

A saída das crianças das ruas no século 20 em três países: Estados Unidos da América, Austrália e Brasil*

Cristian Pedro Rubini Dutra

Fernanda Müller

Resumo

A saída das crianças dos espaços públicos está relacionada às mudanças urbanas do século 20 e à construção simbólica de que eles são perigosos. Esse processo foi impulsionado por projetos de urbanização que buscavam adaptar as cidades para garantir fluxo e movimento aos carros e organizar as rotinas das crianças, em especial a escolarização formal e obrigatória. São apresentados três casos que evidenciam como diferentes projetos urbanos se associaram à valorização da infância e sua educação nos Estados Unidos da América, na Austrália e no Brasil. O uso de automóveis particulares para levar e buscar as crianças na escola fez a família ficar responsável por esse trajeto, contribuindo para o argumento de que elas deveriam sair das ruas e ser deslocadas para espaços específicos. Campanhas educativas foram criadas para instruir as crianças, agora pedestres e passageiras, a se comportarem no espaço público, ao mesmo tempo que projetavam para elas o futuro de adultos motoristas. O estudo destaca a relação entre os projetos de urbanização e a ampliação da escolarização das crianças.

Palavras-chave: automobilidade; infância; cidade; sociologia urbana.

* Um esboço deste artigo foi apresentado em comunicação de pôster no Colóquio Internacional Crianças e Territórios da Infância, no ano de 2018, em Brasília, Distrito Federal (DF). O autor e a autora agradecem à Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAP/DF), à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e à Universidade de Brasília (UnB) pelo financiamento dos projetos de pesquisa que deram origem a estas reflexões.

Abstract

Children departing the streets of the 20th century in three countries: United States of America, Australia, and Brazil

Children are departing public spaces due to urban transformations in the 20th century and the symbolic understanding that they are hazardous. Such process was fostered by urban projects that sought to adapt cities for the proper traffic flow, and organize children's routines, in particular, their mandatory and formal education. We present three cases which reveal how distinct urban projects are associated with the appreciation of childhood and their education in the United States of America, Australia and Brazil. Private vehicle utilization in driving children back and forth to school meant that families are responsible for this itinerary, thus contributing to the argument that they should be moved off the streets and be taken to specific spaces. Educational campaigns were developed in order to instruct children, who are now pedestrians and passengers, on how to act reasonably within public spaces and, at the same time, project them to be future adult drivers. This study highlights the relation between those urban projects and the expansion of children schooling.

Keywords: automobility; childhood; cities; urban sociology.

Resumen

La salida de los niños de la calle en el siglo XX en tres países: Estados Unidos de América, Australia y Brasil

La salida de los niños de los espacios públicos está relacionada con los cambios urbanos del siglo XX y la construcción simbólica de que son peligrosos. Este proceso fue impulsado por proyectos de urbanización que buscaban adaptar las ciudades para asegurar el flujo y el movimiento de los coches y organizar las rutinas de los niños, especialmente la escolarización formal y obligatoria. Se presentan tres casos que muestran cómo diferentes proyectos urbanos se asociaron con la valorización de la niñez y la educación en Estados Unidos de América, Australia y Brasil. El uso de automóviles privados para llevar y traer a los niños a la escuela responsabilizó a la familia de este itinerario, contribuyendo al argumento de que debían abandonar las calles y ser trasladados a espacios específicos. Se crearon campañas educativas para instruir a los niños, ahora peatones y pasajeros, sobre cómo comportarse en los espacios públicos y al mismo tiempo proyectarles el futuro de los conductores adultos. El estudio destaca la relación entre los proyectos de urbanización y la ampliación de la escolarización de los niños.

Palabras clave: automovilidad; infancia; ciudad; sociología urbana.

Introdução

Ao longo do século 20, a cidade passou a ser adaptada e adequada para garantir fluxo e movimento, assim como para melhor organizar o cotidiano das crianças, mediante o ordenamento dos espaços e das rotinas. As reformas urbanas empreendidas na primeira metade do século parecem ter vindo conectadas a uma defesa de espaços específicos para as crianças nas cidades (incluindo as instituições), que, por sua vez, excluíam as ruas e as calçadas. Parte da “administração simbólica da infância [envolvia] atitudes esperáveis sobre a frequência ou não frequência a certos lugares, [...] horas de admissibilidade ou de recusa de participação na vida coletiva” (Sarmiento, 2004, p. 3).

Dessa maneira, algumas ideias foram exploradas para empreender a saída das crianças das ruas, notadamente um consenso social de que espaços públicos são lugares perigosos e, logo, impróprios à presença delas (Bonhan, 2006). Todavia, longe de assumir essa saída como algo “espontâneo”, procuramos refletir sobre a construção real e simbólica de que rotinas e espaços particulares para as crianças seriam mais adequados à nova organização das cidades, de forma a alinharem projetos de urbanização aos de espacialização e institucionalização da rotina das crianças (em especial, a escolarização formal e obrigatória). Notadamente, objetivamos destacar o papel dos automóveis nas modificações das práticas urbanas e como o uso de carros particulares (movidos a combustão ou energia elétrica) desempenha papel significativo no argumento de que crianças – bem como pedestres em geral, animais, vendedores e feirantes – deveriam sair das ruas e ser deslocados para espaços específicos.

O presente artigo explorará três casos que nos provocam a refletir sobre a relação entre infância e cidade no século 20. O primeiro caso se refere à charge *Sacrifices to Modern Moloch* (James, 1923 *apud* Norton, 2011), publicada no jornal estadunidense *St. Louis Star*, que procurava denunciar a imagem, considerada opressiva, do automóvel e seu papel preponderante na morte das crianças em nome do “progresso” da tecnologia moderna. Posteriormente, será abordada a iniciativa *Look Both Ways Club*¹ subsidiada pela indústria automobilística (Bonham, 2006), em Adelaide, na Austrália, que se destinava a preparar crianças para circularem nas ruas predominantemente ocupadas por automóveis. Finalmente, tomamos o romance de Maria José Dupré ([1943] 1973),² *Éramos seis*, escrito em 1940, para abordar os medos e as inseguranças de uma mãe após as modificações urbanas em São Paulo na década de 1930.

A escolha dos três casos deu-se em virtude da relevância da produção social necessária para viabilizar a exclusão das crianças do espaço público. O automóvel, considerado um dos principais símbolos da globalização, só se desenvolve em distintas partes do mundo por meio da criação não apenas de um novo setor econômico para atender a essas demandas (como a construção de estradas, postos de combustíveis,

¹ Clube Olhe para os Dois Lados Antes de Cruzar – em tradução livre.

² O ano entre colchetes é o da primeira edição.

lojas e fábricas de peças, e o desenvolvimento de uma economia em torno da borracha e do petróleo etc.), mas também pela transformação do ambiente público e por mudanças culturais e sociais que legitimem essas modificações impostas (Urry, 2004).

O caso americano aborda como a organização das empresas automobilísticas e a aliança de setores sociais influenciaram uma mudança na percepção social que, anteriormente, era negativa em relação aos automóveis. O australiano mostra de que modo a disposição de crianças e adolescentes, o espaço e o currículo escolar foram utilizados para construir um consenso social acerca da posição dominante do automóvel e da necessidade de precauções dos jovens no ambiente público. Por fim, o caso brasileiro apresenta um exemplo de medo social que surge após a consolidação da crença na inevitabilidade do modelo social imposto pelo automóvel.

Os três casos demonstram como diferentes projetos urbanos estão conectados a um processo ocidental singular de reconhecimento da infância e de sua educação formal. Por meio desses cenários, buscamos refletir sobre o espaço público da cidade, partindo de abordagens que idealizam o cotidiano infantil em ambientes de socialização distintos das ruas e calçadas. Argumentamos que os projetos de urbanização estão intrinsecamente ligados ao objetivo de expandir a escolarização das crianças, embora de formas variadas e mais ou menos diretas.

Três casos em um século

90

Diante do crescimento das cidades, as crianças foram afetadas pelas constantes transformações urbanas. O anonimato, o aumento do fluxo de pessoas, as modificações na mobilidade e o fato de a maioria das pessoas que cruzam com elas serem desconhecidas são igualmente fatores relevantes para se entender o papel desse grupo etário e as expectativas dos adultos em relação a ele:

[...] a cidade grande cria precisamente estas condições psicológicas – a cada saída à rua, com a velocidade e as variedades da vida econômica, profissional e social –, ela propicia, já nos fundamentos sensíveis da vida anímica, [...] uma oposição profunda com relação à cidade pequena e à vida no campo, com ritmo mais lento e mais habitual [...]. (Simmel, [1903] 2005, p. 578).

O medo de estranhos (*stranger danger*), a possibilidade de se perder e os perigos de influências consideradas negativas, que levariam à criminalidade ou à agitação política, começam a ter incidência considerável no discurso público que passa a reprimir crianças nos espaços públicos (Douglas; Wildavsky, 1998; Holloway; Valentine, 2000). O desconhecimento da cidade gerou um aumento de preocupações que anteriormente inexistiam ou não tinham tamanha relevância (Sevcenko, 1992).

Em tal modelo urbano, as crianças desacompanhadas de adultos passaram a ser vistas como incômodo ou fardo nos espaços públicos. Essa experiência foi adquirindo características de controle diante do aparato institucional de impedir ou até mesmo de proibir a presença delas. Por isso, do aparato policial (que também se torna responsável por manter o fluxo contínuo de automóveis) à assistência social,

passando pelo sistema educacional, diferentes atores públicos se organizam com o objetivo de evitar que as crianças estejam nas ruas e diminuir a sua convergência para tais lugares, de modo que:

- se estiverem desacompanhadas, passam a ser questionadas;
- brincadeiras no meio da rua são impedidas;
- familiares são responsabilizados por permitirem maior autonomia na mobilidade dos(as) filhos(as);
- escolas são demandadas a promover lições acerca do comportamento no espaço público.

O anonimato da vida cotidiana citadina, observado no início do século 20 por Simmel ([1903] 2005), amplia-se e ressignifica-se a partir da popularização dos automóveis particulares, cujas características – como a redoma que protege o(a) motorista e os(as) passageiros(as), evitando o contato com o meio externo, também a velocidade diferenciada com que percorrem o espaço –, terminam por modificar as interações de seus(suas) usuários(as) com os(as) pedestres e o espaço público. A impossibilidade de se identificar com precisão quem dirige o automóvel (tanto pela velocidade, quanto pela visibilidade do espaço interno por quem está de fora) e a dificuldade de se manter trocas em um ambiente de maior fugacidade acrescentaram contornos novos aos encontros em ambientes urbanos, descritos anteriormente na obra de Simmel ([1903] 2005), seja por novas formas de relação entre quem está dentro e quem está fora do automóvel, seja entre motoristas e passageiros(as) de diferentes carros (Laurier *et al.*, 2008).

Na primeira metade do século 20, a recomendação voltada a pais, mães e responsáveis era de que crianças fossem brincar nas ruas (Fernandes, 1947), porque, em alguns lugares, havia automóveis e veículos de tração elétrica, mas eles eram em menor quantidade e circulavam em velocidades reduzidas em comparação aos atuais. Longe de se pensar em um tempo anterior como necessariamente de uma infância mais “pura” (Holloway; Valentine, 2000) e com espaços comuns “idílicos” (Aitken, 1994), desconsiderando todas as complexidades e os medos em tais tempos, cabe pontuar que as ruas e as calçadas não eram majoritariamente associadas à insegurança para crianças, especialmente antes da chegada dos automóveis (Bonham, 2006; Wolfe, 2010; Norton, 2011).

Após o advento dos automóveis particulares utilizados em vias públicas, a presença de pessoas nas ruas, a ausência de sinalização e as estradas irregulares provocavam a redução de velocidade dos carros, obrigando motoristas a conviverem, de maneira distinta, com pedestres. No início do século 20, os automóveis deveriam muito mais se adaptar à lógica e à organização urbanas vigentes, e não o contrário (Wolfe, 2010; Norton, 2011). Igualmente, não eram comuns regras sobre as formas de se atravessar a rua ou de circular nela, pois as situações costumavam ser resolvidas de acordo com as práticas e necessidades locais. No Brasil, por exemplo, as primeiras foram municipais, na cidade de São Paulo, e tratavam tão somente de responsabilidades com conservação, velocidade e legalização dos automóveis; as regras unificadas de

trânsito nacionalmente só surgiram em 1941 (Wolfe, 2010). Contudo, com o crescimento urbano, o desenvolvimento da indústria automobilística e a maior quantidade de pessoas vivendo dentro das fronteiras das cidades, passaram a ser comuns, em países como Brasil, Canadá, França e Austrália, uma curva ascendente de mortes no trânsito e uma regulação maior das vias desde então (Ingils, 2004; Bonham, 2006; Wolfe, 2010).

Caso 1: Sacrifices to the Modern Moloch (*Estados Unidos*)

Apesar de ser comumente relacionado como um bem de consumo estadunidense (Ingils, 2004), o automóvel nem sempre foi uma tecnologia com grande apoio popular naquele país. Peter D. Norton (2011) argumenta pela existência de uma significação eminentemente pejorativa a respeito dos primeiros carros utilizados nas regiões centrais das grandes cidades, nos anos iniciais do século 20. Por conta de atropelamentos e por um possível impacto negativo nos negócios da região em virtude da diminuição da circulação de pessoas nas ruas e calçadas, os automóveis chegaram a ser vistos como “intrusos” do espaço público, de forma a unirem diferentes grupos, como associações comerciais, famílias, força policial, empresários do setor de bondes e, notadamente, pedestres.

A quem pertenciam as ruas e quem teria prioridade no seu uso? Essas questões foram constantemente debatidas em leis, tribunais, na imprensa, nas universidades e, por óbvio, nas próprias ruas. Durante as duas primeiras décadas do século 20, o resultado dessas discussões era preponderantemente contrário ao uso que motoristas faziam dos seus carros nas vias públicas.

A charge *Sacrifices to the Modern Moloch*³ (Sacrifícios ao *Moloch* Moderno), de Ian James (1923 *apud* Norton, 2011), retirada de edição do jornal *St. Louis Star* (Figura 1), que era republicada desde a década anterior com pequenas modificações e continuou sendo posteriormente (inclusive no *The New York Times*, no ano seguinte), evidencia um automóvel com aparência humanizada, irritado, em um altar, sendo alimentado de corpos de crianças em uma bandeja. O banquete é oferecido por um homem que veste um casaco no qual está escrito *Reckless and vicious driver* (“Motorista imprudente e agressivo”, em tradução livre) em suas costas, e o carro com a inscrição *Auto fatalities* (“Fatalidades de trânsito”, em tradução livre) em sua dianteira. O automóvel na imagem refere-se a *Moloch*, deus mitológico que aparece em diversas tradições, como a hebraica e a romana, e que recebia crianças de seus(suas) adoradores(as) para serem devoradas em troca de prosperidade. A gravura de James denuncia a imagem do automóvel com papel preponderante na morte das crianças em nome do progresso da tecnologia moderna, que, além de afastá-las das ruas, ainda tiraria uma quantidade significativa de vidas.

³ O termo *Moloch* é usado de forma simbólica para representar um conceito ou uma entidade moderna que exige sacrifícios e devoção dos indivíduos em troca de algum benefício ou para sustentar certos sistemas ou ideologias.

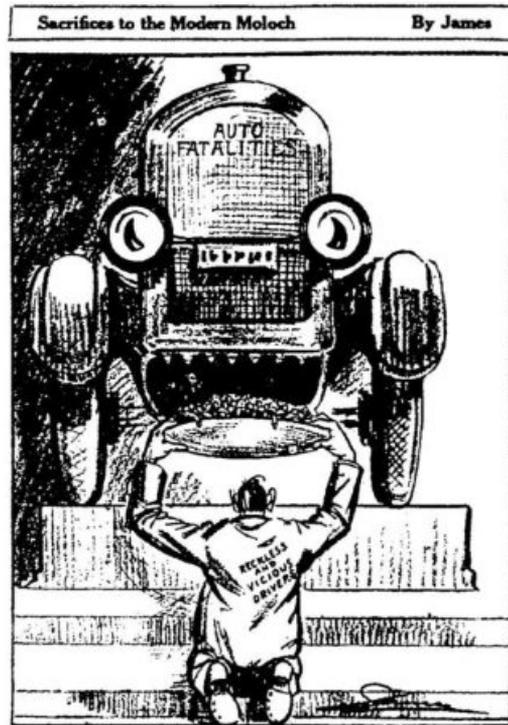


Figura 1 – *Sacrifices to the Modern Moloch*

Fonte: Ilustração de Ian James publicada no jornal *St. Louis Star* (1923, p. 14 *apud* Norton, 2011, p. 28).

Ao longo do século 20, as concepções populares sobre as ruas sofreram transformações expressivas, conforme argumentado por Jacobs (2001). Um novo ideário emergiu, consolidando a percepção de que tais espaços eram perigosos, especialmente para crianças. Esse sentimento foi impulsionado pelo medo crescente dos veículos automotores. Os principais receios estavam relacionados à segurança e à saúde das crianças, assim como de grupos considerados mais vulneráveis, como idosos e mulheres. A literatura nacional e internacional frequentemente faz referências a esse período (Costa, 1999; Ingils, 2004; Norton, 2011; Rizzini, 2004; Wolfe, 2010), abordando os perigos que as crianças enfrentavam nas ruas, tais como aliciamento ao crime, violência física e sexual ou temor de envolvimento em movimentos políticos. Essas preocupações levaram ao surgimento de espaços específicos para crianças nas cidades, como os *playgrounds*, e à popularização da educação pública e obrigatória como uma alternativa para ocupar o tempo das crianças, reduzindo a utilização das vias. Residências, escolas e áreas de recreação designadas passaram a ser consideradas opções mais seguras, sob a supervisão de adultos e com restrição espacial, o que proporciona um ambiente controlado para o desenvolvimento das crianças.

No contexto estadunidense, no entanto, Norton argumenta que o movimento de retirar as crianças das ruas não ocorreu sem enfrentar alguma forma de disputa política. Transformado em uma grande questão política das primeiras décadas do século 20, constantemente leis locais restringem o acesso dos automóveis a regiões centrais das cidades americanas, mediante limite de velocidade, interdição a

determinadas ruas, proibição de estacionamento, levantamento de barreiras e organização da mobilidade das crianças pedestres que se dirigiam às escolas. Tais aplicações aconteceram em razão do aumento significativo de mortes de pedestres, notadamente crianças e jovens. Para além disso, moradores das cidades costumavam ver os automóveis como um meio de transporte característico de áreas rurais e cuja participação na vida urbana não aconteceria sem perigo inerente.

Todavia, ao mesmo tempo que novos motoristas “muito facilmente se tornaram ‘motoristas irresponsáveis’, ‘imprudentes’ ou ‘demônios da velocidade’ [e] (...) suas máquinas eram ‘juggernauts’, carros da morte ou *Moloch* modernos”,⁴ os pedestres passaram a ser denominados como “pedestres imprudentes”⁵ (Norton, 2008, p. 3, 4) e os bondes, principal meio de transporte coletivo de então, tornaram-se “obstruções” do trânsito.

O que se demonstra é que a aceitação generalizada do automóvel e toda a adaptação da infraestrutura urbana a seu favor não aconteceram sem um processo de disputa política nos Estados Unidos. Os argumentos que defendiam o interesse automobilístico (progresso, eficiência, liberdade de movimentação, atenção às necessidades individuais, entre outros) cresceram, ganharam corpo e hegemonia devido a um poderoso grupo de interesse que uniu diversas companhias automobilísticas e ficou conhecido como *Motordom*. A partir desse poderoso *lobby*, que influenciou governos locais, grupos de motoristas e pilotos, e indústria cultural (Figura 2), promoveu-se a ideia de que as ruas deveriam se destinar majoritariamente aos carros e não a pedestres, ciclistas, bondes e feirantes.



Figura 2 – Cartaz de campanha de conscientização para prevenção de acidentes e retirada das crianças das ruas nos Estados Unidos

Fonte: Ilustração de George Starkey, reproduzida em “Winning Safety Poster”, *Milwaukee Journal* (1920 apud Norton, 2008, p. 40).

⁴ “very easily became ‘joy riders’, ‘road hogs’ or ‘speed demons’ [and] (...) their machines were ‘juggernauts’, ‘death cars’, or ‘the modern Moloch’”.

⁵ “Jaywalkers”.

Caso 2: Look Both Ways Club (Austrália)

Ao analisar os discursos e as práticas sobre a saída das crianças das ruas em Adelaide, sul da Austrália, no início do século 20, a exemplo do item anterior, Bonham (2006) observa a conexão de ideias referentes à necessidade de modificação urbana advinda de distintos grupos e atores sociais. Naquele período, tanto as vias públicas como os(as) pedestres passaram a ser objeto de diversas legislações, discursos e programas educativos com vistas a adequar o ambiente e modificar comportamentos. A autora sugere a construção de uma ideia hierarquizante sobre o transporte e a viagem em favor dos que se movimentavam em maior velocidade.

As modificações no cotidiano e no espaço frequentado pelas crianças não se sustentariam sem a legitimação de algum discurso social. Em carta endereçada ao Departamento de Polícia de Adelaide, membros da recém-criada *Australian Automobile Association* (AAA) reclamavam das crianças presentes nas ruas, identificando-as como inadequadas e culpadas por possíveis acidentes:

Na esquina da *Commercial Road* com a *Charra Street*, em Unley, é possível encontrar, em qualquer dia e praticamente a qualquer hora, um grupo de crianças pequenas brincando no meio da rua. São muitas crianças sujas e impertinentes, de pouca idade, que se divertem ao forçar os motoristas a acionar ambos os freios para evitar atropelá-las. (State Records Office, 1924, p. 2144 *apud* Bonham, 2006, p. 63 – tradução nossa).⁶

Logo, era importante que as crianças compreendessem seus novos lugares e comportamentos nas ruas. A partir do reconhecimento dessa necessidade, foi criado, primeiramente em fins da década de 1920, no Canadá, e posteriormente lançada na Austrália, em 1930 (local em que realmente atinge popularidade significativa, chegando a 50 mil membros apenas no estado de South Australia), uma das principais experiências do que se denomina hoje “educação para o trânsito”, o *Look Both Ways Club*. Tal programa operava em dois níveis:

- como um fórum com representantes do Estado, do serviço de Educação Pública, do Departamento de Polícia, das associações das concessionárias de automóveis e de pais, mães e professores(as); e
- como responsável por conduzir o debate e a circulação de ideias sobre condutas em ruas e calçadas.

A iniciativa também funcionava como uma espécie de clube local, com sedes distintas – a exemplo dos escoteiros –, inclusive operando dentro de escolas e igrejas. Em seu início, o clube costumava ser administrado por professores(as), no entanto, as crianças eram incentivadas a participar e tomar as “rédeas” de parte considerável de sua operação (Bonham, 2006; Parusel; McLaren, 2010).

Na Austrália, o *Look Both Ways Club* dirigia-se a familiares por meio de suas iniciativas em jornais e, principalmente, revistas femininas. A culpabilização parental,

⁶ “At the corner of Commercial Road and Charra Street Unley, any day and almost any hour is to be found a collection of small children playing in the middle of the road. A lot of dirty, impudent children of tender years who take a delight in forcing motorists to jamb on both brakes to avoid running over them”.

especialmente materna, também fazia parte da disciplina propagada pelo clube. Para Parusel e McLaren (2010), esse tipo de iniciativa contribuía para a contínua sensação de “ilusão de segurança” dos automóveis e ausência de responsabilização dos(as) seus(suas) motoristas pela insegurança urbana (Virilio, 1993, 1996).

As ideias divulgadas e compreendidas pelo *Look Both Ways Club* objetivavam criar um autocontrole nas crianças, vistas por vários(as) adultos(as) simpáticos(as) à causa automobilística como inaptas ao uso das ruas. Tal ideia teve apoio de profissionais dos campos da Psicologia e da Medicina, que defendiam a inépcia das crianças na utilização das ruas em função de características infantis como “confusão, descuido e por não atenderem requisitos físicos e intelectuais”⁷ (Bonham, 2006, p. 67). Muitos acidentes eram atribuídos às ditas características infantis para justificar o sucedido.

As atividades desenvolvidas para as crianças davam ênfase ao hábito de atravessar a rua em ângulo reto e não diagonalmente, criado por meio de rotinas com práticas em que deveriam olhar para esquerda, direita, parar, olhar novamente e escutar antes de atravessar, chamar calçadas de *safe heaven* (porto seguro) e repetir a “música do trânsito” ou “música do meio-fio”⁸ (*kerbside song*) ensinada na escola e reproduzida nas emissoras de rádio (Bonham, 2006, p. 68). Por meio de campanhas em cartazes e na mídia, famílias e professores(as) também se engajavam em estratégias para popularizar a narrativa que incentivava a retirada das crianças das ruas. Parte considerável dessas práticas eram criadas por defensores ativos da hegemonia das ruas pelos automóveis, como a associação de marcas e montadoras da Austrália e os comerciantes de carros.

Um trabalho de disciplinamento precisou ser elaborado para a circulação eficiente dos automóveis e, para alcançar esse objetivo, aproveitou-se da disciplina exercida pela escolarização, imprensa, publicidade e família sobre as crianças. Essas estratégias buscavam fazer com que elas agissem de forma a proteger a si mesmas e, por consequência, proteger os(as) motoristas e a indústria automobilística da oposição à utilização dos carros. A saída das crianças das ruas não foi alcançada apenas por coerção direta, mas sim por meio de maneiras mais sutis e indiretas.

Além disso, o projeto urbano de retirá-las das ruas também se conectou aos interesses relacionados à escolarização obrigatória. A rua, então considerada um espaço problemático e perigoso – não apenas devido aos automóveis –, passou a ser encarada como um lugar indesejado para a presença de crianças. Nesse contexto, a instituição escolar, que as mantém parte do dia sob sua supervisão, tornou-se essencial para questionar os motivos pelos quais elas ainda permaneciam nas ruas e não nessas instituições. A sinergia entre interesses e preocupações contribuiu para moldar a mentalidade coletiva em relação à circulação urbana e à presença das crianças nos espaços públicos.

⁷ “*confusion, carelessness, or not meeting the physical or intellectual norm*”.

⁸ Canções criadas, especialmente para crianças pequenas, destacando o comportamento adequado para atravessarem a rua com segurança.

Caso 3: *Éramos seis* (Brasil)

Publicado originalmente em 1943, o romance de Maria José Dupré, apresenta a protagonista, matriarca e narradora Dona Lola, evidenciando suas preocupações e seus medos em relação à família em meio ao crescimento e à modificação urbana de São Paulo nos anos 1930, dentro do que Bianca Ribeiro (2010, p. 157) denominou “realismo doméstico” – característica usada pela autora do livro para focar os impactos domésticos das mudanças sociais e geracionais. As más influências, políticas ou românticas, bem como a violência que seus quatro filhos poderiam viver no contexto urbano tomam uma parte considerável da narrativa de Dupré ([1943] 1973).

Éramos seis conquistou crescente popularidade ao longo dos anos, impulsionada não apenas pela sua distribuição editorial como parte da prestigiosa coleção infantojuvenil Vagalume, publicada pela Editora Ática entre 1973 e 2021, tornando-se um dos livros mais destacados e vendidos dessa coleção. Além disso, suas diversas adaptações também contribuíram significativamente para o aumento de sua divulgação. A obra de Dupré, atualmente, detém o recorde de novela com a maior quantidade de versões na televisão brasileira, sendo cinco no total, nos anos de 1958, 1967, 1977, 1994 e 2019, em quatro canais diferentes, incluindo a mais recente na Rede Globo, no horário das 18 horas (Memórias..., 2019). Registra-se, ainda, uma transposição para o cinema, produzida e distribuída na Argentina (*Éramos...*, 1945). A história da família teve uma continuação no pouco conhecido livro *Dona Lola* (Dupré, [1949] 2020), que não obteve o mesmo sucesso editorial do seu predecessor.

O livro *Éramos seis* discorre sobre as tentativas malogradas de Lola em unir a família numa cidade que supostamente dissolve uniões. O apelo à vida doméstica (em contraposição ao marido comerciante) advindo de um apego ao tempo passado, principalmente como era a relação de sua mãe com os filhos, traz angústia para Lola, seja por ter de viver distante de seus parentes, seja pela sensação de fragilidade que a cidade de São Paulo causava nela. Apesar de se mudar para a prestigiosa Avenida Angélica, no Bairro de Higienópolis, em uma fase econômica favorável para a família, Lola vive uma “intensificação da vida nervosa” (Simmel, [1903] 2005, p. 577), ressentindo-se da instabilidade familiar (ocasionada, entre outros fatores, pelo falecimento do marido e do filho mais velho) e econômica, no que ela entende como uma instabilidade que vem de fora da casa (do social e comunitário) para dentro.

A cidade de São Paulo e as modificações políticas e sociais do Brasil tornam-se incômodo e fonte de sofrimento para a personagem principal: o contínuo distanciamento dos filhos da vida familiar, preferindo a vida social; o anonimato da cidade, que faz com que ela desconheça a imensa maioria de seus vizinhos; as ruas e praças de São Paulo, agora repletas de pessoas indesejáveis (destaca-se o aborrecimento dela com os desquitados ao longo do drama); o incômodo com a desapareção gradual de uma forma de viver e o medo constante do desaparecimento, da morte e do destino social dos filhos (Manfrini, 2008). O livro termina por mostrar como a vida cotidiana foi impactada pelas mudanças na sociedade paulistana, especialmente aquelas relacionadas à urbanização e à modernização.

O investimento e as expectativas de Dona Lola nos filhos também são parte integrante da trama. No tocante ao filho mais velho, por exemplo, esperava que se tornasse médico; à filha, esperava um bom casamento. O apego aos filhos e a tentativa de tornar a vida deles uma espécie de continuação da vida familiar, de projetar neles sonhos e realizações pessoais, mostram a relação de Lola dentro de uma proximidade que destaca a valorização significativa da vida deles (Ariès, 1981). Lola demonstra uma noção de cuidado extremamente específica com suas crianças, envolvendo uma atenção minuciosa em suas atividades escolares, proporcionando momentos de lazer, oferecendo jogos de tabuleiro e bonecas, cuidando individualmente da alimentação de cada um de seus quatro filhos e realçando os momentos íntimos que compartilha com eles.

Nesse sentido, valorizar a segurança dos filhos torna-se um assunto constante na trama devido às más influências da cidade, que podem levá-los a uma vida de crime, de agitação política, à possibilidade de violência urbana e ao engajamento em atividades moralmente reprováveis. Para tanto, Simmel ([1903] 2005, p. 577) lembraria que “os problemas [...] brotam da pretensão do indivíduo de preservar a autonomia e a peculiaridade de sua existência frente às superioridades da sociedade, da herança histórica, da cultura exterior e da técnica da vida”.

Em dado momento do romance, a preocupação com a segurança de um dos filhos, ainda quando criança, aparece de maneira significativa. O jovem Alfredo (segundo filho do casal), uma criança reconhecidamente muito ativa, desaparece de casa após apanhar do pai em um episódio que o menino considera injusto (tinha reprovado de ano e recebera críticas severas do professor). Entre análises dos momentos anteriores ao dia do sumiço e dos procedimentos da família para encontrá-lo, Dona Lola começa a imaginar o que teria acontecido com o filho, então pré-adolescente. A hipótese dela era atropelamento por um bonde:

Às onze e vinte minutos, Júlio voltou dizendo que na Polícia não havia aparecido menino algum dessa idade e que até aquela hora nada se sabia a respeito de Alfredo. Sentei desanimada numa cadeira e, com a cabeça apoiada nos braços, fiquei durante muito tempo imaginando tudo o que havia de pior e que podia ter acontecido a Alfredo. Via seu corpo esmagado sob um bonde; de repente, via-o morto no Rio Tietê, o rosto inchado e irreconhecível, deslizando entre as águas do rio, no meio de galhos e folhas secas; depois o chamado na Polícia para a identificação. Homens desconhecidos à nossa volta e o delegado perguntando, penalizado:

– É este o menino? (Dupré, [1943] 1973, p. 51).

No início do século 20, a evidente transição na presença das crianças nas ruas e na adaptação da circulação de carros, para garantir a proteção contra os perigos associados a ambas as situações, é observada em diversos contextos do mundo ocidental, frequentemente justificada em nome do progresso. No entanto, Dona Lola enxerga a violência da cidade personificada em um veículo.

Gilberto Freyre ([1936] 2004) interpretou os bondes no Brasil, primeiramente, como um dos poucos exemplos de democratização no espaço público, em virtude de serem utilizados por pessoas de diversas classes sociais, sexo e idade. Mas o

crescimento da indústria automotiva e a necessidade de os carros circularem no espaço público fazem com que os bondes passem a ser preteridos enquanto forma de transporte usual. Os automóveis são apresentados no Brasil, segundo Wolfe (2010), como símbolo de tecnologia e progresso, inclusive como política industrial para resolução de problemas sociais, econômicos e geográficos. Não enfrentaram, em nosso País, nenhum tipo de resistência significativa, diferentemente da Argentina (Wolfe, 2010), da França (Ingils, 2004) e dos Estados Unidos (Norton, 2011). Mesmo Lola, constantemente preocupada com o “progresso assustador” de São Paulo, olhava os automóveis de maneira simpática:

E automóveis apareceram de todos os lados; todo o mundo começou a passear de automóvel e a fazer curso aos domingos na Avenida Paulista; eu ia às vezes a pé com as crianças e ficava na esquina, olhando o curso. (...); os automóveis passavam vagarosamente um ao lado do outro, cheios de pessoas muito bem vestidas que quando se conheciam cumprimentavam-se sorrindo, as senhoras dando adeusinho com as mãos, alegremente. (Dupré, [1943] 1973, p. 73).

Os próprios filhos interessavam-se por automóveis. O rebelde Alfredo dizia que, quando fosse maior, gostaria de ter um carro e ser mecânico de profissão; Carlos e Julinho debatiam o valor das marcas dos carros; o próprio Julinho se tornaria, no futuro, mecânico de automóveis, uma profissão que requeria uma mão de obra muito especializada pela ausência de um conhecimento sobre automóveis naquela época.

Se as crianças não mais deveriam estar nas ruas por questões de segurança, no Brasil, os automóveis não apareciam, necessariamente, como um problema comparável a outras formas de insegurança que o crescimento das cidades poderia proporcionar. Apesar disso, a família considerava o comportamento de Alfredo no espaço público perigoso. Tanto as influências das crianças com quem ele se associava (alertadas pelo próprio professor do menino) quanto o tipo de comportamento que a família identificava contribuíam para essa percepção.

Jenks (1996) apontou dois discursos referentes às crianças, a partir do século 20, que muito frequentemente se colocam em oposição: o do caráter *dionísico* e *apolínico* da infância. Enquanto o primeiro diz respeito a uma certa natureza selvagem da infância, indisposta às regras sociais, significando as crianças como uma espécie de “pequenos demônios”, o segundo procura tratar do ponto de vista que as imagina em sua suposta inocência, caracterizando-as como “pequenos anjos”, frágeis e carentes de cuidado e atenção (Jenks, 1996, p. 128, p. 27). Esses conceitos raramente são entendidos como opostos, mas ambos fazem-se presentes nas teorizações e nos discursos (científicos ou não) a respeito da infância e sua suposta natureza. Embora Alfredo fosse constantemente referenciado dentro do primeiro modelo, ainda assim, na visão da mãe, características do segundo tipo apareceriam em seu comportamento, dada a vulnerabilidade ao ser influenciado negativamente por outros garotos (inclusive na vida adulta).

Três países e um caso

O projeto de hegemonia do automóvel sob outras formas de mobilidade bem como a saída das crianças das vias públicas – dois dados que se mantêm contemporaneamente – precisaram de um esforço concentrado de diferentes segmentos para serem realizados. Além de uma explicação que parte da preocupação com o cuidado dispensado às crianças (Ariés, 1986) e com a sensação de insegurança (Douglas; Wildavsky, 1998), a saída delas das ruas está associada a um intenso trabalho de expulsão, o que aconteceu com a automobilização de parte considerável das cidades (Sheller; Urry, 2000).

Podemos assumir uma nova construção social das ruas no início do século 20 nos três países. Conforme abordado por Bonham (2006), foi desenvolvida uma nova construção discursiva acerca das ruas, com o objetivo de promover a alteração do seu propósito original. Isso implicava mudanças nas ações e nos comportamentos dos indivíduos que as frequentavam, sendo comum o emprego de medidas disciplinares e até mesmo a expulsão de certos grupos. Embora os três casos tenham apresentado um resultado similar, a saída das crianças das ruas deve-se à consolidação de um “sistema da automobildade” (Urry, 2004) com base em diferentes técnicas e métodos para atingir seus objetivos. Existem várias abordagens para as mudanças nas políticas urbanas relacionadas aos carros. Uma delas é a aproximação da comunidade política às demandas dos defensores dos automóveis, buscando modificar as leis urbanas. Outra é o esforço financiado pelo *lobby* empresarial nos Estados Unidos para alterar a opinião pública sobre o assunto.

Além disso, a introdução de novos conceitos sobre comportamento no trânsito pode ser realizada por meio da educação, permitindo que as escolas desempenhem um papel importante nesse processo. Por exemplo, na Austrália, crianças lideram esse tema nas instituições de ensino, ao passo que, no Brasil, são enfatizadas a cultura de admiração pelos automóveis entre as crianças e a crença no progresso nacional por meio da indústria automobilística.

Somente a valorização da infância como descritor hegemônico das relações institucionais e pessoais para com as crianças no século 20 não é suficiente para explicar a saída delas das ruas, que não diz respeito apenas ao perigo imposto pelas ruas ou pelos próprios automóveis. Embora se tentasse construir uma relação de afeto entre infância e carros (Sheller, 2004; Dutra; Müller, 2018), a rua ganha um contorno de lugar perigoso e hostil que pode prejudicar a vida familiar e seus membros, característica advinda de uma noção cada vez mais impessoal do espaço público nas grandes cidades (Simmel, [1903] 2005).

A saída das crianças das ruas é consequência da influência capitalista nas cidades, de modo a produzir a dissolução de uma ou algumas formas de viver e de práticas sociais – como brincar na rua –, pois, ao redistribuir espacialmente as atividades, também desvaloriza e descaracteriza os espaços – e estes podem vir a ser destruídos. O espaço transformado exerce influência na redefinição de identidades e na segregação de grupos, sendo, nesse contexto, baseada principalmente na dimensão geracional, como apontado por Harvey (2005).

O disciplinamento dos corpos das crianças nas cidades passou por uma transformação de identidades. O impacto das mudanças no espaço urbano vai além das crianças e afeta, também, os(as) pedestres e passageiros(as), o que resulta em novas formas de comportamento e interação. Essas transformações levam à criação de corpos que se integram ao ambiente modificado, adaptando-se ao tráfego urbano de maneira eficiente. Esse processo envolve um disciplinamento espacial que requer a reorganização dos corpos no espaço público em constante modificação. Dessa forma, o corpo individual passa a ser tratado como um elemento que pode ser posicionado, movido e articulado em conjunto com outros corpos. A disposição física do corpo, o espaço que ocupa e a regularidade de seus deslocamentos são coordenados com o objetivo de compor forças para otimizar o funcionamento geral do ambiente urbano, como observado por Foucault (1999, p. 189).

O advento de campanhas educativas em diversos locais do mundo, como percebemos no caso estadunidense e no australiano, tinha como objetivo não apenas educar as crianças a fim de que elas tivessem um comportamento ajustado à nova organização do espaço público, mas também com uma projeção futura, ou seja, de adultos desejosos de um carro. Ademais, apresenta uma noção de crianças como usuários do sistema de trânsito, por meio de um discurso educativo que repetidas vezes posiciona o automóvel como protagonista inevitável do espaço público, situação que seria, em grande medida, irreversível.

Trata-se, então, de um duplo deslocamento: do espaço público para o privado (de uma integração social e comunitária menos mediada por adultos para outra mais controlada por adultos) e da condição de capaz para a de incapaz. Crianças passam a ser entendidas como incapazes de compreender as regras de trânsito e as formas de convivência com os carros. Seriam pedestres desobedientes, não seguindo normas, realizando traçados irregulares, atravessando a rua de forma perigosa. Adaptando as ideias de Jenks para o meio urbano, Holloway e Valentine (2000, p. 12) sugerem um imaginário de duplo risco para as crianças nas cidades:

Trabalhos mais recentes têm abordado crescentes preocupações públicas no Norte [global] sobre a presença de crianças em espaços "públicos", notadamente os medos duplos de que algumas crianças (apolíneas) sejam vulneráveis a perigos em lugares "públicos" e que o comportamento indisciplinado de outras crianças (dionisíacas) possa arriscar o controle adulto do espaço "público".⁹

Entre a série de elementos que contribuíram para adoção, em larga escala, dos automóveis como meio de transporte hegemônico e que envolvem diretamente as crianças, aparece um novo papel da escola. Sendo uma das instituições responsáveis pelo aprendizado de normas e valores sociais adequados à nova organização urbana, a escola assume atividades educativas permanentes do que se convencionou chamar no Brasil de "educação para o trânsito". O uso de automóveis particulares também proporcionou que crianças pudessem estudar em escolas

⁹ *"More recent work has addressed growing public concerns in the [global] North about children's presence in 'public' spaces, mostly notably the twin fears that some (Apollonian) children are vulnerable to dangers in 'public' places and the unruly behavior of other (Dionysian) children can risk adult control of 'public' space".*

distantes de suas casas e que a família se responsabilizasse por esse trajeto, criando um ideário de levá-las e buscá-las nas escolas (Barker, 2006; Müller; Monasterio; Dutra, 2021), inclusive por causa do risco envolvido no aumento do uso de automóveis. A obrigatoriedade de matrícula ajudou a questionar a presença das crianças nas ruas, principalmente na restrição de uso do espaço público. Iniciativas, como o *Look Both Ways Club*, introduziram práticas de organização de tráfego de crianças pedestres nos horários de entrada e saída nas escolas.

Não tratamos aqui como coincidência a expansão da escolarização obrigatória ter acontecido ao mesmo tempo que a popularização dos automóveis, mas ambos os movimentos fizeram parte de uma reorganização e um reordenamento do espaço público. Os projetos educacionais não podem ser entendidos como alheios aos urbanísticos, pois, constantemente, encontram-se ligações significativas entre ambos.

Considerações finais

Com base na análise dos três casos, observamos que a supremacia do automóvel produziu significativas alterações nas experiências das crianças, que passam a ser consideradas pedestres e passageiras, obrigadas a se adaptarem ao funcionamento eficiente do tráfego urbano. Nesse sentido, campanhas educativas têm sido implementadas para instruí-las a se comportarem adequadamente no espaço público, ao mesmo tempo que projetam um futuro no qual se tornarão adultos motoristas. Esse processo de retração das crianças do ambiente das ruas não ocorreu de maneira espontânea, mas sim como resultado de uma redistribuição espacial das atividades e da reorganização dos espaços urbanos. A rua, outrora considerada um local de convívio e brincadeiras para as crianças, passou a ser percebida como uma região perigosa e inadequada para elas.

O fenômeno é complexo e não pode ser explicado apenas pelo perigo que os espaços públicos e os automóveis representavam para as crianças. Juntamente com a crescente oferta de escolarização (Ariés, 1981; Rizini, 2021) e com o ideário de necessidade de segurança (Douglas; Wildavsky, 1998), a saída das crianças das ruas ocorreu igualmente em razão da transformação das cidades no princípio do século 20, assim como um reposicionamento de protagonismo, não mais centrado em pessoas, mas nos carros.

Nesse contexto, as políticas destinadas a afastar as crianças das ruas em decorrência da influência dos automóveis fazem parte de um conjunto mais amplo de iniciativas que direcionaram o tempo das crianças para ambientes específicos considerados ideais para elas, como escolas, residências e orfanatos. Rizzini (2021) mostra como, no Brasil do início do século 20, tais políticas, conduzidas pelo Estado, baseavam-se em uma dualidade. De um lado, investia-se na escolarização elitista para as camadas mais privilegiadas da sociedade. De outro, havia uma abordagem punitiva em relação às crianças mais pobres e suas famílias, com a atuação do Judiciário e da assistência social buscando retirar as crianças de ambientes

considerados prejudiciais, como as ruas e suas próprias casas, por meio de práticas de internação, muitas vezes utilizando força policial desproporcional.

Ao longo da história, a relação entre educação formal e cidade tem revelado diversos pontos de convergência. Iniciativas como as conhecidas “quarentenas” nas escolas, destacadas por Ariès (1986) como tentativas de restringir a interação comunitária e familiar das crianças, assim como o desconforto manifestado pelos higienistas brasileiros com os internatos que permitiam o acesso das crianças à cidade (Costa, 1999), demonstram as diferentes abordagens adotadas.

Por outro lado, propostas educativas surgiram com o objetivo de conciliar o planejamento urbano e o ambiente educacional. Exemplificam essa busca as iniciativas desenvolvidas por Anísio Teixeira em diálogo com Lúcio Costa em Brasília, bem como as estratégias didáticas das minicidades e os esforços para responder às demandas da urbanização (Chahin, 2018). Ademais, há a proposição educativa de Malaguzzi (Edwards; Gandini; Forman, 2018), que enfatiza a relevância do uso do espaço público e da integração comunitária.

O caso dos projetos para o programa escola-parque é exemplar de como as diretrizes para consolidação de Brasília abandonaram as idealizações do nacional-desenvolvimentismo moderno para assumir as características do atraso brasileiro, anulando inclusive as perspectivas de uma constituição orgânica e popular de cidade a médio prazo ao impor, por um lado, a patrimonialização de sua utopia e, por outro, um atendimento generalista das imperiosas demandas da urbanização. (Chahin, 2018, p. 213).

Essa conexão entre educação obrigatória e cidade está alinhada à noção de “direito à cidade”, desenvolvida por Henri Lefebvre (2011), principalmente na obra em que analisa a relação entre o espaço urbano, a sociedade e a política, abordando a necessidade de democratizar o acesso à cidade e o direito de todos(as) os(as) cidadãos(ãs) ao espaço urbano. É nosso interesse incluir as crianças nesse conceito, o que consiste em reconfigurar a urbanização e a implementação de políticas que priorizem a mobilidade sustentável e a segurança, garantindo um ambiente urbano mais inclusivo e acessível. Portanto, a educação e a cidade podem se integrar de forma sinérgica, favorecendo uma relação mais harmoniosa e humana entre o urbano e as crianças, ao invés de caótica e mecânica.

Referências bibliográficas

AITKEN, S. *Putting children in their place*. Washington, DC: Association of American Geographers, 1994.

ARIÈS, P. *História social da criança e da família*. Tradução de Dora Flaksman. 2. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5525040/mod_resource/content/2/ARI%C3%88S.%20Hist%C3%B3ria%20social%20da%20crian%C3%A7a%20e%20da%20fam%C3%ADlia_text.pdf. Acesso em: 18 out. 2023.

BARKER, J. *'Are we there yet?': exploring aspects of automobility in children's lives*. 2006. 273 f. Thesis (Degree of Doctor of Philosophy) – Department of Geography and Earth Sciences, Brunel University, London, 2006.

BONHAM, J. Transport: disciplining the body that travels. *The Sociological Review*, Keele, UK, v. 54, n. 1, p. 55-74, 2006.

CHAHIN, S. B. *Cidade nova, escolas novas?: Anísio Teixeira, arquitetura e educação em Brasília*. 2018. 256 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-29102018-183436/publico/TEsamirabuenochahi_rev.pdf. Acesso em: 18 jul. 2023.

COSTA, J. F. *Ordem médica e norma familiar*. São Paulo: Graal, 1999.

DOUGLAS, M.; WILDAVSKY, A. *Risk and culture: an essay on the selection of technological and environmental dangers*. Berkeley: University of California Press, 1998.

DUPRÉ, M. J. *Éramos seis*. 18. ed. São Paulo: Ática, [1943] 1973.¹⁰

DUPRÉ, M. J. *Dona Lola*. São Paulo: Ática, [1949] 2020.

DUTRA, C.; MÜLLER, F. Cultura infantil, carrinhos & automobildade. *Textura*, Canoas, v. 20, n. 42, p. 199-222, jan./abr. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.17648/textura-2358-0801-20-42-3682>. Acesso em: 20 fev. 2023

EDWARDS, C.; GANDINI, L.; FORMAN, G. *As cem linguagens da criança: a abordagem de Reggio Emilia na educação da primeira infância*. Porto Alegre: Penso, 2018.

ÉRAMOS seis. Dirección: Carlos F. Borcosque. Protagonistas: Sabina Olmos, Roberto Airaldi, Carlos Cores, Oscar Valicelli y María Rosa Gallo. Buenos Aires, Argentina: Glasa-Mohme, 1945. Película (108 min), 35mm.

FERNANDES, F. As trocinhas do Bom Retiro. *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, n. 113, p. 7-124, 1947. [Republicado em *Pro-posições*, Campinas, SP, v.15, n.1 (43), jan/abr. 2004].

FREYRE, G. *Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*. 15. ed. São Paulo: Global, 2004.

FOUCAULT, M. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis: Vozes, 1999.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

¹⁰ O ano entre colchetes é o da primeira edição.

HOLLOWAY, S. L.; VALENTINE, G. Children's geographies and the new social studies of childhood. In: HOLLOWAY, S. L.; VALENTINE, G. *Children's geographies: playing, living, learning*. Londres: Routledge, 2000. p. 1-28. (Critical Geographies).

INGILS, D. Auto couture: thinking the car in post-war France. *Theory, Culture & Society*, London, v. 21, n. 4/5, p. 197-219, Oct. 2004.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JENKS, C. *Childhood: key ideas*. London: Routledge, 1996.

LAURIER, E. et al. Driving and "passenger": notes on the ordinary organization of car travel. *Mobilities*, London, v. 3, n. 1, p.1-23, Mar. 2008.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2011.

MANFRINI, B. R. *A mulher e a cidade: imagens da modernidade brasileira em quatro escritoras paulistas*. 2008. 245 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Literatura Brasileira, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8149/tde-20102008-180022/publico/DISSERTACAO_BIANCA_RIBEIRO_MANFRINI.pdf. Acesso em: 29 out. 2023.

MEMÓRIAS CINEMATOGRAFICAS [sítio]. *As muitas versões de Éramos seis*. [S.l.], 2019. Disponível em: <https://www.memoriascinematograficas.com.br/2019/08/as-muitas-versoes-de-eramos-seis.html>. Acesso em: 20 fev. 2023.

MÜLLER, F.; MONASTERIO, L.; DUTRA, C. Children's mobility in a failed utopia (Brasília, Brazil). *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, [S.l.], v. 12, e100468, Dec. 2021.

NORTON, P. D. *Fighting traffic: the dawn of the motor age in the American city*. Cambridge, MA: MIT Press, 2008. Available at: <https://academic.oup.com/mit-press-scholarship-online/book/14963>. Accessed on: 20 Feb. 2023.

PARUSEL, S.; MCLAREN, A. T. Cars before kids: automobility and the illusion of school traffic safety. *Canadian Review of Sociology*, Mississauga, v. 2, n. 47, p.129-147, Sept. 2010.

RIBEIRO, B. O realismo doméstico de Maria José Dupré. *Literatura e Sociedade*, São Paulo, v. 14, n. 11, p. 148-169, nov. 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2237-1184.v0i14p148-169>. Acesso em: 20 fev. 2023.

RIZZINI, I. *A institucionalização de crianças no Brasil: percurso histórico e desafios do presente*. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, 2004.

RIZZINI, I. *O século perdido: raízes históricas das políticas para a infância no Brasil*. São Paulo: Cortez, 2021.

SARMENTO, M. As culturas da infância nas encruzilhadas da 2ª Modernidade. In: SARMENTO, M.; CERISARA, A. B. *Crianças e miúdos: perspectivas sócio-pedagógicas da infância e da educação*. Porto: Asa, 2004. p. 1-22.

SEVCENKO, N. *Orfeu estático na Metrópole*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SHELLER, M. Automotive emotions: feeling the car. *Theory, Culture & Society*, Lancaster, v. 21, n. 4-5, p. 221-242, 2004.

SHELLER, M.; URRY, J. The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 24, n. 4, p.737-757, 2000.

SIMMEL, G. As grandes cidades e a vida do espírito (1903). *Mana: Estudos de Antropologia Social*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 577-591, out. 2005. [Traduzido do original alemão por Leopoldo Waizbort]. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-93132005000200010>. Acesso em: 20 fev. 2023.

URRY, J. The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, Lancaster, v. 21, n. 4/5, p. 25-39, 2004.

VIRILIO, P. *O espaço crítico*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.

VIRILIO, P. *A arte do motor*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

WOLFE, J. *Autos and progress: the Brazilian search for modernity*. New York: Oxford University Press, 2010.

106

Cristian Pedro Rubini Dutra, doutor em Educação pela Universidade de Brasília (UnB), é professor substituto da Universidade Federal do Tocantins (UFT). Participa do Grupo Interdisciplinar de Pesquisa sobre a Infância (Gipi).

cristian.dutra@gmail.com

Fernanda Müller, doutora em Educação pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), é professora associada IV da Universidade de Brasília (UnB) e do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Atualmente, desempenha suas funções no Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (Unirio). É Líder do Grupo Interdisciplinar de Pesquisa sobre a Infância (Gipi).

fernanda.muller@gmail.com

Recebido em 30 de março de 2023

Aprovado em 25 de julho de 2023