguma coisa. (...) Li muitos livros no transporte público”. Ele sempre carregava seus livros, tanto para estudo quanto para preparação de suas aulas. Por conta de necessidade, leu muitos livros em PDF em seu celular. Atualmente, sua rotina está mais perto de casa, pois trabalha na mesma região.

Nota-se que o tempo passado no transporte público de São Paulo exige significativa parte da vida desses passageiros. As classes trabalhadoras são as que mais sofrem com a distância entre habitação e trabalho. O espraiamento da cidade é um dos motivadores dessa situação. Além dele, a segregação habitacional, o baixo número de construções mistas e o alto número populacional são apenas alguns dos fatores que agravam essa realidade.

## **6.2A influência da família e da escola no hábito de ler**

**Rachel** começou a ler quando criança, por volta dos seus cinco anos de idade. Ela aprendeu a ler através do contato com a Revista Caras. O curioso é que sua tia assinava a revista não para lê-la, mas por conta dos brindes recebidos por quem era assinante. Até hoje é possível encontrar vários desses brindes na cozinha da casa de Rachel. “E aí o meu tio começou a me ensinar a ler assim, sabe? Porque na Revista as letras são imensas, né? Aí eu lembro ele me ensinou a ler assim”. Pouco tempo depois, Rachel já se considerava uma leitora “de verdade”. Aos 10 anos de idade, as leituras indicadas pela escola não a satisfiziam mais. A mesma tia que comprava as revistas, começou a presentear Rachel com livros, pois notou que a sobrinha os devorava rapidamente. Até hoje Rachel acha engraçada essa situação, enquanto



outros colegas começaram a ler pelo contato com gibis ou literatura infanto-juvenil, Rachel é grata à Revista Caras, pois foram essas revistas que despertaram a sua curiosidade para a leitura.

Atualmente, Rachel está cursando o ensino superior e trabalha. Sua rotina é intensa e não possui muito tempo de lazer. Nota-se que Rachel tem a leitura como válvula de escape do cotidiano: “Ah, eu gosto bastante de ler em qualquer lugar, assim. Mas eu gosto de ler também em transporte, porque normalmente eu pego uma linha do metrô pesada, então, assim, me dá um escape até chegar aonde tem que chegar. Então, eu gosto de ler para viajar assim, sabe? Eu acho muito bom assim, ler para dar aquela distraída assim, sabe? Dar uma fuga de onde eu tô”. “O livro é uma fuga, sabe? Então, por isso que eu leio”. A leitura, para Rachel, tem um lado de entretenimento e outro terapêutico: “Para mim, a leitura é você viajar, é você viver mil vidas. É você ter várias histórias, viver várias realidades e viajar para vários lugares sem sair do lugar, só com um livro.”

Quando criança, a mãe de **Hilda** trabalhava em um banco por onde um vendedor de livros sempre passava. Sua mãe tinha o costume de comprar livros infantis para incentivar a leitura de sua filha. Hilda recorda que eram livros bem coloridos, alguns podiam molhar, apertar, tinham dobraduras em 3D (pop-ups). Foram esses livros os primeiros a levarem Hilda a ler. Até hoje sua memória afetiva é muito positiva em relação a esses livros infantis:

“Livro colorido, a coisa mais lindinha. O livro que podia molhar, livro que podia apertar, e aqueles que desdobravam em 3D. Ela sempre comprava e eu fazia sempre muita questão de ler tudo que ela comprava. Para uma criança, olhar aquilo era lindo. E desde então eu nunca deixei a leitura. Virou para mim uma coisa assim... eu quero consumir a leitura cada vez mais. Eu falo que a grande responsável foi minha mãe. E o curioso é que ela não lê tanto (...) Então, para mim, começou aí a minha paixão. Falo que a culpa é dela se eu abrir falência pelo que eu gasto com livro.”

**Hilda** também rememora outro familiar que foi um grande influenciador para sua paixão pela leitura. Ela brinca que seu pai era o tio divertido e seu tio era o que levava os sobrinhos para passear na biblioteca. Algumas vezes, ele pegava todos os sobrinhos e puxava: “Vamos para a biblioteca?”. Ele os levava de metrô, que já era uma aventura por si só. Cada sobrinho tinha que escolher um livro e no dia da devolução cada um deveria contar o que achou da leitura. Ela adverte que entre os

cinco sobrinhos que acompanhavam o tio, apenas ela e sua irmã acabaram por carregar o hábito da leitura até a vida adulta.

Hilda percebe a leitura como uma ampliação de horizontes, como uma forma de descoberta do mundo e das pessoas. “[Eu leio] para viajar, para me divertir, para conhecer um outro mundo que não aquilo que a gente vive. (...) Acho que é para sonhar. Ai não sei, eu sou apaixonada. É tão difícil falar para mim. É para viver um outro mundo, viver em outras histórias, conhecer outras coisas”. Para Hilda, a leitura é para “viajar sem sair do lugar onde você está. Diria para pessoa assim, pensa que você pode viver qualquer mundo, qualquer lugar e onde você quiser, sem sair de onde você está. Você só precisa mergulhar naquela leitura”.

**Jorge** lembra que quem o influenciou a começar a ler foi sua madrinha, pois ela trabalhava com a venda de livros e isso permitiu que Jorge tivesse acesso a eles ainda criança. Sua madrinha teve um sebo e depois uma banca de venda de livros. Hoje, ela ainda vende livros, mas através da internet. “A minha madrinha, minha grande inspiração com leitura”, afirma. E essa influência ficou tão marcada para Jorge que ele tenta fazer o mesmo para sua sobrinha de sete anos. “Eu apresentei pra ela livros, eu falo para ela de livros, mostro a coleção do Harry Potter. Pergunto para ela o que ela tá lendo. É uma experiência muito fascinante de ver”.

Jorge por diversas vezes comenta sua paixão pela leitura “Bastante. Nossa, eu amo ler! Eu amo biografia e autobiografia. Eu amo ler”. Sua relação com a leitura está vinculada ao lazer e ao estudo. Inclusive diferencia a função da leitura com seu suporte: “Eu gosto muito de estudar pelo Kindle. Por exemplo, mecânica quântica, todos os meus livros de mecânica quântica estão no Kindle. Eu gosto de estudar pelo Kindle. Agora, pra lazer, pra diversão, pra entretenimento, né? Eu gosto do impresso. Eu gosto de ter a sensação, a experiência de tocar nas páginas, do cheiro das páginas. É maravilhoso”.

Aqui já é possível notar o quanto o livro físico carrega uma materialidade afetiva para Jorge. “A leitura é tudo, né? Para mim, é tudo. É mais do que um passatempo, é mais do que um passar do tempo, né? Um entretenimento. Eu acho que quando você lê, você adquire mais vocabulário, você obtém mais informações sobre a sua vida, sobre a humanidade, sobre o seu país. A leitura te engrandece de diversas formas, diversas instâncias da sua vida. A gente precisa ler todos os dias”. Jorge usa a leitura para lazer, estudo, diversão e compartilhamento de conhecimento.

**Cora** aprendeu a ler na escola, e foi neste lugar que seu hábito de leitura surgiu. “Eu lembro que comecei a pegar livros da biblioteca para ler por causa de uma professora”. Segundo relatou, achou o livro bem legal e acabou lendo o livro muito rápido, em menos de uma semana. E depois disso começou a pegar livros do Sidney Sheldon, depois alguns similares, depois romances e daí não parou mais. Cora afirma ler vários livros ao mesmo tempo e entende a leitura como uma prática terapêutica. Ela gosta de livros que se tornam parte de seu momento de vida. “Teve alguns livros de quando eu passei por alguma situação difícil no trabalho, me ajudaram bastante”. Sobre o motivo de Cora ler: “Porque me distrai, porque me desestressa e tira da rotina que a gente tem, né? Acho que você acaba, querendo ou não, indo para outro lugar. Vivenciando uma outra situação, uma outra coisa”. “E sim, ele [o livro] influencia bastante, né? Por exemplo, esse que eu tô lendo “Mulherzinhas”, da Louisa [May Alcot], é muito legal. Porque, assim, ele me tira o estresse”.

**Clarice** iniciou o hábito de ler ainda na escola. Ela sempre levava livro e lia durante todo o intervalo. “Eu tava sempre com a cara enfiada no livro, preferia do que conversar com as pessoas”. Para Clarice, a leitura é “um caminho que me leva a todos os lugares dentro e fora de mim mesma. Faz com que eu encontre muitas coisas no mundo, especialmente muitas coisas em mim mesma”. Ela afirma: “não tinha um dia que eu saía sem um livro na bolsa”.

**Graciliano** começou a valorizar a leitura durante sua adolescência. Ele considera seus professores e a escola como sua maior influência. Ele não tinha muitos livros em casa, mas sempre gostou muito de poesia e culpa seus professores por esse gosto. Seus pais não tinham completado o ensino fundamental e não tinham condições de adquirir livros para seus filhos. Foi quando os professores começaram a levar Graciliano para dentro da biblioteca que ele começou a “ver o mundo”.

Ele não tinha dinheiro para nada, foi uma época difícil de sua vida, e para ir à biblioteca precisava pegar “carona no ônibus, passava por baixo da catraca, para ir na biblioteca em Santo Amaro. Aí ficava às vezes o sábado inteiro dentro da biblioteca, até a hora de fechar e trazer algumas coisas para ler em casa. E foi assim que eu fui criando o hábito da leitura”. Graciliano explica que a leitura deu um direcionamento para sua vida, pois ainda em sua adolescência ele começou a ver os livros como um caminho para assimilação do mundo e uma maneira de manifestar o que sentia. Ele

explica que a leitura está para além do livro, está relacionada com sua leitura de mundo. Ele afirma “a poesia salvou minha vida, assim como a música do Racionais salvou minha vida. Foi um conjunto de coisas. E a literatura talvez tenha sido a principal”. Para ele, a leitura é entretenimento, estudo, mudança de vida e até fez parte de sua escolha profissional.

**Rachel** aprendeu a ler aos 5 anos de idade através da Revista Caras. Sua tia assinava a revista pelos brindes e seu tio a ensinou a ler. Rachel se tornou uma leitora ávida rapidamente e começou a receber livros de sua tia. Para Rachel, ler é uma forma de entretenimento e terapia, onde ela pode viajar e viver muitas vidas.

Já **Hilda** começou a ler a partir de livros infantis comprados por sua mãe. Ela tem boas memórias dos livros coloridos, que eram interativos, e desde então nunca deixou de ler. Seu tio também a levava para a biblioteca para estimular sua paixão pela leitura. Hilda credits sua mãe por seu amor pela leitura.

**Jorge** ama a leitura, usando-a tanto para lazer como para estudo. Ele prefere ler livros físicos para lazer e livros digitais para estudo. Jorge acredita que a leitura é importante para adquirir vocabulário e conhecimento e a considera uma prática fundamental para o crescimento pessoal.

**Cora** começou a ler devido a influência de uma professora na escola e hoje a considera uma prática terapêutica para se distrair e lidar com o estresse. **Clarice** começou a ler na escola e a considera como um caminho para encontrar coisas dentro e fora de si mesma. **Graciliano** valoriza a leitura desde a adolescência, influenciado por seus professores e escola, mas tinha poucos livros em casa. Sua paixão por poesia foi cultivada pela influência dos professores. Em suma, é evidente como a família e a escola são agentes relevantes para o fomento da leitura.

### 6.3 Diferentes vivências da leitura

**Carolina** acorda às 4h30min da madrugada, horário em que até no verão o sol ainda não apareceu. Ela prepara o café da manhã de seus dois filhos adolescentes, vê quais roupas precisam ser lavadas, passa um pano na sala e põe para a rua o lixo do dia anterior. O corpo de Carolina não está relaxado, ele é tenso, rígido, resultado

direto das suas horas trabalhadas diariamente. Não houve um dia sequer de descanso na quarentena durante a pandemia. Inclusive essa foi a época em que ela mais trabalhou, porque as pessoas estiveram mais em suas casas.

Em seu relato, Carolina afirma não notar nenhuma influência direta sobre seu gosto pela leitura. Quando mais jovem ela não tinha o hábito de ler, costume que só veio em sua fase adulta. Na sua infância, quando a escola solicitava para ler um livro, era muito difícil ter acesso a ele: “praticamente você cortava a página para ler”, pois era um exemplar para a sala inteira. “A gente não cresce com aquela coisa de ler. Livro é coisa de rico”. Até a idade adulta, Carolina sentiu que não teve a opção de iniciar o hábito da leitura e afirma “o meu querer não era o poder, né? Então, a minha prioridade era comprar a Havaiana pro meu filho, né?”. Para Carolina, se não estiver lendo “meio que as outras coisas me consome a mente. (...) E lendo meio que eu entro no livro”. Sua relação com a leitura se tornou tão forte que chega a afirmar que trocou “o Diazepam pelo meu livro, tá?”. Para ela “[a leitura] é uma abertura de horizonte, é conhecer o mundo no qual é alguém, e onde ninguém me daria qualquer coisa”.

Na opinião de Carolina, essa valorização da leitura não é passada para mulheres periféricas como ela. “Se você vê a quantidade de pessoas lendo na Linha 3-Vermelha e a quantidade de pessoas lendo na Linha Azul, chega a ser nítido. É aquela [mulher] que deixou seu carrinho na garagem, pegou seu livro e foi, entendeu? E as mulheres [periféricas] não”.

Carolina é muitas coisas. Em casa ela é mãe, doméstica, conselheira, fiscal. Em seu trabalho ela é referência, suporte, profissional. E no metrô, no meio de tantos outros passageiros, Carolina se revela leitora. E ela conquistou esse papel, que não veio fácil. Ninguém em sua infância a incentivou a ler. Até mesmo na escola o acesso a livros era muito difícil. Foi uma das patroas de Carolina que disse que ela podia emprestar seus livros de forma despretensiosa. Daí surgiu uma leitora ávida e atenta. Uma leitora que discute com as linhas lidas como se discutisse com uma vizinha. Carolina não gosta de qualquer livro não, ela exige livros bons.

Os projetos de doação de livros com os quais ela já se deparou no decorrer de sua vida a fizeram se afastar da leitura. Porque os livros doados eram de autoajuda ou religiosos, e eles não a transportaram para nenhum lugar. Ela explica que quem tem um poder aquisitivo mais baixo nem tem ideia de que a leitura é algo tão extenso. A leitura de Carolina é silenciosa na prática e estrondosa em sua objetividade. Para

uma mulher que não teve incentivos em sua juventude, decidir praticar a leitura revela autonomia e inventividade.

Carolina é uma mulher que tem múltiplos papéis na vida: mãe, doméstica, profissional e leitora. Ela não teve incentivos para ler na infância, mas descobriu a leitura na fase adulta através de uma patroa. Ela valoriza a leitura como uma forma de ampliar seus horizontes e não é fã de livros de autoajuda ou religiosos, pois deseja livros bons e interessantes. Ela acredita que a falta de acesso à leitura é uma questão de poder aquisitivo e que muitas mulheres periféricas não têm acesso à leitura. A leitura, para Carolina, é uma forma de escapar da realidade e se conectar com o mundo.

**Cecília** sempre foi muito incentivada pelos pais a ler. Nem sua mãe nem seu pai concluíram o ensino fundamental, e talvez justamente por isso eles incentivaram tanto as filhas a procurar uma mudança de vida através da educação. Dentro de sua realidade, os pais de Cecília a presenteavam com gibis da Turma da Mônica, quando possível. Dessa maneira, Cecília cresceu tendo familiaridade com os livros e, por consequência, também com a escrita. Em seu relato, afirma que usava a leitura para aproveitar melhor seu tempo no transporte público, mas atualmente trabalha de casa e tem dificuldade para manter o hábito da leitura: “eu lia muito por causa do transporte, em casa eu tenho uma dificuldade muito grande de parar e ler”. Os únicos textos que tem feito parte de sua vida são “coisas técnicas, do trabalho ou coisas da pós, porque tem que ler mesmo, não tem como fugir”. A leitura, para ela, ajuda a agilizar o passar do tempo, mas também “proporciona realmente aquele tirar o véu de uma série de coisas, né? E o conhecimento que pode mudar a sua vida e tal. Mas também uma questão de aproveitar melhor o seu tempo com histórias, exercitar a criatividade, às vezes a imaginação.”

Os anos se passaram e Cecília sempre escrevia crônicas em suas redes sociais, cuja recepção sempre foi positiva por parte de seus amigos e conhecidos. Quanto mais escrevia, mais Cecília entendia sobre si e notava seu entorno. Depois de muitas crônicas publicadas e muitos incentivos, Cecília autopublicou um livro contanto seu cotidiano nos meios de transporte.

É possível notar três passos significativos em sua vida: o primeiro foi a influência da leitura em sua infância, o segundo foi a resignificação do cotidiano através da escrita e o terceiro é resultado desses dois primeiros: a participação ativa

em Saraus. A partir desse terceiro passo dado, a realidade de Cecília foi ampliada, pois ela começou a ter novos entendimentos sobre quem era e sobre os outros. Teve contato com grandes nomes da Literatura Marginal/Periférica, como Sérgio Vaz, Alessandro Buzzo, Sacolinha, dentre tantos outros. Suas crônicas foram performadas por Cecília e por outros artistas em Saraus por toda São Paulo. O mais marcante deles foi quando suas palavras chegaram até jovens detidas através de um sarau realizado pela Fundação Centro de Atendimento Socioeducativo ao Adolescente (CASA).

“Então, assim eu paro realmente para ver, assim, que a Cecília de antes não faria isso de jeito nenhum. Teve esse pessoal que organiza, eles chegaram para mim e eles fazem sarau na penitenciária feminina do Butantã. Então, assim, é muito diferente a penitenciária masculina da feminina, né? Então, na penitenciária feminina tem muitas mulheres que por defesa própria, na questão de se defender acabaram matando marido, né? E às vezes estava grávida. Então é apartada dos filhos, então, assim é muito sofrimento, né? E ele levou meu livro para ler, né? E aí ele leu uma crônica lá e tal. E aí de repente todo mundo começou a dar risada. As mulheres começaram a dar risada. E ele falou assim: ‘Olha fazia muito tempo que a gente não via elas darem risada’”.

“Assim, isso é uma coisa que sempre me emociona. Você não sabe o quanto você faz. Então dá para ver o poder realmente da escrita, né? Às vezes ela [a pessoa ouvinte] sair um pouco daquele problema que ela vive através de uma história, através de uma leitura, né? Como faz a pessoa amenizar um pouco da dor da vivência dela através de alguma coisa que ela leu...”.

**Machado** relata uma infância muito dura, com muitas dificuldades. Ele era analfabeto até seus 11 anos de idade. Ele discorreu sobre seu passado difícil, quando na infância esteve por mais de dois anos em situação de rua com sua mãe. Até hoje Machado lembra o dia em que ganhou seu primeiro livro nos mínimos detalhes. Ele estava na rua com sua mãe quando uma senhora passou por eles e perguntou se eles aceitavam doações de comidas, roupas e calçados. Eles responderam positivamente. “Quando ela veio, ela me trouxe roupas e alimentação. Então de repente eu vi que tinha uma Bíblia dentro do carro e, também, tinha um livro da Turma da Mônica. E aí eu falei ‘posso ver?’. Talvez era coisa de adolescente, o livro brilhando desenhos coloridos, sabe? Chama a atenção. ‘Você sabe ler?’ [ela perguntou]. Eu falei ‘mais ou menos, tia.’ E ela pegou e falou assim ‘Então leia para mim’. Gaguejando, porque não

sabia ler direito, mas porque também eu era gago, eu comecei a ler para ela. Ela olhou para mim, pegou e falou assim: 'Que lindo. Fica para você'. Aquilo foi uma coisa que ela entendeu. Não é porque você está na rua que você não tem cultura e você não queira mudar de vida, entende? Aí minha mãe começou a falar 'Agora você vai começar a ler então'. Então a minha história com leitura ela não é por causa que o pai era de faculdade... Não. A minha leitura é porque eu nunca aceitei ser quem eu era e nem quero continuar sendo quem sou, eu quero mais e vai vir pela leitura, não adianta".

Nessa mesma época, a mãe de Machado pedia que ele lesse a Bíblia em voz alta para ela. Ele a considera a maior incentivadora do seu hábito de ler. "Ela me ensinou que a maior riqueza vinha pela leitura, por mais que estávamos na rua. Aquele cenário não poderia impedir que eu tivesse educação. Machado considera a leitura destinada para seu "desenvolvimento de vida". Após discorrer sobre seus desafios de vida, Machado afirma que "a leitura ela é tudo aquilo que o ser humano não consegue ser para mim".

Nota-se o quanto a leitura foi um salva-vidas para ele: "Eu amo demais a pessoa com quem eu estou, mas ela não me preenche com as palavras dela, porque a leitura é muito mais, a leitura é um Deus para mim. A leitura é uma guerra. A leitura é uma paz". A relação de seu passado com a leitura é tão forte que Machado diz saber até sua vigésima leitura. "A primeira foi a Bíblia. O meu segundo foi a série da Turma da Mônica. O meu terceiro livro foi um mangá japonês... O livro que marcou minha juventude foi "A invenção de Hugo Cabret"... (...) Eu leio porque a leitura é a resposta, eu leio porque a leitura é a luz para o teu caminho, ela é guia para você. Por que eu leio? A leitura me faz ser quem eu sou. Eu leio porque eu vou aprender ser mais ético, ser mais compreensivo, ser mais manso, ser mais de caráter. A leitura, ela te ensina a como você usar o que você tem. Pronto, a leitura, educa você. A leitura é o professor. Ela é o mestre. É isso por isso que leio".

Para Machado, a melhoria de vida veio e continuará a vir através da leitura. Machado acredita que a principal função da sua leitura pessoal é difundir cultura aos outros: "Quando você lê na rua, você não lê só para você, você lê para outra pessoa. Então você tem que ter uma postura, uma ética, fisicamente falando, corporalmente falando. Leia de uma maneira que o teu semblante demonstre segurança, felicidade e alegria para isso". Também acredita na leitura como uma atividade para formação



peçoal e educação: “Eu leio porque a leitura é a resposta. Eu leio porque a leitura é a luz para o teu caminho. Ela é guia para você. Eu leio porque eu vou aprender a ser mais ético, a ser mais compreensivo, a ser mais manso, ser mais de caráter. A leitura ela te ensina como você usar o que você tem, pronto a leitura, educa você.”

Machado teve uma infância difícil, passando por mais de dois anos em situação de rua. Ele era analfabeto até seus 11 anos de idade, mas isso mudou quando ele ganhou seu primeiro livro de uma senhora. A leitura foi incentivada pela mãe de Machado, que o ensinou que a maior riqueza vem da leitura. Para Machado, a leitura é tudo o que o ser humano não consegue ser para ele. Machado diz que lê para aprender a ser mais ético, compreensivo, manso e de caráter. Para ele, a leitura é a resposta, a luz para o seu caminho e um guia. A leitura o faz ser quem ele é e continua a trazer melhoria para sua vida.

#### **6.4 Livros mencionados**

Apesar de não ser o foco da pesquisa, no decorrer das conversas nossos entrevistados acabaram por citar alguns títulos e autores com os quais tiveram contato no decorrer de sua vida. **Jorge** comenta sobre o “O Pequeno Príncipe” e que atualmente está lendo um livro religioso espírita. Além disso, ele menciona ter lido a autobiografia da Rita Lee, obras de Machado de Assis, Eça de Queiroz e Shakespeare. Entre os livros de ficção, ele menciona "O Mundo de Sofia" e a saga de “Harry Potter”.

**Machado** revela uma grande quantidade de livros lidos, mas não cita muitos títulos específicos. Ele fala da Bíblia, dos gibis da Turma da Mônica, e d’A invenção de Hugo Cabret. Ele diz ler livros religiosos em hebraico, mas que gosta da mesma maneira de ficção e não ficção. Lembra de autores como Mário Sergio Cortella, Leandro Karnal e Luiz Felipe Pondé.

As leituras mencionadas por **Cora** incluem: livros de épocas passadas, como "Mulherzinha"; Livros de espiritismo, como "Despertar para a Vida", de Eliana Machado. Autores como Jane Austen, Padre Marcelo e Padre Fábio de Melo. Também citou livros como "A adorável loja de chocolates de Paris", de Jenny Colgan, e "Manual de assassinos para boas garotas", de Holly Jackson, “Mulheres Que Correm Com Os Lobos”, de Clarissa Pinkola Estés, e a saga “Crepúsculo”.

**Rachel**, por sua vez, prefere livros de ficção e histórias, mas também se considera aberta a experimentar outros gêneros como romance e drama. Ela tem mudado seus gostos, mas atualmente está lendo mais livros de romance ou drama e menciona que não gosta de ler coisas reais, além de evitar livros históricos. Alguns dos autores e títulos mencionados por ela incluem: "Turma da Mônica Jovem", John Green, Suzanne Collins, Rick Riordan. Percebe-se que Rachel aprecia literatura juvenil.

**Hilda** gosta de ler ficção e atualmente está dedicada aos clássicos. Ela diz que tem uma biblioteca pessoal em sua casa e que prefere ler ficção. Relata também que tem dificuldades de concentração ao ler não ficção, por isso prefere um ambiente mais focado. Ela já leu alguns livros de Stephen King, mas não gostou e não pretende investir mais neste gênero. Ela menciona ter lido alguns livros de Fiódor Dostoiévski, como "Crime e Castigo" e "Os Demônios", também menciona o livro "Sal" do André Luiz e a saga "Harry Potter".

**Carolina** menciona ter menos condições financeiras para a aquisição de livros e que sua preferência é por livros de ficção. Ela comenta que não tem muito apreço por livros religiosos e de autoajuda, por isso considera que outros gêneros são literatura de verdade. Ela mencionou algumas obras específicas: "O Homem que Era Quinta-feira", de G. K. Chesterton, "Crônica da Casa Assassinada", de Lúcio Cardoso, e "1808", de Laurentino Gomes.

**Clarice** pontua que costuma selecionar os livros a partir do gênero e menos na autoria, mas que a seleção de livros muda no decorrer dos anos. Em sua juventude ela leu muitos livros de ficção. **Graciliano** prefere ler poesia, livros de conto e crônica ou um romance já começado ao invés de livros teóricos no transporte público, pois acha mais fácil de acompanhar a leitura. Ele cita a banda Racionais.

As conversas revelaram que cada entrevistado tem gostos literários distintos, mas que a maioria demonstra flexibilidade quanto ao o que lerá, de acordo com seu momento de vida. Os entrevistados não parecem ser fixados em um gênero específico.

Muitos livros citados são *best-sellers*. Segundo Reimão (2018), os *best-sellers* são diretamente ligados à quantidade de vendas no mercado editorial. Ao falar de

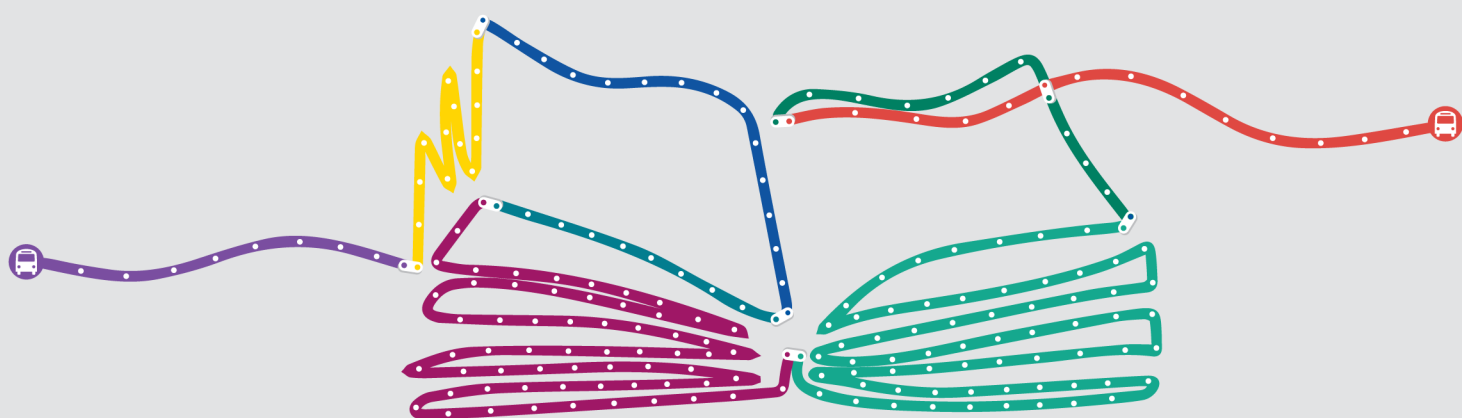
literatura de ficção, essa expressão também começa a fazer referência a um certo tipo de texto, com características específicas de um tipo de narrativa ficcional:

Há um consenso de que essa literatura, descendente do romance-folhetim, expandiu-se a partir de meados do século XIX e especialmente no século XX, e de que esses textos devem ser inseridos na lista dos primeiros produtos da indústria cultural, a qual, por sua vez, é vinculada à fase monopolista do capitalismo e à sociedade de consumo. À parte esse consenso, há várias formas de caracterizar a literatura de massa (REIMÃO, 2018, p. 9).

Os *best-sellers* costumam ser muito divulgados e podem incluir uma variedade de gêneros, ficção, romance, suspense, histórias reais, autoajuda, entre outros. Geralmente, aparecem nas listas dos livros mais vendidos por um significativo período de tempo, e não é raro terem adaptação para a televisão ou cinema.

# Capítulo 7

## A leitura em trânsito



Esses dias tinha um moleque na quebrada  
com uma arma de quase 400 páginas na mão.  
Uma minas cheirando prosa, uns acendendo poesia.  
Um cara sem nike no pé indo para o trampo com o zóio  
vermelho de tanto ler no ônibus.  
Uns tiozinho e umas tiazinha no sarau enchendo a cara  
de poemas. Depois saíram vomitando versos na calçada.  
O tráfico de informação não para, uns estão saindo  
algemado aos diplomas depois de experimentarem umas  
pílulas de sabedoria. As famílias, coniventes, estão em  
êxtase.  
Esses vidas mansas estão esvaziando as cadeias e  
desempregando os Datenas.  
A Vida não é mesmo loka?

Sérgio Vaz. *A vida é loka.*

## CAPÍTULO 7 – A LEITURA EM TRÂNSITO

No decorrer das entrevistas realizadas, a procura pelo objeto de estudo sempre esteve no horizonte. O objetivo era capturar as dimensões que a leitura tomava especificamente no ambiente do transporte público. Visto que cada entrevistado trouxe situações e percepções pessoais, cabe a mim a tentativa de explicar que as impressões registradas compõem uma visão não conclusiva acerca do tema em estudo.

Neste capítulo são apresentados os relatos dos entrevistados agregados a partir de categorias que surgiram através da análise das entrevistas. Em um primeiro momento, será desenvolvida a materialidade da leitura no que diz respeito aos suportes citados e às especificidades de uso de cada suporte distinto. Também serão palco de discussão as nuances que a leitura no espaço público apresenta em contraposição ao espaço doméstico.

Posteriormente veremos algumas barreiras e dificuldades vivenciadas pelos sujeitos. Desde o entendimento que cada um tem em relação ao tempo da leitura durante uma viagem, até a maneira como ocorrem as interações com outros passageiros leitores e não leitores.

### **7.1 A materialidade da leitura: escolhas e cuidados**

A materialidade da leitura está associada à relação entre o leitor, o espaço e o tempo. Além de uma atividade mental, a leitura é uma experiência física que constrói diferentes sentidos de acordo com a textura do papel, o cheiro das páginas, o peso do livro, a quantidade de páginas, o tipo de encadernação, o desenho tipográfico etc. A postura do corpo, a iluminação do ambiente, o espaço disponível e os cinco sentidos do leitor são o que compõem a percepção da leitura pelo viés da materialidade.

**Jorge** prioriza o formato impresso para leituras de lazer e comenta: “Gosto de ter a sensação, a experiência de tocar nas páginas, o cheiro das páginas. É maravilhoso!”. No que diz respeito aos estudos, ele prefere o uso do Kindle, embora o aparelho não proporcione o mesmo prazer do formato físico. Para ele, o seu momento de estudo é uma exceção, pois prefere o Kindle ao invés do livro impresso, pois com ele há uma liberdade para marcar e interagir com o texto. “Recentemente

adquiri um Kindle, mas assim, minha paixão é livro impresso. Confesso que eu não leio muito pelo Kindle, mas é, tenho muitos livros no meu Kindle, né? Tô estudando mecânica quântica por ele. E além do Kindle, [levo] mais dois livros na mochila”.

Além disso, Jorge declara que gosta mesmo de “ir pulando de uma leitura pra outra”, de ir misturando os livros, ao contrário das pessoas que leem um por vez. Quanto ao peso do livro, ele afirma que isso não interfere em sua escolha do que levar ao transporte público. E, apesar de reconhecer a vantagem do Kindle, que “não pesa quase nada”, ele prefere o impresso para leituras de lazer. Comenta que já levou livros grandes consigo:

“O Mundo de Sofia’, por exemplo, eu li no transporte público e é grosso, pesado. A saga do “Harry Potter”, indo pros *best-sellers*, né? A ‘Ordem da Fênix’ é uma grossura só. O ‘Enigma do Príncipe’ é grandão também, não é o ‘Cálice de Fogo’, mas é grandão. Então eu li no transporte público tranquilamente [porque] o peso para mim não interfere. Mas eu vejo muita gente optando pelo Kindle por causa do peso dos livros sim, e no Kindle tem a vantagem de você levar vários livros num aparelhinho que não pesa quase nada”. Além disso, Jorge também nota que ao levar o livro impresso, ele atua como indicação de leitura para outros passageiros. Com o Kindle ele não pode dar essa sugestão, pois só aparece a marca do aparelho.

**Machado** prefere levar livros físicos ao transporte público “porque isso vai chamar a atenção”. Ele diz não se importar com o tamanho e conta que, em uma situação, já chegou a ler o dicionário do começo ao fim:

“Esse dicionário é o dicionário mais completo. Teve uma época aí que eu decidi ler ele totalmente. Eu sou leitor de papel, eu não vou para o Google... Não, não, eu vou para o dicionário. Há pouco tempo, eu estava com meu filho de 16 anos e ele falou ‘Pai, desculpa, mas você tá me tirando com esse dicionário?’ Aí eu falei ‘Velho, tá com vergonha? Por favor, vai lá pro outro vagão, mas eu vou continuar lendo’. Então, assim, para mim não tem grossura de livros. Não importa o horário. Isso é de manhã muito lotado no metrô ou é bem já de tardezinha ou à noite. Para mim não importa, [eu leio] qualquer grossura”.

Machado já teve mais de um *tablet*. Ele costuma levar o aparelho eletrônico em viagens de avião ou de carro, mas em transporte público sempre opta pelo livro impresso. Em seu *notebook*, Machado diz ter mais de cinco mil livros e está na

tentativa de voltar a se adaptar a ler livros em PDF, e já adquiriu os óculos próprios para leitura em computador.

**Cora** diz escolher o livro conforme a situação. “Tem alguns que eu não levaria pro metrô, que são os mais pesados” e “alguns eu tenho medo de estragar também, porque são livros mais especiais, mais caros”. Ela explica que costuma levar o Kindle ou livros menores para ler em situações desconfortáveis, como quando imagina que não vai encontrar um assento livre. “Eu costumo sempre levar algo a mais quando eu vejo que eu não vou conseguir sentar no vagão, né? Eu já fui nesses horários quando tá lotado. Aí eu já levo tipo um Kindle que dá para pegar ali e ler, né? E também [levo] alguns livros mais leves e menores assim, que aí eles ocupam menos espaço, né? E mesmo lotado você consegue ler”. Ela explica que o tamanho do livro que carrega depende também do que ela está usando como acessório. Se leva uma mochila, ela acaba por aceitar levar livros maiores, mais grossos. Mas se ela for “só no shopping. O Shopping Tatuapé dá uns 20 a 30 minutos até lá de trem, por exemplo, de CPTM. Aí eu quero levar uma bolsa menor, eu levo um livro menor sim”.

**Rachel** comenta que às vezes está mais no Kindle e, às vezes, mais no livro físico. “Agora eu me adaptei com o livro físico no metrô, não sei como, mas eu consegui me adaptar, porque é difícil você mexer, virar a página, segurar e tentar se manter equilibrada pra não cair”. Além disso, ela costuma carregar alguns livros no Kindle e no impresso, para facilitar o uso e pegar o que for mais conveniente em cada momento. Inclusive ela compartilha que comprou seu Kindle por conta de indicações:

“Agora eu parei, mas na época eu gostava bastante de ver resenha e indicação de livro no YouTube. E aí eu vi umas blogueiras falando sobre o Kindle antes do Kindle estourar assim, né? Eu vi bastante gente falando sobre e eu achei bom. Eu não tava querendo gastar tanto dinheiro com o livro físico. E ele é bem mais em conta, né? E aí eu falei: Ah, vou comprar, né? Aí eu comprei, mas aí eu tava, eu acho que era época de pandemia, então, assim, eu nem tava no transporte. Aí depois que eu comecei a usar, né? Na ida pra faculdade e tudo mais”.

Rachel relata que em alguns momentos se sente observada e até diminui a letra do Kindle: “normalmente eu dou uma variada [no que estou lendo]. Tem vez que eu tô mais no Kindle e tem vez que eu tô mais no livro físico. Agora tô na fase do livro físico, então assim é mais difícil a pessoa acompanhar o que eu tô lendo. Quando eu



tô no Kindle e eu me sinto um pouco observada, aí eu diminuo a letra né? Não dá para você ler. Mas na maioria das vezes eu nem ligo, porque às vezes tô tão concentrada ali que eu nem percebo”.

Depois de se adaptar ao Kindle, houve um período que Rachel disse ter desaprendido a ler o livro físico por ter passado muito tempo lendo apenas o livro digital. Foi sua presença na Bienal do Livro que a fez “querer voltar a ler livro físico, porque eu tava só lendo coisa no Kindle. Muita coisa! [Estava] no Kindle direto, assim. E aí eu tava sentindo falta porque eu parecia que eu tinha desaprendido como ler um livro físico sabe? Eu sentia que eu não conseguia ler direito porque a letra era pequenininha. Tem algumas limitações do livro físico que não tem no Kindle, né? Ele também é bem mais prático, né? Enfim. Na Bienal eu falei ‘Não, preciso voltar a ler livro físico’. Aí comecei a me forçar a ler. Depois do primeiro livro que eu li já voltou a rotina”.

**Hilda** sempre está com duas ou três leituras ao mesmo tempo. Ela diz que já levou “uns calhamaços” no transporte público e que não tem preconceito quanto ao tamanho ou formato do livro, mas esclarece: “Eu gosto mais do livro físico, tá? (...) Gosto do contato, da textura, do cheiro...”. O que Hilda costuma fazer é moderar no peso da mochila quando estiver com o *notebook*: “Se eu já vou estar com um *notebook* na bolsa, vou estar com um monte de coisa na mochila, aí eu levo um livro mais fino para esse dia”. Ela explica que seu trabalho às vezes demanda a visita a clientes: “Se eu sei que eu vou num cliente e depois diretamente para outro cliente, e só depois eu vou voltar pra minha casa, aí tem toda a dinâmica, né? O que eu faço: eu já vou estar com o *notebook* na bolsa, vou estar com um monte de coisa dentro da mochila. Aí eu levo um livro mais fino para esse dia, mais especificamente para esse dia”. Ela diz que gosta muito daquele marcador de imã, pois com ele “eu marco exatamente onde eu parei”.

Hilda possui um *Kindle*, um dos modelos mais recentes, mas lê muito mais no livro físico. Ela questiona: “Eu não sei se eu sou muito radical, assim, mas eu gosto desse contato, da textura, do cheiro. Eu não rabisco tanto meus livros”. Só opta pelo Kindle se for fazer uma viagem na qual ficaria inviável levar seus livros impressos. Mesmo assim, ela conta que já chegou a viajar com meia dúzia de livros pesados na mala.

**Cecília** levava em suas viagens pelo transporte público livros um pouco mais leves, por conta da comodidade. Ela conta que comprou um *Kindle* acreditando que iria ler mais, mas confessa que ele foi só uma “doce ilusão”. Como hoje ela trabalha mais no formato *home office*, relata ter mais dificuldade para ler. Quando seu filho de 19 anos indica uma leitura, ela até tenta inserir em sua rotina, mas ultimamente não está conseguindo ler quase nada: “Eu lia mais o livro físico”. Ela comprou o *Kindle* na intenção da praticidade e variedade de livros que poderia carregar, mas como sua rotina se manteve a mesma ela continua com dificuldades para ler. Ela explica que comprou o *Kindle* durante a pandemia, mas “essa pandemia deixou a gente muito cansada de tela, de ficar com olho parado e quando a gente tem um descanso a gente quer olhar para outra coisa, né?”.

**Carolina** não tem acesso a *tablet* ou computador e conta que lê exclusivamente em livro físico. Por conta da maioria de seus livros serem emprestados, ela tem muito cuidado para que se mantenham com a mesma qualidade para poder passar para outras pessoas após sua leitura. Uma de suas colegas produziu capas protetoras de pano, a “almofadinha do livro” – como chama Carolina – sempre é usado e todas as demais adotaram.

“Todo mundo tem isso aqui isso, a almofadinha do livro. Então, uma colega na pandemia tava sem trabalhar e ela fez isso aqui, ó [mostra a proteção para livros] para cuidar dos livros. [e elas] colocam aqui dentro porque tem que devolver no mesmo estado porque veio de pessoas que cresceram tendo cuidado com a cultura. E a gente quando pega um livro, falei ‘olha, esse livro foi doado para esse projeto. Esse livro foi de uma pessoa e olha o estado em que esse livro foi levado’. Então assim, né? Aí você fala: ‘ai, preconceito, que preconceituoso, não é?’. É que o pobre, eu como uma mulher pobre posso responder, não tivemos hábitos de cuidado. Então você ter um cuidado nem todos têm. Não quero dizer para você que eu sou exceção, né? Tem pessoas amigas que sabem cuidar, geralmente as pessoas que gostam da leitura sabem que depois dela vai passar pra frente aquilo. Então tem que ter cuidado. Quem gosta e quem sabe o valor que é uma leitura, né? E ela ganhou uma graninha, viu? Porque a gente teve que comprar porque ela tava sem trabalho. E eu acabei divulgando porque pelo menos eu devolvo [o livro] tão bom.

Durante a entrevista ela mostra a leitura da vez, o livro “1808”, e questiona se aquele livro parece ter passado por várias outras pessoas por conta de seu estado de

conservação. “Tipo, cinco pessoas ficaram com esse livro andando subindo e descendo no metrô. Não parece que tá novo? Que acabou de sair da loja? Entendeu? E esse livro já foi passado, então é tudo isso assim em termos da responsabilidade desse projeto, sabe?”. De fato, o livro parecia ser novo. Carolina não gosta de livros pequenos, pelo contrário, comenta que “adoro pegar um livro bem grosso, porque quando é pequenininho [não dá conta de] quatro horas dentro de um vagão”. E acrescenta: “Como uma mãe que pega a batata na promoção lá na Saúde a dois reais a bacia, filha, vai achar que um livro é pesado?”.

**Clarice** sempre leva o livro ou seu Kindle consigo ao sair de casa. Ela comenta que teve certa resistência para aderir ao livro digital, mas que agora já está adaptada. Apesar de ter acesso à leitura dentro de casa, ela afirma que costuma pegar mais no celular, e que a rua “pede” suas leituras. Ela, contudo, evita levar livros muito grandes e costumava conciliar a leitura de um grande com a de um menor, para poder sair de casa com menos peso “porque é desconfortável carregar livro muito pesado”.

**Graciliano** não tem acesso a *tablet*, mas lê vários livros em PDF em seu celular. Para ler no celular precisa ser um caso de necessidade. Ele deixa claro que gosta “muito mais do livro físico mesmo, impresso. O que eu leio *online*, eu leio no celular, né? Baixando o PDF. Mas é por extrema necessidade, que às vezes eu não consigo comprar o livro ou porque é uma demanda imediata, né? Tem coisas que a internet nos facilita, né? Então é por necessidade que eu leio *online*, mas se eu pudesse eu só lia livro impresso. Até porque, assim, eu não tenho Kindle, né? E celular é algo que tira muita nossa atenção, porque eu tô lendo ali o livro aí chega uma notificação da rede social ou alguém liga, aí já perde, né? Quando você tá ali segurando, é você e o livro”. A concentração é muito mais difícil no aparelho móvel, porque durante a leitura as notificações acabam por ocupar a tela e demandar sua atenção. Se fosse possível ele leria apenas livro impresso.

## 7.2 A leitura doméstica e a leitura no espaço público

**Jorge** considera que a maioria dos seus livros podem e devem ser levados para fora de casa, onde ele possa lê-los em seu dia a dia. As exceções são os clássicos, como Machado de Assis, Eça de Queiroz, Shakespeare etc. Ele comenta que gosta de lê-los em casa, para “degustar melhor na tranquilidade de casa”. Seu

hábito de leitura é feito muito mais fora do que dentro de sua casa, Jorge comenta que até prefere assim. “Eu acho que os que não saem de casa são os clássicos, que inclusive eu quero relê-los (Machado de Assis, Eça de Queiroz, Shakespeare). Só esses livros não saem comigo. Eu gosto de tê-los em casa para lê-los em casa, os que saem comigo são os que eu tô lendo atualmente, né? Os clássicos eu quero degustar melhor na tranquilidade de casa”.

Jorge explica como a leitura é afetada por barulhos e distrações ao redor. Ele menciona que estava lendo um livro com concentração quando uma briga aconteceu no transporte público, o que o fez perder a concentração e parar de ler. “Eu tava parado na porta com meu livro, não lembro agora qual livro que era, mas eu tava lendo compenetrado. Aí entra uma senhora gritando, porque tinha sido empurrada na plataforma. Aí começou. Ela entrou com um cara empurrando ela. Os dois entraram gritando, brigando, discutindo. Eu falei assim ‘Meu Deus. Acho que vai sair tapa aqui dentro’. Mas a briga foi tão acalorada que isso me fez perder a concentração, eu tive que parar de ler por causa dessa briga. Eu tive que parar na estação seguinte, entrei no outro vagão para tentar retomar a leitura, mas eu não conseguia. Fiquei tão estressado com a cena que eu tive que parar”.

Ele também menciona que conversas ao seu lado o atrapalham na leitura, e ele precisa se mudar ou parar de ler para retomar a concentração. “Se tiver algum casal ou duas pessoas conversando do meu lado, isso me atrapalha um pouco. Aí eu paro a leitura ou eu me distancio e vou tomar outro lugar. Isso me atrapalha mesmo”. Além disso, ele menciona que não consegue ler e ouvir ao mesmo tempo, então ele precisa escolher entre ler ou usar fones de ouvido.

Da mesma maneira, Machado defende que todos os seus livros podem ser levados consigo pelos seus trajetos. Ele tem apenas uma edição de “A invenção de Hugo Cabret” com a qual tem uma relação afetiva muito forte e não deixa sair de seu lugar. Para Machado, ler no espaço público é motivo para incentivar outras pessoas a lerem também. Ele transforma seu hábito pessoal em missão social. Machado gosta de compartilhar sua paixão por livros, inclusive lendo em voz alta em público. Usa fones de ouvido para bloquear barulhos externos e aumentar a concentração. A leitura é importante para sua cognição e tem feito com que tenha uma boa relação com as pessoas ao seu redor. Ele gosta de anunciar a importância da leitura e, às vezes, as pessoas ao seu redor – como músicos – se juntam para fazer música juntos.

**Cora** costuma levar livros menores ao sair de casa e evita carregar os mais pesados. Ela tem receio de estragar algumas edições especiais que possui, por serem mais caras e maiores. Essas ela costuma deixar em casa. Cora nota muita diferença quando lê em sua casa e nos seus trajetos. Ela percebe que a leitura que realiza no transporte público consegue ser mais concentrada e atenta do que em outros lugares. Os lugares silenciosos incomodam e dão sono à leitora. “Muito silêncio me incomoda”. Ela prefere o entra e sai dos vagões, a movimentação. Em casa, para espantar o sono, Cora conta com a rede de descanso para manter seu corpo em movimento enquanto lê. “Eu amo a rede e fico lá com ele [o livro] lá e acaba tendo movimento, né? A rede também traz essa questão do movimento. Aí tem um movimento aí, é como se eu não estivesse sozinha”.

Cora comenta que a capacidade de se concentrar na leitura, mesmo com barulho ao redor, depende mais do livro e do seu envolvimento com ele. Em alguns casos, a leitura pode ser tão interessante que não há nenhuma distração. Por outro lado, se ela estiver desinteressada ou estressada, pode ser difícil de se concentrar na leitura, mesmo em um ambiente tranquilo. “Às vezes pode tá um barulhão e se eu tiver lendo um livro que eu tô gostando muito, nossa! Nem sei o que tá acontecendo ao meu redor”. No entanto, para Cora, o uso de fones de ouvido não é uma opção, pois prefere se concentrar na leitura sem distrações.

**Rachel** sente bastante diferença entre sua leitura doméstica e a do espaço público. O que é mais afetado são o seu conforto e sua comodidade. “Hoje eu tava lendo meu livro lá bem tranquilinho aqui, segurando aqui, e aí o metrô deu uma brecada assim, tá? E aí o meu livro fechou e não sei mais onde eu tava. Se eu tivesse na minha casa por exemplo, isso não teria acontecido e é mais confortável, né?”. Ela costuma ler em diferentes locais, mas tem como preferência o ambiente doméstico e a biblioteca da faculdade. Ela também menciona que gosta de ler em silêncio, mas conseguiu se adaptar ao barulho da faculdade. Quando o meio de transporte é desconfortável, ela prefere ler no Kindle. Ela tem duas opções de leitura, o Kindle ou o livro físico, e escolhe o Kindle dependendo da situação. Rachel não tem problemas com concentração ao ler. Ela se sente imersa no livro e não presta atenção aos barulhos ao seu redor. Ela prefere ler em lugares silenciosos, mas também pode ler em lugares barulhentos, pois consegue se concentrar. Ela gosta de ler o tempo todo, em qualquer momento livre que tenha.

**Hilda** leva um livro consigo para qualquer lugar, mesmo que não vá ler. Seu lugar preferido para ler é no metrô, porque é quando ela tem mais tempo para isso. Às vezes, Hilda tenta programar um tempo para ler em casa, mas sempre acaba fazendo outras coisas. “É muito raro eu falar assim: ‘Nossa, agora eu tô tranqüilona. Vou aqui deitar no sofá e ler meu livro’. Eu consigo, mas aí eu tenho que me propor a isso [a leitura]. É um dia que eu falo assim ‘Hoje eu não vou fazer no mercado. Hoje eu não vou limpar nada. Não vou arrumar a casa. Hoje eu vou tirar essa tarde para ler’. Aí eu tenho que me programar”. Hilda gostaria de ter mais tempo para ler, mas não necessariamente no transporte. Ela tem facilidade em ler com pessoas por perto. “Às vezes eu pego um período do meu dia, seja de manhã, seja à noite, para focar mais nisso. Assim, a minha casa é bem tranqüila, não tem cachorro nem nada, né? Aí tanto faz [ler] na sala, na varanda, no quarto. É tranqüilo”.

Hilda gosta de ler livros de ficção e não ficção, mas precisa estar em um ambiente focado para ler os livros de não ficção, senão ela acaba se distraindo. Ela também menciona que já leu alguns livros de terror, mas não gostou e, portanto, não pretende ler mais. Ela não consegue se concentrar sempre, mas depende do dia. Quando está lendo em público, como no metrô, ela fica desfocada com facilidade, a não ser que esteja lendo um livro de ficção. Ela também menciona que não gosta de andar na rua ouvindo música, pois não consegue perceber o barulho do ambiente.

**Cecília** tem dificuldades em se concentrar na leitura, especialmente em casa, onde há distrações, como séries e filmes. No entanto, ela consegue se concentrar melhor no trem, onde não há muitas opções de distração. Para Cecília, a concentração na leitura é fundamental e uma forma de se envolver com a história. “Eu começo a ler [em casa] e dá sono. Não sei se é porque leio mais confortável, porque sei lá, encosta na cama ou encosta no sofá. Aí você já vai dando aquela ajeitadinha assim, né? Você vê, já era. Toda vez que eu pego alguma coisa para ler em casa, né? Por mais que eu queira ler e a história tá boa. (...) Então eu acho que no trem, como você tá obrigado a estar ali, você tá ali e não tem pra onde fugir, então eu acho que o que tinha que fazer era ler, né? E focar naquilo pra sair das outras distrações, né?”. Cecília explica que quando ela está lendo um livro que gosta dentro do transporte público, ela consegue absorver totalmente a história e nada a distrai. Ela não se importa com barulhos externos, como pessoas gritando ou música alta ao seu lado, desde que não sejam muito incômodos.

**Carolina** gostaria de ler em casa, mas, como mãe de dois filhos adolescentes, não tem privacidade suficiente por ser constantemente interrompida. “Como eu sou mãe e eu tenho dois filhos adolescentes com 14 e 11, eles começam [a falar] e então eu não tenho essa privacidade para estar dentro da leitura, onde eu possa ler sem ser interrompida”. No trem, por outro lado, ela tem a leitura como prioridade e consegue voltar sua concentração para o livro. Ela consegue ler no transporte “porque são especificamente duas horas nítida, eu não vou parar para eventualidades que me ocorrem em casa sendo mãe, né?”. Carolina relata que antes se incomodava com o barulho, mas hoje já está acostumada. Ela gosta de ler, mas às vezes a conversa de outras pessoas e a fofoca a incomodam. Carolina afirma que o barulho do trem não a incomoda, mas sim a falta de um livro para ler. Ela se perde tanto na história que às vezes perde a estação, isso é a pior parte.

**Clarice** prefere ler em lugares públicos, como no transporte ou na praia ao invés de em casa, pois ela consegue se concentrar mais em sua leitura. Quando está em casa, ela sente que precisa estar alerta para interações com sua família e acaba tendo menos tempo para ler. Ela menciona que, mesmo quando há pessoas por perto, ela consegue se desligar do que está acontecendo ao seu redor. Além disso, Clarice afirma que, em lugares públicos, ela tende a se distrair menos com seu celular. “Eu acho que no transporte eu conseguia focar melhor, porque em casa, quando tinham interações ao meu redor, eu sempre tava alerta para prestar atenção no que estava acontecendo. Então as conversas que estavam tendo no transporte público eu conseguia desligar, porque não era um assunto do meu interesse, né? Então, mesmo as pessoas falando e tudo mais, eu consigo me desligar agora. Eu não sei, eu nunca fui de pensar muito sobre isso, mas eu gosto muito de ler em lugares públicos. Às vezes, em casa sozinha, eu tendo a pegar mais o celular”. Ela vivia em um ambiente barulhento, com uma casa cheia de mulheres que falavam muito, então ela estava acostumada a ler no barulho. Portanto, o barulho do trem de transporte nunca a incomodou.

**Graciliano** percebe uma grande diferença entre ler durante suas viagens e em uma biblioteca. “Eu costumo não pegar muitos livros teóricos para ler no transporte público, porque por mais que ali, às vezes, você vai entrar no livro e ficar no mundo do livro; o transporte público gera outras situações, né? (...) É uma concentração

diferente da de você estar numa biblioteca, estar em casa. Em casa a leitura flui melhor, né? No transporte público tem que adaptar”. O barulho, o movimento e as pessoas acabam atrapalhando sua compreensão. Ele diz que em casa e na biblioteca a leitura flui melhor.

Em suma, Jorge menciona que barulhos e distrações não afetam sua capacidade de ler. Machado gosta de ler em voz alta e usa fones de ouvido para aumentar sua concentração. Cora acredita que a capacidade de concentração na leitura depende mais do livro e do seu envolvimento com ele. Rachel não tem problemas com concentração ao ler, e Hilda precisa estar em um ambiente focado para ler livros de não ficção. Cecília consegue se concentrar na leitura, mesmo com barulhos externos, enquanto Carolina já está acostumada ao barulho. Os hábitos de leitura variam entre as pessoas e são influenciados por fatores diversos, como conforto, concentração, distração, lugar e momento do dia. Alguns preferem a tranquilidade de sua casa, enquanto outros preferem a concentração que encontram no transporte público. Alguns preferem leitura em silêncio, enquanto outros preferem a movimentação dos vagões do transporte. As preferências são influenciadas por fatores como disponibilidade de tempo, distrações e conforto. Em geral, os passageiros leitores têm opiniões variadas e preferem leitura em diferentes ambientes.

### **7.3 Movimento, ruído e lotação**

As barreiras para a leitura no transporte público podem ser diversas. A lotação do vagão, o espaço apertado, o número de pessoas no transporte público durante horários de maior tráfego, a posição dos passageiros, seu tamanho físico e o movimento do veículo também podem ser barreiras para a leitura. Os entrevistados enfrentam diferentes barreiras para a leitura no transporte público, como espaço apertado, movimento do veículo, lotação do vagão, posição dos passageiros, tamanho físico, horários de maior tráfego, interações entre outros. Alguns preferem ler em pé, enquanto outros preferem sentar. Alguns preferem ficar perto da porta, enquanto outros preferem ficar no corredor. Algumas pessoas preferem livros digitais devido ao tamanho e peso, enquanto outras preferem livros físicos. Algumas pessoas têm dificuldades em ler devido ao desconforto causado pelo movimento, enquanto outras



já se acostumaram com ele. Todas as pessoas mencionadas têm diferentes formas de lidar com as barreiras e conseguem soluções dentro de cada realidade.

**Jorge** diz ter dificuldade em ler sentado, pois isso lhe causa tontura e ânsia. Ele prefere ler em pé e gosta de ficar perto da porta, em um espaço entre um banco e a porta. “Eu não consigo ler sentado. Quando eu estou sentado, eu começo a passar mal e dá ânsia, tontura. Não consigo. Eu só consigo ler em pé. Então eu gosto de ficar próximo à porta. Tem um cantinho ali entre um banco e a porta, tem um espaçozinho, eu gosto de ficar naquele canto. Essa é a minha preferência, mas se não tiver [livre] eu fico segurando no ferro de frente para um banco em pé. Essa posição também dá para ler tranquilamente”. Se não houver espaço livre, ele segura o livro na frente de um banco e consegue ler na posição de pé. No entanto, ele não consegue ler quando está esmagado entre pessoas no corredor. Jorge gosta de observar as pessoas lendo em meio ao barulho e movimentação do transporte público. Ele considera que é possível ler tranquilamente em pontos estratégicos, mesmo com o solavanco dos trens.

**Cora** não gosta de ficar no corredor, segurando o ferro. “Eu gosto de ficar mais perto da porta, né? Nas laterais, eu prefiro ali. Se tiver assento livre, eu sento”. Cora lembra que não gosta de levar livros mais pesados para o metrô, porque isso seria incômodo para carregar com outras coisas na mochila e tem medo de danificá-los. Ela prefere ler esses livros mais especiais e caros em casa, deitada na rede. No entanto, a rede também tem movimento e ela não gosta de ficar segurando livros no meio do vagão. Ela prefere ficar mais perto da porta, se tiver assento livre ela senta. Cora também leva um Kindle, porque é menor e mais fácil de segurar.

Para **Rachel**, “apesar do barulho e da conversa não me incomodar, a questão do movimento atrapalha”. Parece que Rachel tem dificuldades em ler no metrô devido ao desconforto causado pelo movimento e pela falta de equilíbrio. Dificilmente encontra um assento disponível. “Nunca consigo sentar. Assim, quando acontece é um milagre”. Ela prefere ficar no corredor, onde consegue se segurar e ler com mais tranquilidade.

Ela costuma optar pelo corredor. “Sabe aqueles bancos que são normalmente preferenciais? Tem tipo uma parte para você se encostar normalmente ali. Ou no corredor que dá para eu segurar assim. O corredor é o melhor lugar para ler. Perto da

porta, sem chance”. Algumas vezes, o metrô fica lotado e ela tem que ficar perto da porta, o que dificulta ainda mais sua leitura. A chuva também pode complicar a situação, tornando a viagem mais desconfortável. “Como que eu vou me equilibrar e ler um livro, virar o livro e me equilibrar?”. Rachel prefere sentar para ler com mais tranquilidade, mas se o vagão estiver muito cheio fica mais desconfortável. Além disso, às vezes há desconforto envolvido devido ao movimento do metrô e a possibilidade de sofrer uma “brecada brusca”.

**Hilda** explica que “Acho que já acostumei [com o movimento do metrô]. Porque às vezes eu tô aqui, com o livro pendurado no braço, segurando aqui o metrô e tamo lá, né?”. Ela menciona que já aconteceu de ficar pendurada e que às vezes é difícil segurar. Ela prefere sentar se puder, mas, quando não é possível, prefere encostar na porta. Menciona que à noite usa o assento especial, mas de manhã prefere não usar devido ao número de idosos que transitam no ônibus. “Eu evito ler andando até para não atropelar ninguém e tal, mas às vezes o capítulo tá muito bom, eu falo: ‘Espera aí, deixa eu só terminar essa página’ e saio andando, né, mas eu evito”.

Ela menciona que procura ter paciência e tolerância em relação a esses desafios e que só quer um canto para ler o livro, sem ser interrompida pelo que está acontecendo ao seu redor. Explica que, por conta de sua baixa estatura, “segurar aqui pra mim às vezes é um problemaço. Às vezes eu tô na ponta do pé e eu tô aqui, né? Toda torta, mas eu tô com meu livro”. E acrescenta que “Eu só quero só um canto que dê para pegar meu livro, nem que seja aqui. Então para mim é mais a questão de eu achar um lugarzinho que eu consiga me encaixar, não precisa ser encostado, porque às vezes a pessoa fala: ‘tem que ser sentado, encostar’... Não, se eu conseguir segurar aqui o meu livro tá tudo certo e a mochila, né? Porque dá até a mochila pendurado aqui com o meu livro. ‘Tudo certo, vamos embora’”.

**Cecília** menciona que o metrô sempre foi muito cheio e que antes era pior, causando mais insegurança. Ela tem medo de multidões e prefere ficar afastada. Ela prefere chegar tarde em casa a enfrentar a multidão. “Eu sou aquela pessoa que, tipo, deixa a muvuca aí e eu fico esperando melhor ocasião. Mais afastada, eu não sou de enfrentar trem que quebrou. Eu sou uma das últimas, vai todo mundo e eu fico. Chegava muito tarde em casa, né, quando acontecia, né? E eu não vou enfrentar a multidão porque não tem muito a se fazer né? Você depende daquilo, você vai ter que

ir, né? Mas eu sempre sou aquela que tem que entrar na porta que eu já sei que vai estar mais tranquilo, que é a porta longe de escada, né? Então já, já tento usar essas coisas que vêm da experiência de quem usa muito né?”. Ela tenta usar sua experiência para escolher portas menos lotadas para entrar no trem.

**Carolina** usa a adversidade a seu favor, como quando está muito apertado e todo mundo está colado uns nos outros. Ela aproveita a situação para se distrair, por exemplo, lendo um livro ou evitando olhar para as pessoas. “Tá muito apertado? Todo mundo muito gentil? Tem muita gente assim coladinho? Eu no meu mundo, tranquilinha”. De outra forma, ela teria de passar o tempo da viagem olhando para o rosto de outras pessoas em uma situação incômoda.

No trem, Clarice acha que é mais tranquilo e consegue ler com mais facilidade do que no metrô. Ela tentava ir sentada e as paradas não a afetavam tanto. “Eu sempre esperava vir um, dois, três vagões para eu estar mais na frente para quando chegar no meu destino eu ser uma das primeiras a entrar e conseguir pegar um canto um pouco mais confortável que várias vezes eu conseguia esquentada. E aí, sentada você consegue ler tranquilamente, mas se eu em pé tentava ir nos cantos perto de janela, perto de porta – onde eu não tinha pessoas em todo o meu redor – assim podia ter um tempinho, agora, se eu estava numa situação que era muito cheio...”.

No metrô ela ficava mais enjoada, mas conseguiu desenvolver estratégias para não ficar no meio da multidão, como chegar mais cedo e pegar um lugar mais confortável. Em pé, tentava ficar perto de janelas ou portas para ter mais espaço. Também negociou horários com sua empresa para evitar o horário de pico. “Eu conseguia desenvolver estratégias para ir no vagão X, para entrar em um momento tal, então eu não me enfiava muito no meio da multidão”.

**Graciliano** usava o tempo que tinha disponível no transporte público para estudar ou se preparar para a aula, mas ele menciona que muitas vezes o desconforto tornava difícil assimilar o conteúdo. Na época de sua faculdade, sua rotina era árdua, porque “era aula e eu trabalhava de domingo a domingo. E era isso o único momento que eu tinha então”. Por falta de opção, ele conseguia aprender alguma coisa mesmo nessas condições difíceis. “Se não fosse naquele momento não ia acontecer, então eu me lembro de várias vezes, eu ali prensado, né?, tirando livrinho ali para ler para tentar pegar alguma coisa para levar para aula ou porque, assim, era isso: era aula e

eu trabalhava de domingo a domingo, e era isso o único momento que eu tinha. Eh, eu tentava evitar, mas tinha hora que não dava jeito, tava eu lá prensado com uma mão assim e o livro, a apostila, na mão tentando assimilar alguma coisa, né? Quase sempre não conseguia assimilar muita coisa, porque sentia o desconforto”.

#### **7.4 O tempo da viagem e o tempo da leitura**

**Jorge** já perdeu seu ponto de chegada diversas vezes. Ele gosta de finalizar o capítulo que está lendo, mesmo que isso o faça sair do trem atrasado. “E eu gosto de sair sempre rápido, né? Mas esse dia eu precisava finalizar a leitura desse parágrafo, tá? Meu Deus. Terminei, aí fui um dos últimos a descer, né, do vagão, e por isso me atrasei um pouco. Mas, assim, eu queria terminar esse parágrafo. Falei: ‘Não, eu vou terminar, não importa que eu chegue atrasado, mas eu quero terminar esse parágrafo’”. Às vezes precisa terminar de ler durante o horário do almoço, o que o frustra um pouco, mas ele prefere finalizar pelo menos o parágrafo antes de sair. Ele prefere ler biografias a romances, pois a biografia permite que ele tenha um tempo certo para a leitura enquanto viaja no transporte público.

**Cora** demora uma hora e vinte ou uma hora e meia para chegar ao trabalho em Pinheiros. Ela lê durante a viagem, enquanto sobe as escadas rolantes e enquanto vai andando, porque quer terminar pelo menos um capítulo antes de chegar ao trabalho. “Aí eu vou lendo, eu pego e vou embora, eu vou lendo, não lembro o que dá. Tão interessante. Continuo subindo escada rolante e lendo. E aí eu continuo lendo, porque eu quero terminar pelo menos um capítulo”.

**Rachel** gosta de ler durante suas viagens de metrô e ônibus e ajusta seu tempo de leitura ao tempo de viagem. Ela considera a leitura tranquila e não se preocupa em perder estações. Às vezes ela não consegue terminar um livro durante uma viagem, mas geralmente consegue ler bastante. “Eu pego o metrô e ônibus. Meu ônibus é quase o ponto final. Então, assim, eu vou também bem tranquila, eu também não tenho medo de perder o ponto. É engraçado que eu leio e perco tanto a noção de onde eu tô que não sinto o tempo passar. Aí eu chego e falo: ‘Nossa, já tô aqui quase perto de casa!’ Mas eu nunca perdi ponto nem nada assim”. Rachel também não tem medo de perder o ponto, pois o seu ponto de chegada é o último da linha. Ela lembra que no dia da entrevista ela leu “quase um livro inteiro nesse trajeto”.

**Hilda** já perdeu o ponto algumas vezes devido à falta de atenção enquanto estava lendo. “Esses dias mesmo eu descii na Trianon-Masp. Descii nos 45 do segundo tempo. A hora que começou a apitar eu falei ‘Meu Deus. Era aqui!’”. Ela tenta estar atenta para evitar esse tipo de situação, mesmo assim já aconteceu algumas vezes. Ela menciona ter descido na estação errada recentemente. A leitura a faz esquecer do tempo e da localização, mas ela tenta ser consciente para evitar perder o ponto.

**Carolina** explica que pode perder a estação de trem se estiver tão envolvida com um livro e menciona que às vezes se perde em livros e acaba chegando em uma estação diferente da prevista. Ela citou diversas situações em que acabou se perdendo, uma delas foi quando seu destino era a Estação Conceição da Linha 1-Azul, e só notou onde estava depois de passar da Estação Jabaquara. “Você sabe a linha azul? Eu fico Praça da Árvore, Saúde, Santa Cruz, eu tô até ali na Conceição, beleza? Mas a cada 15 dia eu vou parar no Jabaquara por conta de uma história. Aí você, com toda vergonha do mundo, você liga [pro seu chefe]: ‘O metrô tá ruim.’”. Carolina brinca que seu filho até já sabe o motivo quando ela liga para avisar que vai atrasar para chegar em casa. “Ô filho, mãe já tá chegando. Só mais uns capítulos... A mãe deu uma passada aqui, né?”.

**Graciliano** costuma perder a noção de onde estava na viagem por conta de suas leituras, especialmente em viagens mais longas. “Muitas vezes eu já perdi o ponto. Muitas vezes mesmo”.

Os leitores gostam de aproveitar o tempo de viagem para ler. Alguns deles, como Jorge, Rachel e Carolina, já perderam o ponto de chegada por estarem envolvidos com o livro. Outros, como Cora e Hilda, tentam ser conscientes para evitar isso, mas ainda assim já enfrentaram a mesma situação. Graciliano também costuma perder a noção de tempo e localização durante suas leituras, especialmente em viagens mais longas.

## 7.5 Interações com outros passageiros

**Jorge** já recebeu elogios por estar lendo no vagão. Jorge gosta de ler biografias e relata uma interação positiva com outra passageira que ficou interessada na autobiografia da Rita Lee que ele estava lendo. “Já me parabenizaram pela leitura quando eu tava lendo a autobiografia da Rita Lee. Eu tava com esse livro, que a capa

é bem chamativa. Aí a pessoa me parou: “Nossa! De quem é esse livro?”, eu falei “Ah, é da Rita Lee”. Ela disse: “Gente! Que bonita capa, eu adoro a Rita Lee”. Aí começa a conversar um bate-papo sobre autobiografia da Rita Lee. Eu falei “Olha, lê. Eu tô quase finalizando. Ela coloca, assim, informações que você nem tem noção do que aconteceu na vida dela, vale a pena leitura”. Aí ficamos trocando figurinhas no vagão mesmo e foi. Dei essa dica pra ela, né?”.

Jorge também menciona uma situação desagradável, quando uma briga entre dois passageiros o impediu de se concentrar na leitura. Ele prefere ler livros impressos, porque gosta de sentir as páginas e cheiro dos livros e porque pode compartilhar dicas de leitura com outras pessoas. Por outro lado, ele também estuda no Kindle, mas considera a falta da interação física com o livro um ponto fraco. Finalmente, descreve uma situação em que vê duas pessoas lendo o mesmo livro, o que o encanta.

**Machado** explica sua relação com outros passageiros do metrô. Ele descobriu que alguns livros que gostaria de ler causavam uma falta de respeito em algumas pessoas. Em vez disso, ele escolheu ler livros de poesia e romance, e para chamar a atenção ele cantaria enquanto lia. Algumas pessoas já leram os livros que ele estava lendo e até pediram para ler um pouco. Em algum momento, ele até deu o livro para que outras pessoas pudessem ler. “Só em uma pessoa ler o nome do livro e o escritor, e o desenho a cor da capa, já chamou atenção e ganhei meu momento”. Ele acha muito prazeroso e importante indicar a leitura para outros passageiros:

“Estou com o livro dentro do metrô e alguém fala assim ‘já li esse livro’, ‘já passei por isso’. Já teve pessoas que pediu meu livro para poder ler um pouco. E eu falei assim: ‘você quer ler normal, ou quer que eu te indique uma coisa que você vai gostar?’, ‘Me indica uma coisa’. Eu pego e vou até a folha e dou para o abençoado, né? Seja homem ou mulher, a pessoa vai ler e é uma coisa muito linda. Eu tenho um orgulho de dizer que já teve livro dentro do ônibus ou dentro do metrô que gostaram e eu falei ‘leva para você’”.

Machado relata uma situação em que estava lendo o livro “Uma filosofia politicamente incorreta”, de Luiz Felipe Pondé, enquanto outro passageiro estava lendo um livro de Friedrich Nietzsche, “O Anticristo”. O passageiro abordou Machado e disse que não aprovava o livro que ele carregava, o outro passageiro não gostou e achou que o livro era polêmico. Machado tentou explicar que é um livro de discussão

político-filosófica e que ele pode ter interpretado mal. O outro passageiro achou que ele estava debochando, mas estava apenas aconselhando. Ao final, Machado conseguiu se conciliar com o outro passageiro.

**Cora** gosta de espiar a capa de livros de outros passageiros e tinha facilidade para identificá-las durante a popularização da saga "Crepúsculo". Já aconteceu de comprar um livro no caminho e ser presenteada com um marcador de página de outra pessoa que gosta da leitura:

“Naquela época da Saga do Crepúsculo, eu tava com um livro dele. E aí umas meninas começaram: ‘Olha que legal’. Eu e o livro que era a sensação do momento, né? E aí sim, já aconteceu de eu comprar um livro no caminho e o rapaz me viu lendo e como eu não tinha marcador de página ele me dá um marcador de página. É bem legal, assim, o pessoal. Tem um pessoal que gosta muito também da leitura”.

Cora menciona ter tido algumas conversas com pessoas que notaram o livro que estava lendo, como um homem que foi conversar com ela em inglês, porque ela estava lendo o livro nessa língua. A situação foi um tanto constrangedora, pois ela não era fluente. Também relata uma situação em que estava lendo o livro “Mulheres Que Correm Com Os Lobos”, de Clarissa Pinkola Estés, e um passageiro se aproximou indevidamente dela usando o livro como desculpa, o que a deixou desconfortável.

**Rachel** também costuma notar quando há outros leitores no vagão. Quando ela está lendo um Kindle e às vezes se sente observada, então reduz o tamanho da fonte. Rachel já foi abordada por alguém que perguntou o livro que estava lendo: “Eu tava viajando e aí o menino olhou para mim e perguntou. E eu até olhei assim que ele veio com tanta intimidade que eu pensei que eu conhecia ele. Uns 3 segundos olhando, assim: ‘Será que eu conheço essa pessoa na verdade?’. Eu não conhecia. Aí eu lembro que ele me perguntou o livro que eu tava lendo. Aí eu virei a capa assim, né? Mostrei para ele”. Ela relata que algumas pessoas olham para ver o que ela está lendo, mas sem iniciar um diálogo.

**Hilda** gosta de perceber outras pessoas lendo no metrô e tem um interesse em saber o que estão lendo. “Se eu ver, assim, eu tento identificar qual é o livro e muitas vezes eu falo de vez: ‘Tão interessante!’ e dou uma espiada, vai que eu leio esse livro aí também e tal já”. Ela mencionou ter tido situações onde estava lendo o mesmo livro

que alguém na sua frente, o que resultou em uma conversa sobre o livro. “Muita gente no celular, isso aí não tem jeito. Mas eu tenho visto bem mais leitores e eu sou aquelas que ficam olhando o que eles tão lendo. E penso ‘Esse livro é legal’”.

Hilda lembra que “Tem um livro que ele conta isso: que o menino pegava o ônibus e ele lia e ele percebia que tinha uma pessoa do lado lendo também. [...] E aí é engraçado que ele fala assim, aí eu ficava me perguntando se já era hora de eu virar a página, porque eu sabia que a moça tava me acompanhando, as crianças indo pra escola. Acho que era essa história e aí eu já percebi, assim, às vezes a pessoa lendo e eu sempre achando engraçado. Eu sempre fico assim: ‘será que deixei ela mais curiosa?’, e passo a página rápido para ela querer comprar o livro. Será que eu espero mais um pouco? Eu tenho muito isso, gente, é muito louco, né?”.

**Cecília** fala que quando as pessoas tentam ler o que ela está lendo a incomoda. Ela sente que perde sua privacidade e menciona que gostava de conversar com pessoas e observá-las, o que lhe dava ideias para sua escrita. Também relata que costumava distribuir livros para pessoas no transporte e comentou sobre o encantamento das pessoas ao pegar um livro, o que poderia ajudar a fomentar a leitura. Em geral, ela acredita que o cenário social é importante para o acesso à leitura.

**Carolina** tenta interagir o mínimo possível com os demais passageiros. Às vezes alguém a questiona sobre o título do livro e ela responde, outros dizem que já leram ou desejam ler determinada obra. “Às vezes perguntam sobre o livro, tem gente que lê e já pergunta assim que ‘também tem?’. Eu já vi muito ‘ai, eu já li esse livro’, ‘esse livro é bacana, eu estou louca para ler!’. Isso você encontra bastante. Então, as interações, não sei você já está no final, mas você vai ver. Você vai se emocionar”.

Mas Carolina também já ouviu críticas. “Tem gente que fala: ‘eu não consigo’, ‘ler assim estraga as vista, né’, ‘olha, é muito ruim ler balançando’, ‘quando você chegar a minha idade você vai ver, né?’... Olha, teve uma pessoa que disse ser psicóloga: ‘Olha, a gente tem que usar os nossos meios visuais por um momento. Às vezes você tem muitas informações, a gente não se foca em nenhum. Isso nos dá uma certa ansiedade’. Depois, eu falei: ‘poxa, sinceramente, foi o contrário para mim e me tirou a ansiedade’, então isso é muito relativo. Pessoas já lhe falaram que ler em movimento estraga a visão e outra disse que ler nessa situação iria causar ansiedade



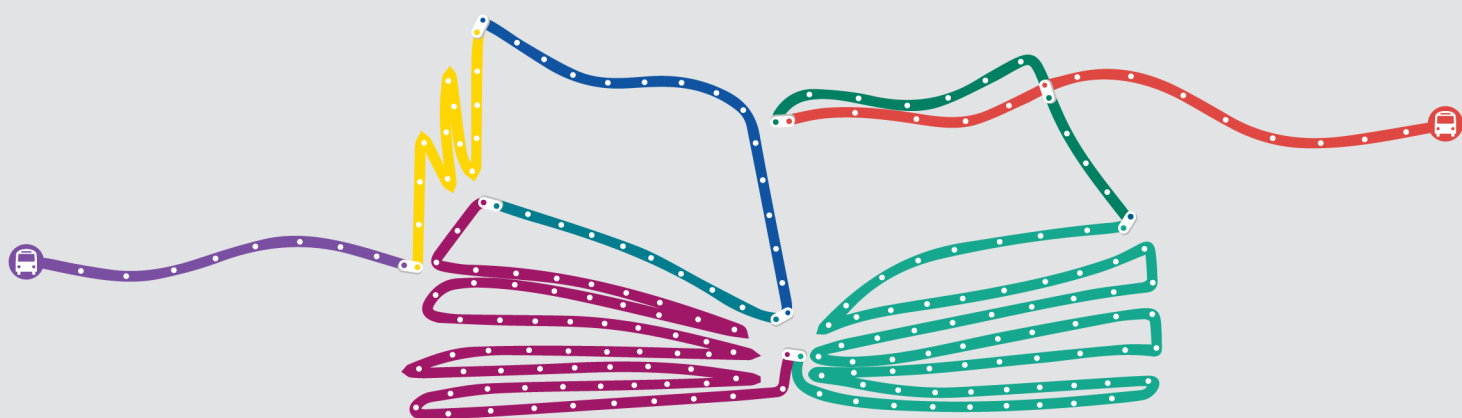
em Carolina. Esse último deixou Carolina irritada, pois ela considera que foi justamente a leitura que a fez ter uma melhor saúde mental.

**Clarice** não prestava muita atenção nas outras pessoas e estava focada em sua leitura. Embora houvesse interações com outras pessoas lendo ou interessadas em saber o que estava lendo, na maioria das vezes, Clarice estava em seu próprio mundo. Às vezes ela tentava identificar o título do livro quando notava alguém lendo. “Sempre que eu vi alguém lendo um livro eu tentava ver qual era. Não que eu enxergue super bem, mas sempre tentava ver qual livro que era. Agora, sobre outras pessoas tentando ver o que eu tava lendo, sobre isso eu não sou muito atenta. Quando eu tô focada ali lendo parece que, assim, não existe mais nada. Por isso que eu também consigo desligar um pouco do barulho”.

Neste capítulo, apresentei a discussão e categorização das entrevistas com o objetivo de capturar as dimensões da leitura no ambiente do transporte público. Os relatos dos entrevistados foram agregados em categorias surgidas a partir da análise das entrevistas. Busquei explorar a materialidade da leitura, incluindo a escolha dos suportes para leitura e as especificidades de uso de cada suporte. Também discuti o contexto da leitura no espaço público em comparação com o espaço doméstico, bem como as barreiras e dificuldades enfrentadas pelos entrevistados durante a leitura, a percepção de tempo para a leitura durante uma viagem e as interações com outros passageiros. A partir dessas análises, a visão sobre a leitura no transporte público não foi conclusiva.

# Capítulo 8

## Os corpos leitores



Cara de lata vem lotado.  
Trabalhador vai amassado.  
Chega às vezes atrasado.  
Pelo patrão esculachado.  
Pela polícia revistado.  
Aqui na leste é sem massagem.  
Não somos fã de covardes.  
A luta é pelo pão de cada dia.  
Trabalhamos com honestidade.  
Quilômetros longe de casa.  
O trem é o transporte,  
Às vezes a diversão e outras irritação.  
Mas seguimos lado a lado,  
Juntos como irmãos.  
Vou chegar na estação.  
Trombar aquela mina, aquele mano.  
Todo mundo de mile ano.  
Então é assim, vamos que vamos.

Alessandro Buzo. *O trem.*

## CAPÍTULO 8 – OS CORPOS LEITORES

A leitura é um ato físico que envolve o uso de nossos sentidos, especialmente o sentido da visão. Quando lemos, interagimos com o texto por meio do movimento de nossos olhos e do ato de virar as páginas. A maneira como seguramos um livro pode afetar nossa experiência de leitura. Algumas pessoas preferem segurar um livro nas mãos, sentir o peso dele e virar as páginas com os dedos. Outros podem preferir usar um Kindle ou outro dispositivo eletrônico, percorrendo o texto com o toque de um dedo. A fisicalidade da experiência de leitura pode até se estender à maneira como organizamos nossos corpos durante a leitura. Algumas pessoas conseguem sentar, enquanto outras ficam em meio ao denso número de corpos. As diferentes posturas corporais dizem muito sobre o grau de conforto do leitor.

A textura das páginas e a sensação do próprio livro também podem desempenhar um papel na experiência corporificada da leitura. Um livro de capa mole bem gasto com páginas amassadas e um leve cheiro de mofo pode evocar uma sensação de nostalgia ou conforto, enquanto um livro de capa dura novinho em folha com páginas nítidas e intocadas pode parecer mais formal ou luxuoso. As qualidades físicas do livro podem influenciar nossa interação com o texto. Além das sensações físicas de segurar e interagir com um livro, o ato de ler também pode envolver nossos outros sentidos. O cheiro da tinta nas páginas, o som das páginas sendo viradas e até a textura de cada tipo de impressão podem contribuir para a experiência multissensorial da leitura.

A ideia comum é pensar os sentidos como instâncias autônomas, passíveis de afetação a partir do tipo, da intensidade e da frequência de estímulos que confrontem. Nesse sentido, Simmel, Kracauer e Benjamin irão tomar o corpo como um sistema em permanente transformação, gerando demandas específicas a esta mesma cultura, à medida que se transformam. Há a partilha, aqui, da perspectiva de que a natureza da experiência humana se altera significativamente a partir da saturação do sistema perceptivo imerso no novo ambiente metropolitano, fazendo do corpo não apenas um objeto acossado pelas novas tecnologias de transporte, de trabalho, de entretenimento e de comunicação, mas, também, um agente que intervém no curso das práticas culturais (FELINTO; ANDRADE, 2005, p. 86).

Os relatos dos capítulos anteriores apresentaram parte de um todo: ler no metrô de São Paulo é uma experiência singular, com características incontáveis. A leitura apresenta alguns desafios, como a presença de outras pessoas e o potencial de

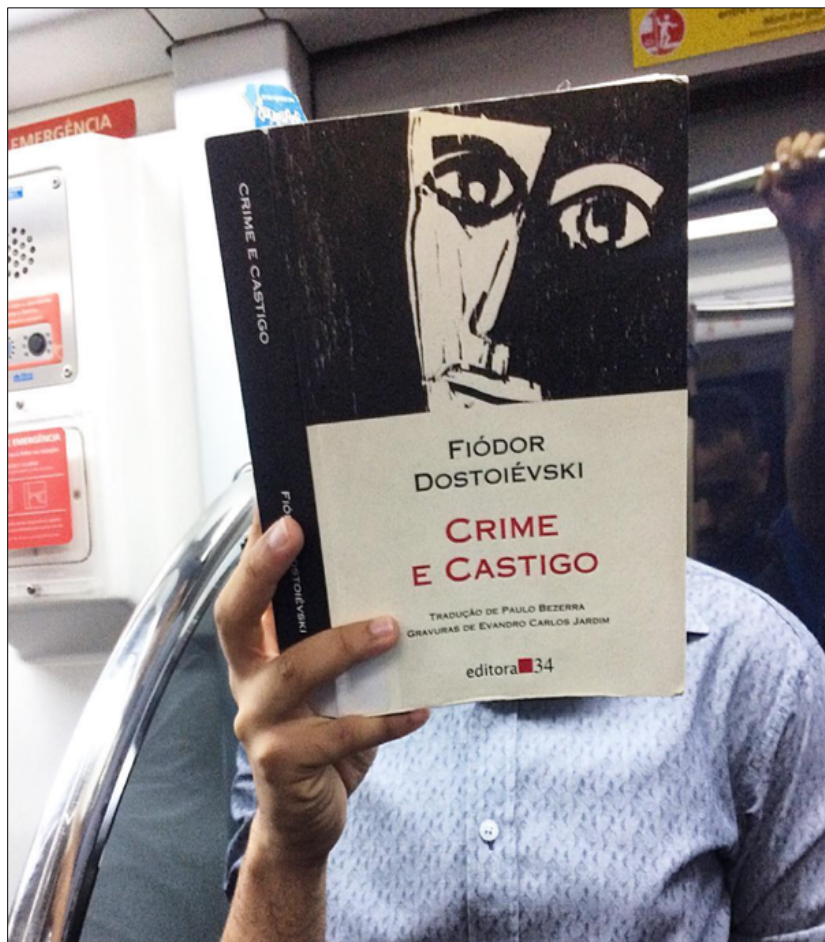
interrupções ou distrações de conversas, ou outros ruídos. Também é mais difícil encontrar uma posição confortável e conveniente para ler, pois o espaço é limitado e pode haver a necessidade de se segurar em corrimãos ou outras estruturas enquanto o veículo estiver em movimento.

No geral, a corporeidade da leitura refere-se aos aspectos físicos e sensoriais da experiência de leitura. Envolve o uso de nossos sentidos e como nossos corpos interagem com o texto e com o próprio livro. Embora a leitura seja frequentemente considerada uma atividade mental, a experiência incorporada da leitura pode aumentar muito nossa compreensão e prazer de um livro. Para alguns leitores, os ruídos do metrô podem se tornar uma forma de música no ouvido, ajudando-os a manter a atenção na leitura. É possível notar como os leitores lidam com os ruídos do metrô e como eles se tornam parte da experiência de leitura. A leitura em ambientes barulhentos pode exigir mais concentração, mas também pode ser uma forma de treinar a habilidade de filtrar distrações e se concentrar.

Neste capítulo final, apresentarei algumas imagens representativas de tipos de leitores encontrados ao rastrear o acervo de três projetos cujo objetivo é capturar passageiros leitores em atividade no Metrô de São Paulo: *Vi Você Lendo*, *Tem Mais Gente Lendo* e *Leitores do Metrô*. As imagens são sugestivas de interpretações, mas é válido fazer a ressalva de que as possibilidades interpretativas são múltiplas.

## 8.1 O leitor livro

Figura 24: O leitor livro



Fonte: Projeto *Vi Você Lendo*. Disponível em: <https://www.instagram.com/vivocelendo/>. Acesso em: 07 mai. 2022.

A imagem acima, Figura 24, registra um homem em pé no metrô realizando a leitura do livro “Crime e Castigo”, de Fiódor Dostoiévski, e a edição em cena faz parte da Coleção Leste da Editora 34, cuja primeira impressão realizou-se em 2001. A postura do homem sugere que ele está imerso na leitura, sem se importar com o ambiente barulhento do metrô. Através da janela atrás do homem, é possível notar o vagão em movimento por meio de uma linha subterrânea. É interessante verificar que o homem se posiciona em pé sem segurar em um objeto de apoio, o que sugere que ele está disposto a lidar com a movimentação do trem. O fato de ele não estar se segurando em nenhum lugar sugere uma confiança e uma familiaridade com o ambiente, indicando que ele está acostumado a ler no metrô.

Ele segura o livro de quase 600 páginas com apenas uma das mãos, o que também indica uma certa familiaridade com a leitura em movimento. A capa do livro é flexível, mas seu tamanho extenso e pesado impede uma alta maleabilidade do material. O impresso está em estado seminovo, com leves dobras e vincos evidentes em suas margens. É possível ver a ponta de um marcador de páginas azul apoiado no miolo, o que acaba por facilitar o prosseguimento da leitura caso haja uma parada brusca do metrô ou alguém esbarre no livro. O uso de uma camisa de botão azul clara sugere que ele está vestido casualmente, possivelmente para seu dia a dia profissional.

Considerado um dos grandes clássicos da literatura russa e mundial, “Crime e Castigo” é uma obra de Fiódor Dostoiévski publicada em 1866. A história se concentra em um jovem estudante chamado Raskólnikov, que comete um assassinato a fim de pôr à prova o que ele acredita acerca da justiça social e da culpabilidade. A obra explora temas como a culpa, o arrependimento, o livre-arbítrio e a moralidade, simultaneamente, oferecendo uma crítica social e política à sociedade russa da época.

O enquadramento da fotografia apresenta o livro no lugar onde a cabeça do homem deveria estar, como se o rosto do homem se confundisse com a própria capa da obra. Essa é provavelmente a maneira que os demais passageiros conseguem enxergá-lo: a capa da obra no lugar do rosto da pessoa. A interação com os demais passageiros é mediada pelo próprio livro – posicionando-o na função de indicação de leitura e, também, como uma barreira física para a conversação. Essa maneira do livro ocupar o espaço onde o rosto do homem deveria estar sugere que a leitura é uma forma de escapar ou se afastar da realidade ao seu redor. Embora a imagem possa sugerir que ele está imerso na leitura, não há informações suficientes para determinar exatamente onde ele está na narrativa. É possível que ele esteja no começo, no meio ou até mesmo no final da obra. Sem poder ver o rosto do homem, fica a cargo da imaginação desenhar sua expressão enquanto lê.

Tudo isso contribui para criar uma imagem de um jovem que valoriza a leitura e está disposto a dedicar tempo a ela, mesmo em um ambiente de transporte público – o metrô. O fato de ele estar lendo uma obra conhecida, “Crime e Castigo” de Dostoiévski, sugere que ele pode estar buscando uma forma de entretenimento ou reflexão profunda sobre questões éticas e morais.

## 8.2 O leitor sentado

Figura 25: O leitor sentado



Fonte: Projeto Vi Você Lendo. Disponível em: <https://www.instagram.com/vivocelendo/>. Acesso em: 07 mai. 2022.

A captura explicitada na Figura 25 apresenta um cenário de um homem sentado no chão do metrô, lendo o livro “Colapso”, de Arthur Hailey, com uma mochila preta apoiada entre suas pernas. Ele veste roupas simples, compostas por calça jeans, tênis e camisa polo marrom, o que sugere que pode ser um trabalhador e que não tem muitas preocupações com a aparência. O fato de ele estar sentado no chão do metrô, ao lado da porta, mostra uma maneira de ajustar-se à falta de assentos e às condições do ambiente para conseguir realizar sua leitura. Isso pode indicar que a leitura é uma prioridade para ele e que ele está disposto a fazer o que for preciso para se concentrar na história.

O livro tem aspecto usado, porém conservado. As 473 páginas amareladas não aparentam ter rasuras, já a capa e lombada expõem alguns sinais de uso e manuseio. Essa capa corresponde à edição elaborada pela editora Record, com primeira impressão datada no ano de 1978. Pela aparência e idade, é possível que



esta edição já tenha sido lida por outras pessoas, tenha sido passada por algum membro da família, comprada em algum sebo, encontrada em um assento de vagão, resgatada de alguma estante de livros em uma estação. Muitas histórias podem estar por trás desse objeto.

A viagem de metrô apresentada na imagem ocorre durante o dia e a vista da janela sugere que ele está passando por uma área urbana, onde é possível constatar a superfície de São Paulo. Isso pode ter um impacto na experiência de leitura do passageiro; ele pode ser distraído pelos ruídos externos e pelas imagens da cidade que mudam rapidamente. No entanto, é possível notar que esse homem está concentrado na leitura, imerso na história e provavelmente não está ciente de seu entorno, muito menos da paisagem que passa na janela acima de sua cabeça. A leitura pode ser uma forma de escapar da realidade e mergulhar em outro mundo, o que pode ser especialmente atraente em um ambiente caótico como o metrô.

Ele parece estar tão envolvido na leitura do livro “Colapso”, de Arthur Hailey, que rói as unhas sugerindo uma narrativa intensa e envolvente. É um romance de ficção científica publicado em 1997. “Colapso” é conhecido por ser uma obra de ficção que explora temas como o sistema financeiro, o poder político e a corrupção. O livro descreve um colapso global da economia e da sociedade devido a uma série de problemas econômicos, políticos e sociais abordando, assim, questões como a interdependência global, a corrupção política, a falta de recursos naturais e a ineficiência do sistema financeiro. Hailey explora as consequências econômicas e sociais do colapso e a necessidade de soluções urgentes para as crises que ameaçam a existência da humanidade. É possível que o homem esteja lendo esse livro para se entreter ou para obter uma visão mais profunda desses assuntos. De qualquer forma, a imagem captura um momento de leitura ordinário na vida do homem e sugere que essa pode ser uma forma de escapar da rotina e relaxar durante o trajeto.

A leitura pode ser uma forma de transportar a pessoa para outro mundo, mesmo em um ambiente público como o metrô. Além disso, o homem em pé ao lado dele com o celular nas mãos pode representar a ideia de que, mesmo em meio a tantas distrações tecnológicas, a leitura ainda é uma forma de escapar e se concentrar. A imagem destaca a presença da leitura como forma de entretenimento e escape real. Isso pode ser especialmente relevante em um ambiente público como o metrô, onde as pessoas estão sujeitas a distrações e interrupções. Ao ler, esse

homem pode estar transportando-se para outro mundo e desfrutando de um momento de tranquilidade.

Em resumo, a imagem sugere que a leitura no metrô pode ser uma forma de escape e que as condições do ambiente, como ruídos, movimentos e distrações, podem ter um impacto na experiência de leitura. No entanto, a concentração e a imersão na história também são possíveis.

### 8.3 O leitor cansado

Figura 26: O leitor cansado



Fonte: Projeto Tem Mais Gente Lendo. Disponível em: <https://www.facebook.com/temmaisgentelendo/> Acesso em: 07 mai. 2022.

A foto, Figura 26, apresenta um jovem lendo em pé no metrô. Ele apoia sua cabeça em seu ombro enquanto segura a barra de ferro para equilibrar-se, veste roupas casuais, incluindo uma camiseta e calça jeans e carrega em suas costas uma

mochila preta de tamanho médio. A imagem sugere que, mesmo com a fadiga, a leitura é importante para o jovem, que se mostra disposto a continuar lendo mesmo em pé e aparentemente cansado.

Na página do projeto onde foi divulgada a imagem, é informado que o jovem lê “O Apanhador no Campo de Centeio”, de J. D. Salinger. “O Apanhador no Campo de Centeio” foi publicado pela primeira vez em 1951 e é considerado uma das obras mais importantes da literatura americana do século XX. O livro segue a história de Holden Caulfield, um adolescente problemático que foge da instituição escolar em que estudava. Ele vaga pelas ruas de Nova Iorque, tendo conversas com diferentes personagens e questionando sua própria identidade e o sentido da vida. O livro é conhecido por sua narrativa ácida e sincera, e por retratar a ansiedade e a confusão da adolescência. Além disso, é também visto como uma crítica à sociedade americana da época.

O livro parece ser de tamanho pequeno, o que sugere ser uma edição de bolso. Tal edição é fácil de transportar e ler em qualquer lugar. Sobre tais tipos de edições, Chartier afirma que “o livro de bolso acabou multiplicando a leitura entre aqueles que já eram leitores, mais do que conduzindo à leitura aqueles que não estavam familiarizados com a cultura dos livros” (CHARTIER, 1998, p. 112).

O fato de o passageiro leitor apoiar sua cabeça ao próprio ombro pode ser um indicador de que tenha passado por um dia longo, ficando acordado até tarde, está com sono. Alternativamente, ele pode estar simplesmente entediado pela narrativa de Salinger. De qualquer forma, apoiar a cabeça pode ser uma forma de aliviar a fadiga e ficar mais confortável enquanto lê. A quantidade de pessoas em pé no corredor do vagão indica ser um horário com movimento, porém não o horário de máximo pico, pois ainda é possível ver alguns espaços disponíveis entre os passageiros.

Além disso, o uso de fones de ouvido sugere que ele está imerso na leitura e procurando minimizar as distrações externas. Essa pode ser sua maneira de se concentrar na leitura. Ao seu redor, outros passageiros realizam diferentes atividades, como uma senhora que está mexendo em seu celular. Essa foto ilustra a capacidade que a leitura tem de transportar as pessoas para outros mundos e emoções, mesmo em situações comuns do dia a dia.

É também possível deduzir sua preferência por livros pequenos, possivelmente por conveniência ou baixo custo de aquisição, que está disposto a ler em pé, mesmo

em um ambiente movimentado. A imagem sugere que a leitura é uma forma de escape para o leitor, mesmo em meio a um ambiente de transporte público, onde o cansaço é evidente. O uso do fone de ouvido e o livro de tamanho pequeno indicam que ele prefere imersão e comodidade na leitura. A presença de outras pessoas fazendo atividades diferentes, como mexer no celular, mostra a diversidade de atividades que as pessoas escolhem para passar o tempo no transporte público.

#### 8.4 As leitoras na Linha 2-Verde

Figura 27: As leitoras na Linha 2-Verde



Fonte: Projeto Tem Mais Gente Lendo. Disponível em: <https://www.facebook.com/temmaisgentelendo/> Acesso em: 07 mai. 2022.

O flagra, Figura 27, apresenta duas mulheres lendo sentadas lado a lado no metrô, especificamente na Linha 2-Verde. A primeira mulher é uma jovem vestida por uma camisa coberta por um casaco jeans e uma calça preta, seu cabelo está adornado por um lenço. Ela tem uma bolsa com estampa de notas musicais em seu colo, em uma das mãos segura um *e-reader* protegido por capa e na outra um instrumento musical, aparentemente um violoncelo. A segunda mulher é uma senhora

de cabelos curtos, veste uma camisa laranja florida e uma calça preta, usa óculos e está lendo uma revista. Em seu colo é possível ver uma sacola plástica, que pode carregar uma compra, um presente ou mesmo seus pertences pessoais.

Não é possível identificar os títulos lidos por nenhuma das duas. Provavelmente, o horário de trânsito é contrário aos horários de pico, pois há mais de um assento disponível. É possível ver que o vagão no qual elas se encontram está passando pela Estação Trianon-Masp, no sentido para a Vila Madalena. A Linha 2-Verde liga as estações Vila Madalena, na Zona Oeste, e Vila Prudente, na Zona Leste. Ela é uma linha que conecta alguns pontos importantes de São Paulo. Apenas na Av. Paulista há Casa das Rosas, Centro Cultural Fiesp, Instituto Moreira Salles, Paulista, Itaú Cultural, Japan House São Paulo, MASP e o Sesc Avenida Paulista. Além disso, na Estação Alto do Ipiranga é possível ter acesso ao Museu do Ipiranga e na Chácara-Klabin pode-se ir à Casa Modernista.

A captura revela duas maneiras distintas de praticar a leitura. Ambas carregam um material de leitura com peso leve e formato portátil: revista e *e-reader*. Ambas optam por modos convenientes e confortáveis de ler. Enquanto a senhora segura a revista com as duas mãos, a jovem segura o *e-reader* só com uma, o que não a impede de ler, pois as páginas podem ser passadas por um clicar de dedo. Contudo, enquanto a senhora tem um material que pode envolver sua atenção por volta de uma a duas horas, a jovem tem um suporte com ilimitadas páginas e títulos.

A foto retrata o hábito da leitura possivelmente como uma forma de entretenimento, conhecimento, estudo, escapatória, uma forma de escape e imersão em outro mundo, mesmo em um ambiente público e movimentado como o metrô. É interessante notar a diferença entre a preferência da leitura tradicional, representada pela senhora lendo uma revista, e a leitura digital, representada pela jovem lendo o *e-reader*, isso demonstra diferentes maneiras das pessoas consumirem leitura. Uma possível interpretação da escolha material é a distância geracional entre ambas, supondo que a escolha mais tecnológica é mais facilmente assumida por gerações mais novas. Além disso, a presença do instrumento musical sugere que a jovem não apenas gosta de ler, mas também tem apreço pela música — outro forte elemento cultural.

## 8.5 A leitora caminhante

A próxima leitora, Figura 28, está lendo “Harry Potter e as Relíquias da Morte”, de J.K. Rowling, enquanto anda aparentemente saindo da escada rolante de uma estação na Av. Paulista. Ela pode estar nessa leitura caminhante para aproveitar o tempo durante a viagem, para se distrair enquanto se desloca ou porque a narrativa está em um momento demasiado envolvente que a impede de tirar seus olhos das páginas.

A jovem carrega o livro de quase 600 páginas por uma das mãos, enquanto a outra mão segura na escada rolante. A escolha de ler enquanto caminha pode ser uma indicação de que ela prefere aproveitar ao máximo seu tempo e fazer mais de uma atividade simultaneamente. A localização é na Av. Paulista, onde há vários aparelhos culturais e unidades de ensino. O registro fotográfico foi aparentemente realizado pela manhã, e podemos confabular que a jovem está a caminho do seu local de estudo ou estágio. De qualquer forma, ela está a caminho de um lugar para onde vai frequentemente, a ponto de conhecer o caminho tão bem que se permite ler durante o percurso.

Figura 28: A leitora caminhante



Fonte: Projeto Tem Mais Gente Lendo. Disponível em: <https://www.facebook.com/temmaisgentelendo/> Acesso em: 07 mai. 2022.

“Harry Potter e as Relíquias da Morte” é o sétimo e último livro da série de fantasia “Harry Potter”, escrito por J.K. Rowling. A capa indica se tratar da primeira edição lançada no Brasil em 2007 pela editora Rocco. No último livro da série, Harry, Ron e Hermione continuam sua busca pelas Horcruxes, objetos que guardam parte da alma de Voldemort, para derrotá-lo. Além disso, a trama do livro apresenta uma série de novos desafios e reviravoltas para os personagens, como a crescente ameaça de uma guerra no mundo bruxo e a descoberta de traições e conspirações. A série de “Harry Potter” é considerada um dos maiores sucessos de vendas de todos os tempos, acompanhada por leitores de todas as idades. O livro é de gênero fantasia e é uma das séries de livros mais vendidas e bem conhecidas na atualidade.

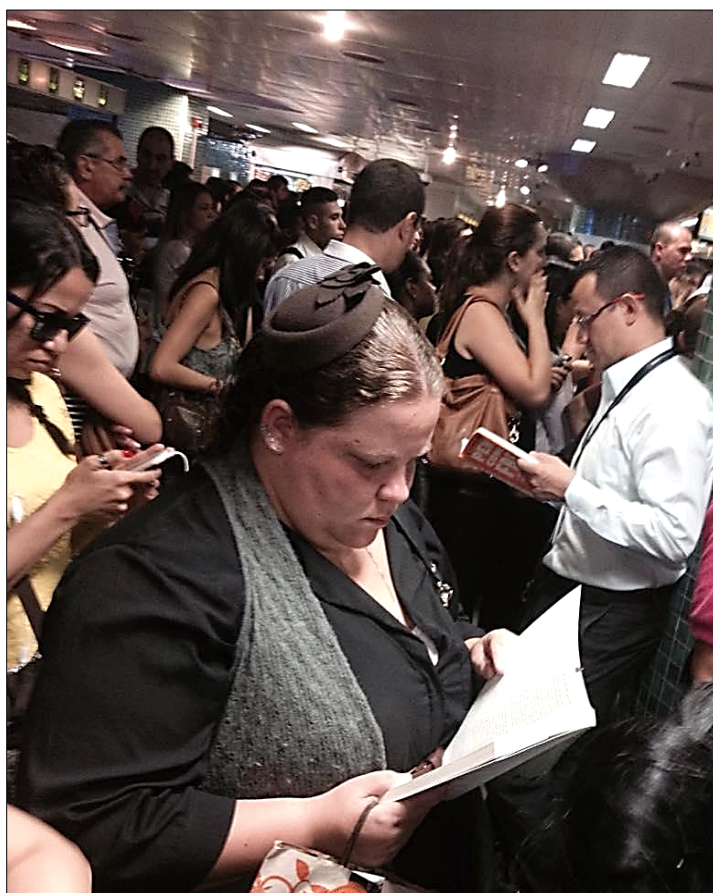
Tal leitura pode ser uma maneira de escapar do ritmo acelerado da vida urbana. Observa-se que a leitora veste um casaco jeans, calças jeans e um tênis, sugerindo uma aparência casual e descontraída. É possível que ela goste da série, queira

conhecer mais sobre a história ou queira se divertir com a leitura. Isso indica que ela é uma fã de Harry Potter e está animada para concluir a saga, mesmo enquanto se desloca de um lugar para outro. Pela aparência etária da jovem, pode se tratar de uma releitura do *best-seller* – o que indicaria que ela é uma fã da série.

Essa jovem exemplifica um caso representando quem está tão envolvida com a história e a leitura que não para nem durante a caminhada. Ainda, a leitora caminhante também pode gostar da sensação que acompanha a leitura enquanto anda, pois é uma maneira de se desligar do mundo ao redor e se concentrar em sua própria imaginação.

## 8.6 Os leitores na multidão

Figura 29: Os leitores na multidão



Fonte: Projeto Tem Mais Gente Lendo. Disponível em: <https://www.facebook.com/temmaisgentelendo/> Acesso em: 07 mai. 2022.

O horário de pico no Metrô de São Paulo geralmente ocorre entre às 7h e 9h da manhã e das 17h às 19h da tarde, quando muitas pessoas estão se deslocando



para o trabalho ou estudo. Nesse período, os trens ficam bastante lotados e as filas para embarque são longas.

O Metrô em São Paulo é uma das formas mais rápidas e convenientes de transporte na cidade. No entanto, em algumas ocasiões, pode-se enfrentar problemas técnicos ou congestionamento, resultando em uma redução na velocidade. Isso pode afetar a experiência dos usuários e causar atrasos. Há dias em que a velocidade reduzida ocorre por conta de falhas técnicas, problemas de manutenção, superlotação ou questões de segurança. É um problema comum em sistemas de transporte subterrâneo em áreas urbanas, o que pode causar atrasos e desconforto aos usuários.

A Figura 29 mostra dois leitores lendo em meio a uma multidão de passageiros no metrô. Eles estão em pé e espremidos entre as pessoas, o que sugere que estão lidando com um ambiente apertado e movimentado. Essas pessoas são provavelmente assíduas no transporte público em São Paulo e estão aproveitando o tempo de viagem para ler seus livros.

A leitora em primeiro plano é uma mulher de estatura mediana, vestida com roupas usuais. Ela tem semblante concentrado e não surpreenderia se estivesse lendo um livro teórico. A concentração necessária para compreender e absorver os conceitos teóricos exigidos pode ser interrompida pelo barulho e agitação da multidão, o que pode ser desmotivador e prejudicar a compreensão do livro. Contudo, ela mantém um olhar atento para as páginas enquanto segue na fila com os demais passageiros, carregando em seu ombro esquerdo uma bolsa preta e em sua mão direita uma sacola de papel enquanto dá suporte ao livro.

Já em segundo plano é possível ver um segundo leitor. Trata-se de um homem com camisa abotoada de manga comprida e óculos. Diferentemente da mulher, não está na fila de passageiros e seu corpo está escorado em uma coluna e um de seus pés está apoiado nela, absorto em sua leitura, demonstra grande envolvimento com o que lê. Parece ser um profissional, e o crachá de empresa indica que ele está envolvido com algum trabalho. A presença desse crachá pode sugerir que ele está lendo algum material relacionado a seu trabalho, talvez um livro técnico ou um relatório. No entanto, também é possível que ele esteja lendo algo para sua própria educação ou diversão.

Os demais passageiros, por sua vez, estão indiferentes aos dois leitores. É possível enxergar uma mulher utilizando seu celular. Pelo ponto de visão, foi possível supor que a maioria dos passageiros parece ansiosa pela chegada do vagão. O ambiente não é bem iluminado, diferente dos vagões, e mal acomoda a multidão de pessoas.

Ler em meio a uma multidão como a de um metrô pode ser uma experiência desafiadora. A pressão física e o barulho ambiente podem ser distrativos e dificultarem a concentração na leitura. Além disso, a necessidade de se equilibrar enquanto está de pé pode tornar a experiência cansativa. No entanto, para algumas pessoas, ler enquanto se está de pé no metrô auxilia a passar o tempo de forma produtiva e a distrair-se do ambiente caótico ao redor. Em geral, a experiência de leitura em meio a uma multidão de passageiros depende muito da personalidade e tolerância de cada indivíduo às condições desafiadoras.

## **8.7 Leituras capturadas**

Acredito que as fotografias de passageiros lendo no Metrô de São Paulo podem capturar a diversidade e a intensidade da vida urbana. As imagens podem mostrar como os indivíduos lidam com o estresse e a pressão do ambiente urbano através da leitura. A leitura pode ser vista como uma forma de escapar da agitação da cidade, proporcionando paz e tranquilidade para os leitores, mesmo em meio ao tráfego e à multidão.

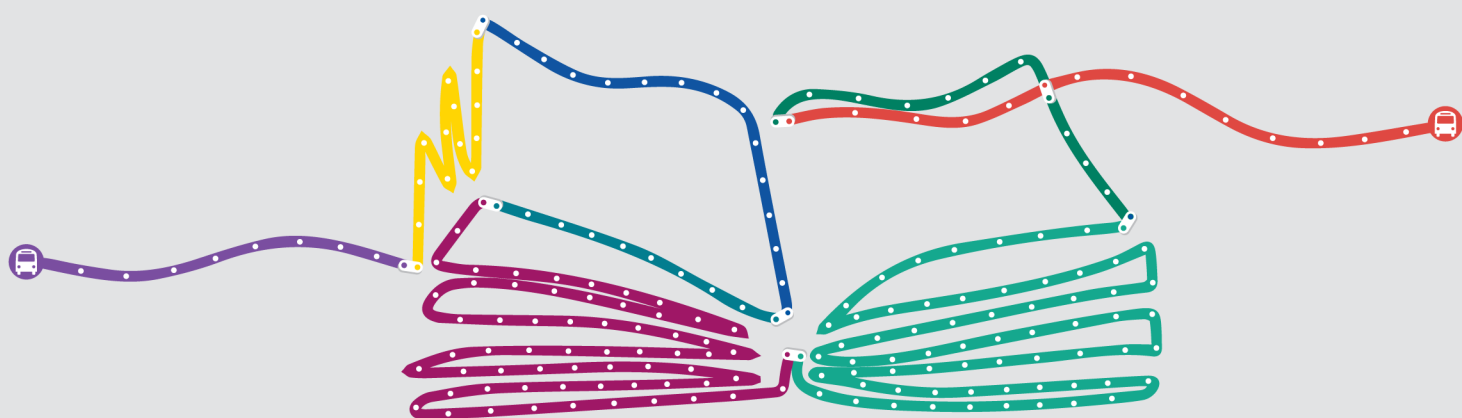
As imagens também podem capturar a diversidade de interesses e gostos dos passageiros. É possível ver pessoas lendo livros grossos, livros de bolso, revista, *e-readers*. Isso sugere como a leitura é praticada por pessoas de diferentes idades, origens, classes sociais e gostos pessoais.

Além disso, as imagens podem mostrar a leitura como uma forma de conexão social. É possível ver pessoas lendo juntas, compartilhando prática por proximidade física. Isso pode destacar a importância da leitura não apenas como uma atividade individual, mas também como uma atividade social que une as pessoas. As capturas fotográficas de passageiros lendo no Metrô de São Paulo podem capturar a expressão única e autêntica do rosto enquanto estão engajados na leitura. A concentração e a imersão na leitura podem ser constatadas na expressão facial dos passageiros.

O corpo que se movimenta ao ritmo do vagão e a concentração que vem com o balanço são características únicas da leitura no metrô. A leitura se torna uma parte natural e integrada da jornada dos passageiros, e como eles se movimentam e se posicionam para ler é um reflexo disso. A leitura no metrô também pode ser vista como menos protocolar do que a leitura em outros ambientes. É uma forma relacional com o texto que não demanda regras. Em vez disso, é uma forma flexível e acessível de se envolver com a leitura em meio à rotina diária.

Em resumo, as capturas fotográficas de passageiros lendo no metrô podem destacar a expressão única, a integração natural e a menor formalidade da leitura em um ambiente público. Elas podem oferecer uma visão íntima e autêntica da relação entre os passageiros e suas leituras e demonstram como a leitura é incorporada em suas vidas diárias.

# Considerações Finais



A literatura é coisa inesgotável, pela suficiente e simples razão que um só livro já o é. O livro não é uma entidade enclausurada: é uma relação, é o centro de inúmeras relações. Seja ela anterior ou posterior, uma literatura difere de outra, menos pelo texto do que pelo modo como ela é lida.

Jorge Luis Borges. *Nota sobre (para) Bernard Shaw.*

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao considerar a dimensão da metrópole de São Paulo, com seus mais de doze milhões de habitantes, é inegável a baixa quantidade de projetos de incentivo à leitura. É possível perceber que apenas alguns deles transformavam o metrô em um lugar de permanência e aproximação da cultura. A partir do momento em que o metrô é vivenciado como um destino e não como um espaço de passagem, experimenta-se a cidade de uma forma diferente. A leitura caminhante e barulhenta, própria do núcleo da metrópole, é uma experiência ambivalente entre a multidão.

Uma parte dos projetos sugere a identificação do metrô como um lugar através do qual você deseja passar para se relacionar com os livros, emprestá-los e vivenciá-los. Em oposição à noção de não lugar (AUGÉ, 2012), o metrô pode ser transformado em um lugar de identidade, um lugar onde as pessoas podem construir relações sociais e experiências culturais enriquecedoras. Essa perspectiva destaca a importância de se criar espaços públicos que possam fornecer significado e conexão sócia. Os projetos da *Biblioteca Neli Siqueira*, *Embarque na Leitura* e *BiblioSesc* criam um espaço onde o passageiro tem **acesso a uma diversidade de livros** e pode, inclusive, emprestá-los para ler durante a viagem e em outros lugares que desejar. Os projetos *Clube de Leitura do Metrô*, *Clube do Audiolivro*, *Nas Estantes da Zona Norte*, *Leitura no Vagão* e *Viajando na Leitura* produzem **relações de sociabilidade** por meio de encontros presenciais entre passageiros leitores, com a discussão sobre as leituras e leituras orais. É grande a potencialidade de propagação da literatura nesses espaços de troca e vivência.

Outros projetos são de **distribuição de livros e de trocas mediadas por objetos**, como *Achados na Leitura*, *Leitura nas Vias*, *Circule um Livro*, *Viajando na Leitura*, *BookCrossing Brasil* e *Leitura no Vagão*. Foi possível perceber como eles transformavam o metrô em um espaço de aproximação à cultura. A surpresa em encontrar um livro e a decisão por carregá-lo consigo não ocorre de maneira automática, é necessário um investimento subjetivo, e o início de uma leitura em um vagão pode provocar o contágio de outros passageiros. Contudo, a forma dessa troca (mediada por objetos) acaba por limitar as interações entre passageiros leitores.

O *Clube do Audiolivro* e *Clube Digital de Leitura* acabam sugerindo **o consumo individual do audiolivro** por meio de uma captura via telefone celular ou acesso a

um site. A ausência física do livro e a presença do áudio transformam a prática da leitura, uma vez que se deixa o âmbito tátil-visual para acessar o meio auditivo. Os projetos *Ticket Books* e as *máquinas de venda de livros* tinham como prioridade o **intuito publicitário** do consumo do livro e acabam por concorrer com diversas outras publicidades à procura de um consumidor.

Também foi possível encontrar projetos que incentivavam a leitura através de flagras capturados dos passageiros leitores durante suas viagens. O *Tem Mais Gente Lendo, Vi Você Lendo* e *Leitores do Metrô* realizam o **registro de imagens** e divulgação nos meios digitais.

O *Poesia no Metrô* produz um **lugar identitário e histórico** marcado pelos poetas da língua portuguesa. Ao parar para ler uma poesia em meio ao trânsito corrido de passageiros, o sujeito vai de encontro ao uso objetivo e funcional do metrô para ressemantizar aquele espaço com um sentido de lugar. A sensação de ler em meio a uma multidão apressada marca a experiência sensível do passageiro leitor. Por fim, destaco a singularidade dos *Poetas ambulantes* que alcançam o **contágio sensível** através de um sarau itinerante para surpreender os demais passageiros através da leitura oral e performance literária.

Além disso, foi possível registrar que no meio da multidão no metrô de São Paulo, alguns passageiros conseguem encontrar espaço para praticar a leitura, mesmo em pé e espremidas entre outros viajantes. Os passageiros leitores entrevistados trouxeram diferentes perspectivas e nuances acerca da leitura em trânsito. A preferência por ler em lugares públicos, como o transporte, é significativa porque reflete a natureza da Metrópole, marcada pela multidão. O metrô mostra bem a característica da Metrópole: velocidade, produtividade, multidão. A leitura no cotidiano urbano pode ser uma forma de passar o tempo, de se distrair ou de aprender durante o deslocamento em transportes públicos como ônibus, metrô ou trem.

As relações afetivas dos passageiros leitores com os livros foram reveladas por suas preferências e gostos, no seu amor por seus livros, suas descrições. Além do mais, notou-se, especialmente em entrevistas realizadas durante a pesquisa, uma importância do impresso em detrimento do digital quando se tratava de obras às quais os leitores atribuíam algum valor além do simplesmente utilitário ou de trabalho. Os suportes, assim, não eram indiferentes. Os leitores decidem pelo códex por sua

relação afetiva sim – cheiro, textura, toque – e, também, por terem a percepção da totalidade textual.

O tamanho do livro já indica o quanto de tempo será investido. O peso atrapalha alguns e a outros é mais um mérito: melhor carregar o peso de um livro do que o peso mental da apatia. A qualidade do livro é indicativo de sua experiência. Para nossos passageiros leitores, o livro de bolso não tem o mesmo peso simbólico que o impresso extenso. O primeiro dá a entender que a história será menos, não será tão impactante. Já carregar o segundo consigo é uma forma de valorizar a cultura, de ter acesso a uma forma de ser que a sociedade capitalista deseja que as camadas mais baixas não tenham contato.

Darnton (1993) afirma que, até o século XIX, a leitura era uma experiência privada para um pequeno número de pessoas por conta do restrito acesso ao livro devido ao seu alto custo. É evidente que o acesso ao livro foi democratizado com a popularização do mercado editorial no mundo inteiro. Apesar dessa democratização ao acesso, o direito à literatura continua limitado a uma parcela da população – seja pelo alto preço do livro, seja pela falta de tempo para a leitura.

Até hoje podemos notar que, para uma significativa parcela das classes mais baixas, a leitura – quando conquistada – é uma experiência pública e simultânea. Tais indivíduos geralmente dividem moradia com outras pessoas e raramente desfrutam de momentos exclusivos e privados de lazer. Entrar em casa é ser inundado por tarefas domésticas e diálogos familiares que os afastam da relação com a leitura. Registrou-se em diversos relatos que o único momento da semana em que a pessoa pode executar uma atividade de lazer individual é, justamente, durante o seu acesso ao transporte público.

É sabido que as classes trabalhadoras costumam morar longe de seus locais de trabalho e/ou estudo – o que se agudiza em uma grande metrópole onde o indivíduo passa, em média, de duas a quatro horas diárias no transporte público. As entrevistas realizadas e analisadas corroboram tais observações, pois foi possível ter uma dimensão sobre a vida do trabalhador que mora na periferia e possui pouco tempo livre em sua rotina para acessar espaços como bibliotecas e universidades. A pessoa deixa de ler não por falta de vontade ou competência, mas por falta de tempo, devido aos deslocamentos e prioridades de vida na luta por sua sobrevivência. Para



incentivar a leitura realizada por essa parcela da população o livro precisa mover-se e adentrar nesses espaços de grande circulação.

Ainda, a leitura pode ser afetada pelo ambiente pouco confortável, pelo movimento dos veículos e pelo contato próximo com outras pessoas, o que pode torná-la difícil ou até mesmo impossível em certas situações. Algumas pessoas procuram alternativas, como escolher horários fora do pico, sentar-se em lugares mais confortáveis ou escolher livros de menor tamanho. No entanto, outros não se importam tanto com as barreiras e fazem questão de levar livros grandes. A corporeidade no vagão também é um fator importante na leitura no metrô. Algumas pessoas apoiam a cabeça em seu ombro ou usam a barra de ferro para se equilibrar, indicando o cansaço ou o desconforto em se manter em pé. Outras, por outro lado, caminham distraídas com a cara nas páginas.

A literatura se relaciona com a invenção, o imaginário e o sonho, permitindo que o homem viva em mundos imaginários, crie personagens fictícios e experimente situações que, na realidade, seriam impossíveis ou desejáveis. A priorização da ficção significa a busca pelo fantástico, pela imaginação; a fabulação afasta a dura realidade cotidiana. Não há tempo livre – nem lazer – na vida privada. Resta o tempo “durante”, o lazer que ocorre “ao mesmo tempo” que as funcionalidades cotidianas no espaço público.

No caso dos indivíduos que compõem o *corpus* desta tese, a leitura configura-se como divertimento, mas também é escapatória. Além disso, a literatura também pode ser uma forma de reflexão sobre a sociedade e a condição humana, oferecendo uma visão crítica sobre a realidade e possibilitando ao leitor aprimorar sua compreensão sobre si mesmo e sobre o mundo que o cerca.

Tais leitores constroem sentidos em meio à multidão e aos movimentos do veículo, com o livro às mãos e se equilibrando sempre na relação de encontro entre texto, livro e leitor em situações de leitura contingentes. Apenas assim pode-se localizar o sentido que, não sendo uma coisa, passa a ser um acontecimento, um processo. Acrescente-se a isso, ainda, o autor e o editor como elementos importantes no processo de produção do texto e do objeto material livro então consumido.

As entrevistas trouxeram diferentes tonalidades da leitura enquanto uma experiência pública e simultânea. Machado tem a preocupação de multiplicar a prática da leitura para os outros e ao ler alguns trechos de livro em voz alta tenta traduzir o

que a leitura fez para ele próprio: **transformação de vida** e visão para um horizonte melhor. Clarice prefere ler no transporte público do que em casa, pois o ambiente doméstico requer diferentes demandas a todo instante e ela prefere a **solidão do metrô** para ler durante o deslocamento diário. Já Cora não gosta de ler em um ambiente silencioso, pois isso a torna suscetível a devaneios. Por isso tem apreço pela **sonoridade constante da metrópole** e são os ruídos dos vagões que escolhe como ambiência para sua prática de leitura.

Graciliano revela que lê no transporte muito mais por **falta de opção** do que por apreciar tal atividade. Cecília também reconhece a prática da leitura como uma forma de tornar **produtivo** o tempo ocioso do deslocamento, uma vez que se sente incomodada quando outros passageiros tentam intrometer-se em suas páginas ou são inconvenientes. Jorge só consegue ler em pé e direciona cada suporte da leitura para uma **função diferente**: o livro impresso é para entretenimento e relação sentimental, enquanto o livro digital é destinado a conhecimento e estudo.

Rachel tenta **transformar a experiência do deslocamento**, tornando-a menos desagradável através da leitura, que a faz viajar para longe dali. Pela **praticidade** e baixo custo de aquisição de novos títulos, Rachel tem preferência pelo Kindle, mas reconhece a importância de se ler o livro físico. Hilda leva o livro mesmo que saiba que não o lerá e situa a leitura como um caminho para **autocompreensão**.

Carolina assumiu a leitura como remédio, como **salvação de vida**. Ela não realiza demagogia alguma, seu cotidiano é pesado, passa quatro horas só no caminho do trabalho e em casa só está sozinha quando entregue a Morfeu, já que seus afazeres, filhos e vizinhos requerem sua atenção a todo instante. O único momento para leitura é durante o uso do transporte, quando não há essas interferências. Isso não a faz uma heroína, mas a torna resultado do processo de urbanização de São Paulo com seu capitalismo desenfreado. Ela reclama que a maioria dos projetos de incentivo à leitura doam apenas livros pequenos, geralmente de cunho religioso ou autoajuda, como se quem estivesse recebendo a doação não tivesse condições de ler um livro “de verdade”. Carolina exige seu **direito à literatura, à fabulação, à compreensão de si e aceitação do outro**. Um livro na mão de Carolina ganha uma potência própria; ela lê para fugir, para ressignificar, para fazer sentido.

O conteúdo do livro, em alguns casos, é tão relevante quanto o momento e o lugar em que ele se faz presente. Mais do que perguntar o que a leitura significa na

vida de cada um desses passageiros leitores, pergunto-me o que eles fazem e mobilizam para empreender suas leituras. Estes sujeitos, conluo, constroem uma leitura movente, que move consigo e transforma a cidade. Os leitores, assim, mexem com os autores, mexem com os poetas. Cada leitor produz significado próprio, toma para si o sentido do texto.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, Roberta Manuela; SILVA, Erotilde. Quem lê tanto romance? As práticas de leitura dos livros do coração. *In: XXXIV Congresso de Ciências da Comunicação-INTERCOM*. Recife. 2011. p. 1-15.
- ARQ.FUTURO. **São Paulo na encruzilhada**: uma discussão sobre mobilidade e adensamento. São Paulo: BEI Comunicação, 2013.
- ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. **Metrópole e Cultura**: São Paulo no meio do século XX. 2ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: 2015.
- AUGÉ, Marc. **In the metro**. Minnesota: University of Minnesota Press, 2002.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Tradução Maria Lúcia Pereira. 9ª edição. Campinas: Papyrus, 2012.
- BENJAMIN, Walter. O Flâneur. *In: Obras escolhidas III*. São Paulo: Brasiliense, 1989. p. 33 – 65.
- BENJAMIN, Walter. Rua de mão única. *In: Obras escolhidas II*. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 7 – 142.
- BHAN, Gautam et al. The pandemic, southern urbanisms and collective life. **Environment and Planning D: Society and Space**, 2020.
- BJØRNER, Thomas. Time use on trains: Media use/non-use and complex shifts in activities. *In: Mobilities*, v. 11, n. 5, p. 681-702, 2016.
- BOSI, Ecléa. **Cultura de massa e cultura popular**: leituras de operárias, Petrópolis: Vozes, 1965.
- BOURDIEU, Pierre ; CHARTIER, Roger. A leitura: uma prática cultural. *In: CHARTIER, Roger. (Org.). Práticas da leitura*. 5ª edição. São Paulo: Estação Liberdade, 1996, p. 229 – 254.
- BRASIL. Ministério da Cultura. Plano Nacional do Livro e da Leitura. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/secretaria-especial-da-cultura/assuntos/pnll>. Acesso em: 2 jul. 2022.
- BRESSON, François. A leitura e suas dificuldades. *In: CHARTIER, Roger. (Org.). Práticas da leitura*. 5ª edição. São Paulo: Estação Liberdade, 1996, p. 25-34.
- CAIAFA, Janice. Comunicação, tecnologia e território no metrô de São Paulo. **Revista Mídia e Cotidiano**. Volume 12, Número 01, 2018, p. 132-151.
- CAIAFA, Janice. O metrô de São Paulo e problema da rede. **Contemporânea, Comunicação e Cultura**. Volume 14, Número 02, 2016, p. 150-170.

CAIAFA, Janice. Peripheral urbanization: Autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 35, n. 1, p. 3-20, 2017.

CAIAFA, Janice. **Trilhos da cidade**: viajar no metrô do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 7Letras, 2013.

CALDEIRA, Teresa P. R. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. 3ª edição. São Paulo: Editora 34/EDUSP, 2011.

CALDEIRA, Teresa P. R. Peripheral urbanization: Autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 35, n. 1, p. 3-20, 2017.

CALDEIRA, Teresa P. R. Social movements, cultural production, and protests: São Paulo's shifting political landscape. **Current Anthropology**, v. 56, n. S11, p. S126-S136, 2015.

CALVINO, Italo. **Se um viajante numa noite de inverno**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CANCLINI, Néstor Garcia. **Culturas Híbridas**: estratégias para entrar e sair da modernidade. 4ª edição. São Paulo: EDUSP, 2015.

CANCLINI, Néstor Garcia. **História da leitura no mundo ocidental**, vol. II. São Paulo: Ática, 1999.

CANCLINI, Néstor Garcia. **Leitores, espectadores e internautas**. São Paulo: Iluminuras, 2008.

CANCLINI, Néstor Garcia. **O mundo inteiro como lugar estranho**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

CANDIDO, Antonio. O direito à literatura. *In*: **Vários escritos**. 5ª edição. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul, 2011, p. 171 – 193.

CAROLINA. Entrevista cedida a autora. Duração: 107min. Data: 10 out. 2022.

CAVALLO, Guclielmo; CHARTIER, Roger. **História da leitura no mundo ocidental**, vol. I. São Paulo: Ática, 1997.

CECÍLIA. Entrevista cedida a autora. Duração: 83min. Data: 10 out. 2022.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 3ª edição. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

CHARTIER, Roger; ROCHE, Daniel. O Livro: uma mudança de perspectiva *In*: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre. **História** – Novos Objetos. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 4. ed., 1995.

CHARTIER, Roger. **A aventura do livro**: do leitor ao navegador. São Paulo: Editora UNESP, 1998.

CHARTIER, Roger. **A ordem dos livros**: leitores, autores e bibliotecas na Europa entre os séculos XIV e XVIII. Brasília: Ed. UNB, 1994.

CHARTIER, Roger. Do códex à tela. In: **A ordem dos livros**: leitores, autores e bibliotecas na Europa entre os séculos XIV e XVIII. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999b.

CHARTIER, Roger. Do livro à leitura. In: CHARTIER, Roger. (Org.). **Práticas da leitura**. 5ª edição. São Paulo: Estação Liberdade, 1996, p. 77-105.

CHARTIER, Roger. **História da leitura no mundo ocidental**, vol. II. São Paulo: Ática, 1999.

CHARTIER, Roger. Leituras e leitores “populares” da Renascença ao período clássico In: CHARTIER, Roger; CAVALLO, Guclielmo. **História da leitura no mundo ocidental**, vol. II. São Paulo: Ática, 1999a, p. 117-134.

CLARICE. Entrevista cedida a autora. Duração: 46min. Data: 11 out. 2022.

CORA. Entrevista cedida a autora. Duração: 51min. Data: 19 set. 2022.

DARNTON, Robert. **O Beijo de Lamourette**. Mídia, cultura e revolução. São Paulo: Cia. das Letras, 1993.

DOSSE, François. O espaço habitado segundo Michel de Certeau. In: **Artcultura**: Revista de História, Cultura e Arte, v. 15, n. 27, p. 85-96, 2013.

DUARTE, Jorge. Entrevista em profundidade. **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. São Paulo: Atlas, v. 1, p. 62-83, 2005.

ESTIVALS, R. (Org.). **Les sciences de l'écrit**: encyclopédie internationale de Bibliologie. Paris: AIB; Retz, 1993.

FELINTO, Erick; ANDRADE, Vinícios. A vida dos objetos: um diálogo com o pensamento da materialidade da comunicação. **Contemporânea**, v. 3, n. 1, jan./jun., p. 75-94, 2005.

FERREIRA, Norma S. A. **Pesquisa em leitura**: um estudo dos resumos de dissertações de mestrado e teses de doutorado defendidas no Brasil, de 1980 a 1995. Tese – Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1999.

FOUCAULT, Michel. De espaços outros. **Estudos avançados**, v. 27, p. 113-122, 2013.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

GIAQUINTO, Paulo Ricardo. **Planos diretores estratégicos de São Paulo**, nova roupagem velhos modelos. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie.

GILMONT, Jean-François. Reformas protestantes e leitura *In*: CHARTIER, Roger e CAVALLO, Guclielmo. 1999. **História da leitura no mundo ocidental**. Vol. II. São Paulo: Ática. p. 47-78.

GOULEMOT, Jean Marie. Da leitura como produção de sentidos. *In*: CHARTIER, Roger. (Org.). **Práticas da leitura**. 5. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 1996, p. 107-116.

GRACILIANO. Entrevista cedida a autora. Duração: 56min. Data: 24 out. 2022.

GRAFTON, Anthony. O leitor humanista *In*: CHARTIER, Roger; CAVALLO, Guclielmo. 1999. **História da leitura no mundo ocidental**. vol. II. São Paulo: Ática. p. 5-46.

GRUSZYNSKI, A. C. Design editorial e publicação multiplataforma. *Intexto*, n. 34, set./dez., p. 571-588, 2015.

HALLEWELL, Laurence. **O livro no Brasil**: sua história. São Paulo: Edusp, 2005.

HILDA. Entrevista cedida a autora. Duração: 74min. Data: 03 out. 2022.

HOLANDA, Adriana Buarque de; OLIVEIRA, Maria Cristina Guimarães; OLIVEIRA, Simone Rosa de. Incentivo à cultura: experiências brasileiras de políticas públicas-interesses da área da Ciência da Informação. **Transinformação**, v. 25, p. 47-53, 2013.

HOWSAM, Leslie (ed.). **The Cambridge Companion to the History of the Book**. Cambridge: Cambridge University Press, 2015. DOI: <http://doi.org/10.1017/CCO9781139152242>

INGOLD, Tim. **Estar Vivo**: Ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição. 2. reimp. Petrópolis: Vozes, 2018.

ISODA, Marcos Kiyoto de Tani. **Transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo**: estudo sobre a concepção e inserção das redes de transporte de alta capacidade. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

JACOB, Eduardo Louis. Leituras ambientais na paisagem transformada. **Comunicação & Educação**, v. 11, n. 3, 2006, p. 379-391.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JENSEN, Ole B. Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. **Mobilities**, v. 04, n. 01, 2009, p. 139-158.

JORGE. Entrevista cedida a autora. Duração: 71min. Data: 03 set. 2022.

KUVASNEY, Eliane. **A representação da cidade de São Paulo nos albores do século XX**: os mapas como operadores na construção da cidade espraiada. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

LE GOFF, Jacques. **O apogeu da cidade medieval**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª edição. São Paulo: Centauro, 2008.

LEFEBVRE, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: 34: Edusp, 2011.

LÉVY, Jacques ; LUSSAULT, Michel. Espace. *In: Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003. p. 325-333. Tradução de trabalho feita por Mônica Balestrin Nunes, com revisão feita por Jaime Oliva.

LÉVY, Jacques. **Le Tournant Géographique: Penser l'espace pour lire le monde (A Virada Geográfica: pensar o espaço para ler o mundo)**. Tradução de Jaime Tadeu Oliva, Paris: Belin, 1999. p. 13-24.

MACHADO. Entrevista cedida a autora. Duração: 80min. Data: 16 set. 2022.

MAIA, Prestes. **Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo**. Companhia Melhoramentos de São Paulo Weiszflog Irmãos Incorporada, 1930.

MORAES, André Carlos. **Leitores multiplataforma: o livro em um contexto de múltiplos suportes, a partir da prática de estudantes universitários**. 2017. 290 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul – Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação – Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Informação, Porto Alegre, RS, 2017.

MORETTI, F. **O burguês: entre a história e a literatura**. São Paulo: Três Estrelas, 2014.

MORETTI, F. O século sério. *In: Revista Novos Estudos*. São Paulo, n. 65, 2003, p. 3-33.

MORLEY, David. Comunicação e transporte: a mobilidade de informação, de pessoas e de mercadorias. **Revista ECO Pós**. Volume 21, Número 03, 2017, p. 10-38.

MORSE, Richard. **Formação histórica de São Paulo**, de comunidade a metrópole. São Paulo: Difel, 1970.

OLIVA, Jaime Tadeu; FONSECA, Fernanda Padovesi. O “modelo São Paulo”: uma descompactação antiurbanidade na gênese da metrópole. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, Brasil, n. 65, 2016, p. 20-56.

OLIVA, Jaime Tadeu. **A Cidade sob Quatro Rodas. O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social**. 2004. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

OLIVEIRA, Juliana Venancio. **O portal da Biblioteca Metro Neli Siqueira como espaço de mediação e referência à história da Companhia do Metropolitano de**



**São Paulo**. 2018. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

PAIXÃO, Fernando; MIRA, Maria Celeste. **Momentos do livro no Brasil**. São Paulo: Editora Ática, 1996.

PARKER, Charlie; SCOTT, Sam; GEDDES, Alistair. **Snowball sampling**. SAGE research methods foundations, 2019.

PEREIRA, R. D. **Mobilidade da juventude da Zona Leste de São Paulo: construindo representações sociais e visões da metrópole**. 2012. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2012.

PETIT, Michèle. **Leituras: do espaço íntimo ao espaço público**. Tradução de Celina Olga de Souza. São Paulo, SP: Editora 34, 2013.

PETIT, Michèle. **Os jovens e a leitura**. São Paulo: Editora 34, 2008.

RACHEL. Entrevista cedida a autora. Duração: 62min. Data: 29 set. 2022.

RAMOS, Juliana. O ensaísmo presente em "Se um viajante numa noite de inverno" de Italo Calvino: uma teoria da leitura em um romance metaliterário. **Anuário de Literatura**, v. 20, n. 2, 2015, p. 156-169.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Viver em São Paulo – Mobilidade urbana na cidade**. São Paulo: Rede Nossa São Paulo, 2021.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Viver em São Paulo – Mobilidade urbana na cidade**. São Paulo: Rede Nossa São Paulo, 2019.

REIMÃO, Sandra. **Livros e televisão: correlações**. Cotia: Ateliê Editorial, 2004b.

REIMÃO, Sandra. **Mercado editorial brasileiro**. São Paulo: Com-Arte/Fapesp, 1996.

REIMÃO, Sandra. **Repressão e resistência: censura a livros na ditadura militar**. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2011.

REIMÃO, Sandra. Verbete: Livro. **Enciclopédia INTERCOM de Comunicação**. São Paulo: Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, 2010, p. 767-769.

REIMÃO, Sandra. Estudos sobre produção editorial e história dos livros no Brasil: algumas observações. **Comunicação & Sociedade**, v. 26, n. 42, 2004a, p. 83-93.

REIMÃO, Sandra. **Mercado editorial brasileiro**. São Paulo: FAPESP, 2018.

REIS, Nestor Goulart. **São Paulo: Vila Cidade Metrópole**. Via das Artes: 2004.

ROCHE, Daniel. **O povo de Paris: ensaio sobre a cultura popular no século XVIII**. São Paulo: Edusp, 2004.

ROCHE, Daniel. As práticas da escrita nas cidades francesas do século XVIII. *In*: CHARTIER, Roger. (Org.). **Práticas da leitura**. 5. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 1996, p. 177-200.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle – “(I)Mobilidade na Cidade de São Paulo” *In*: **Estudos Avançados**, n. 71. São Paulo: IEA, 2011.

ROMANCINI, Richard. **Apropriações de Paulo Coelho por usuários de uma biblioteca pública**: leitura popular, leitura popularizada. Tese de Doutorado. Dissertação (Mestrado) –Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, 2002.

SÁ, Teresa. Lugares e não lugares em Marc Augé. **Tempo social – Revista de Antropologia da USP**, São Paulo, v. 26, n. 2, p. 209-229, 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ts/a/sDhTTskCGVGDyqWRtYLnWPm/?lang=pt> . Acesso em: 10 mar. 2021.

SACRAMENTO, Enock. **Arte no Metrô**. São Paulo: Edição A&A Comunicação Ltda, 2012.

SAENGER, Paul. **Space between words**: The origins of silent reading. Stanford University Press, 1997.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Edusp, 2006.

SENNETT, Richard. **The Open City**. 2017. Disponível em: <https://www.richardsennett.com/site/senn/UploadedResources/The%20Open%20City.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2019.

SILVA, A. C. O metrô antes do Metrô. *In*: **Revista dos Transportes Públicos**, 2019.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. *In*: VELHO, Otávio (Org.). **O fenômeno urbano**. 4ª edição. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987, p. 10-24.

TELLES, V. S. Trajetórias urbanas: fios de uma descrição da cidade. *In*: TELLES, V. S.; CABANES, R. (Org.). **Nas tramas da cidade**: trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Humanitas, 2006, p. 69-116.

TRAVANCAS, Isabel. **A experiência da leitura entre adolescentes**: Rio de Janeiro e Barcelona. Curitiba: Appris, 2020.

TRAVANCAS, Isabel. Adolescentes cariocas e a leitura. *In*: **Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação XXXV**. Anais eletrônicos. Fortaleza – CE. 2012.

TRAVANCAS, Isabel. Desafios - Editoração em tempos de convergência. A leitura pelo olhar dos adolescentes. Santa Maria: Editora Experimental UFSM, 2018.

TRAVANCAS, Isabel. O livro e a leitura para adolescentes do Rio de Janeiro e de Barcelona. *In*: **Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação XXXVIII**. Anais eletrônicos. Rio de Janeiro - RJ. 2015.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil *In: O Processo de Urbanização no Brasil*. DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

VITTE, Claudete de Castro Silva; IMAEDA, Ricardo. Transportes coletivos e urbanização na cidade de São Paulo na primeira metade do Século XX: aspectos político-institucionais, atores, alianças e interesses. **GEOUSP Espaço e Tempo** (Online), v. 11, n. 1, 2007, p. 67-84.

WIEL, Marc. **Ville et Mobilité**: un couple infernal? L'Aube, 2005.

WILSON, Elizabeth. O flâneur invisível. **Artcultura**, v. 7, n. 11, 2005.

## REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

AGÊNCIA AFRICA. **Ticket Books** – A collection of pocket books that work as subway tickets. Vimeo, 12/05/2015. Disponível em: <https://vimeo.com/127617453> . Acesso em 31 jan. 2021.

AGÊNCIA AFRICA. Ticket Books. In: **Creativepool –The Creative Industry Network**. 2015. Disponível em: <https://creativepool.com/agenciaafrica/projects/ticket-books-for-lpm> . Acesso em 29 jan. 2021.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS (ANPTrilhos). **Balancos anuais do Setor Metroferroviário**. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/categoria/balancos/> . Acesso em 26 jan. 2021.

BOOKCROSSING BRASIL. **Estações de metrô de São Paulo terão livros gratuitos neste sábado**. 2010. Disponível em: <https://www.bookcrossing.com.br/estacoes-de-metro-de-sao-paulo-terao-livros-gratuitos-neste-sabado/>. Acesso em: 28 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Metrô e instituições culturais promovem distribuição de livros na linha 1-azul**. 29 out. 2012. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/29-10-2012-metro-e-instituicoes-culturais-promovem-distribuicao-de-livros-na-linha-1azul.fss>. Acesso em: 27 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Estações do metrô terão distribuição gratuita de livros**. 28 out. 2015. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/28-10-2015-estacoes-do-metro-terao-distribuicao-gratuita-de-livros.fss>. Acesso em: 29 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Estação Sé recebe 1ª Bienal do Livro Popular**. 5 set. 2016. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/05-09-2016-estacao-se-recebe-1a-bienal-do-livro-popular.fss>. Acesso em: 31 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Papai Noel distribui livros na estação palmeiras-barra funda do metrô**. 14 dez. 2016. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/14-12-2016-papai-noel-distribui-livros-na-estacao-palmeirasbarra-funda-do-metro.fss>. Acesso em: 31 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Papai Noel distribui livros na estação palmeiras-barra funda**. 18 dez. 2017. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/18-12-2017-papai-noel-distribui-livros-na-estacao-palmeirasbarra-funda.fss>. Acesso em: 31 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Metrô sp recebe evento da onu mulheres de “caça aos livros”**. 24 mai. 2018. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/24-05-2018-metro-sp-recebe-evento-da-onu-mulheres-de-caca-aos-livros.fss>. Acesso em: 31 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Metrô lança projeto #achadosna leitura no Dia Mundial do Livro.** 24 abr. 2019. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/23-04-2019-metro-lanca-projeto-achadosna-leitura-no-dia-mundial-do-livro.fss>. Acesso em: 31 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Metrô realiza ação de incentivo à leitura no dia nacional do livro.** 28 out. 2019. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/28-10-2019-metro-realiza-acao-de-incentivo-a-leitura-no-dia-nacional-do-livro.fss>. Acesso em: 29 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Biblioteca Volante do Sesc retorna a Estação Guilhermina Esperança do metrô neste sábado.** 22 nov. 2019. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/22-11-2019-biblioteca-volante-do-sesc-retorna-a-estacao-guilhermina-esperanca-do-metro-neste-sabad.fss>. Acesso em: 31 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Estações Palmeiras-Barra Funda e Ana Rosa terão distribuição gratuita de livros sobre educação financeira.** 12 dez. 2019. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/12-12-2019-estacoes-palmeirasbarra-funda-e-ana-rosa-terao-distribuicao-gratuita-de-livros-sobre-e.fss>. Acesso em: 29 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Linha da cultura do metrô deste mês dispõe o audiolivro “o sorriso do leão”.** 04 jul. 2020. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/linha-da-cultura-do-metro-deste-mes-dispoe-o-audiolivro-o-sorriso-do-leao.fss>. Acesso em: 31 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Linha da Cultura (homepage).** 2023a. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/cultura/linha-cultura/programacao.aspx>. Acesso em: 26 jan. 2021.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô). **Poesia no Metrô (homepage).** 2023b. Disponível em: <https://www.metro.sp.gov.br/cultura/poesia-metro/index.aspx>. Acesso em: 31 jan. 2021.

EDUCACIONAL. 6 dez. 2010. **Leitura nos Trilhos.** Disponível em: <http://www.educacional.com.br/reportagens/livrosmetro/parte-01.asp>. Acesso em: 30 jan. 2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Para evitar fuga de passageiro, transporte público pós-pandemia terá de rever modelo e lotação.** 9 jul. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/07/para-evitar-fuga-de-passageiro-transporte-publico-pos-pandemia-tera-de-rever-modelo-e-lotacao.shtml>. Acesso em: 28 jan. 2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Medo da covid-19 pode gerar onda de migração para carro e moto.** 14 jul. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/07/medo-da-covid-19-pode-gerar-onda-de-migracao-para-carro-e-moto.shtml>. Acesso em: 28 jan. 2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Transporte sobre trilhos no país tem perda bilionária na pandemia e pode ser paralisado.** 19 jul. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/07/transporte-sobre-trilhos-no-pais-tem-perda-bilionaria-na-pandemia-e-pode-ser-paralisado.shtml>. Acesso em: 28 jan. 2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Na linha de frente, funcionários do transporte são vítimas do vírus e de agressões.** 23 jul. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/07/na-linha-de-frente-funcionarios-do-transporte-sao-vitimas-do-virus-e-de-agressoes.shtml>. Acesso em: 28 jan. 2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Estações de metrô de São Paulo terão livros gratuitos neste sábado.** 14 ago. 2010. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2010/08/782999-estacoes-de-metro-de-sao-paulo-terao-livros-gratuitos-neste-sabado.shtml>. Acesso em: 28 jan. 2021.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Linha-5 Lilás do Metrô ganhará uma biblioteca do Embarque na Leitura.** 13 jul. 2007. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/linha-5-lilas-do-metro-ganhara-uma-biblioteca-do-embarque-na-leitura/>. Acesso em: 30 jan. 2021.

JEMPLACOM. **Un livre ticket de métro.** 8 jun. 2015. Disponível em: <https://jemplacom.com/2015/06/08/un-livre-ticket-de-metro/>. Acesso em: 31 jan. 2021.

METRO WORLD NEWS. **Projeto oferece livros de graça em estação do Metrô.** 24 abr. 2019. Disponível em: <https://www.metroworldnews.com.br/foco/2019/04/24/projeto-oferece-livros-de-graca-em-estacao-metro.html#:~:text=Duas%20estantes%20foram%20colocadas%20na,pessoa%20po ssa%20desfrutar%20da%20obra>. Acesso em: 28 jan. 2021.

MIGUEZ, Sergio. O voyeur dos vagões. **SP Review**. Disponível em: <http://saopauloreview.com.br/sergio-miguez-o-voyeur-dos-vagoes/> Acesso em: 31 jan. 2021.

PEIXOTO, T. 8ª saída dos Poetas Ambulantes. Poetas ambulantes, 2013. Disponível em: <http://poetas-ambulantes.blogspot.com/2013/04/8-saida-dos-poetas-ambulantes.html> Acesso em: 20 nov. 2022.

PORTAL ABCDOABC. **Troca e doação de livros nas estações das linhas 4-Amarela e 5-Lilás de metrô.** 4 jan. 2021. Disponível em: <https://www.abcdoabc.com.br/abc/noticia/troca-doacao-livros-estacoes-linhas-4-amarela-5-lilas-metro-114936>. Acesso em: 31 jan. 2021.

PROPMARK. **L&PM e Africa fazem ação com Ticket Books no metrô.** 24 abr. 2015. Disponível em: <https://propmark.com.br/anunciantes/lapm-e-africa-promovem-acao-com-ticket-books-na-estacao-faria-lima/>. Acesso em: 30 jan. 2021.

REDE SOCIAL ZONA NORTE. **Nas Estante da Zona Norte 2016.** 8 nov. 2016. Disponível em: <http://redesocialzonanorte.blogspot.com/2016/11/nas-estante-da-zona-norte-2016.html>. Acesso em: 29 jan. 2021.

SÃO PAULO SÃO. **'Ticket Books': ação distribui livros que funcionam como bilhete do metrô.** Disponível em: <https://saopaulosao.com.br/causas/1182-ticket-books-a%C3%A7%C3%A3o-distribui-livros-que-funcionam-como-bilhete-do-metr%C3%B4.html#>. Acesso em: 27 jan. 2021.

VIAMOBILIDADE. **Distribuição gratuita de livros na Estação Santo Amaro.** 27 nov. 2019. Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/imprensa-site/noticias-site/Pages/Distribui%C3%A7%C3%A3o-Livros.aspx>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAMOBILIDADE. **Mês do Orgulho LGBT tem audiolivros gratuitos!** 15 jun. 2020. Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/imprensa-site/noticias-site/Pages/AudiolivroLGBT.aspx>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAMOBILIDADE. **Audiolivros gratuitos em comemoração ao Dia do Escritor!** 01 jul. 2020. Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/imprensa-site/noticias-site/Pages/AudiolivrosLeao.aspx>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAMOBILIDADE. **Audiolivros gratuitos em comemoração ao Dia do Folclore!** 03 ago. 2020. Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/imprensa-site/noticias-site/Pages/Audiolivros-Folclore.aspx>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAMOBILIDADE. **Projeto Leitura na ViaMobilidade (homepage). 2023.** Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/voce/campanhas/projeto-leitura-na-viamobilidade-100117> Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Linha 4-Amarela amplia oferta de máquinas de livros.** 19 dez. 2013. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Linha-4-Amarela-amplia-oferta-de-maquinas-de-livros?releaseld=15431>. Acesso em: 30 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Dia Mundial do Livro é comemorado na Linha 4.** 24 abr. 2015. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Dia-Mundial-do-Livro-e-comemorado-na-Linha-4?releaseld=20678>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Projeto Leitura na Linha 4-Amarela distribui livros grátis.** 06 abr. 2016. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Projeto-Leitura-na-Linha-4-Amarela-distribui-livros-gratis?releaseld=22820>. Acesso em: 30 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Troca e distribuição de livros na Linha 4.** 9 mai. 2017. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Troca-e-distribuicao-de-livros-na-Linha-4?releaseld=25709>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Terceira edição do projeto “Leitura na ViaQuatro”.** 18 jan. 2018. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Terceira-edicao-do-projeto-Leitura-na-ViaQuatro?releaseld=27682>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Dia Mundial do Livro terá circo-teatro em três estações.** 19 abr. 2018. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Dia-Mundial-do-Livro-tera-circo-teatro-em-tres-estacoes?releaseld=28690>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAQUATRO. **São Paulo-Morumbi terá distribuição de livros.** 25 mar. 2019. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Sao-Paulo-Morumbi-tera-distribuicao-de-livros?releaseld=31628>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Campanha “Educação Financeira” na ViaQuatro.** 25 nov. 2019. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Campanha-Educacao-Financeira-na-ViaQuatro?releaseld=33745>. Acesso em: 29 jan. 2021.

VIAQUATRO. **ViaQuatro divulga audiolivros gratuitos.** 13 abr. 2020. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/ViaQuatro-divulga-audiolivros-gratuitos?releaseld=34978>. Acesso em: 31 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Mês do orgulho LBGT tem audiolivros gratuitos!** 15 jun. 2020. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Mes-do-orgulho-LBGT-tem-audiolivros-gratuitos?releaseld=35341>. Acesso em: 29 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Audiolivros gratuitos em comemoração ao Dia do Escritor!** 1 jul. 2020. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Audiolivros-gratuitos-em-comemoracao-ao-Dia-do-Escritor?releaseld=35416>. Acesso em: 30 jan. 2021.

VIAQUATRO. **Leitura gratuita no transporte para comemorar o dia do livro!** 27 out. 2020. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/imprensa/noticias/Leitura-gratuita-no-transporte-para-comemorar-o-dia-do-livro?releaseld=36034>. Acesso em: 31 jan. 2021.