

Viagens na metrópole: jogos e estratégias nos ônibus de Brasília

Marcos Henrique da Silva Amaral¹

Resumo: Este artigo se debruça sobre os rituais diários de uso do transporte público em Brasília. Debatendo as teorias de Anselm Strauss e Marc Augé, busca descrever e analisar o cruzamento de trajetórias biográficas nos ônibus de Brasília, no sentido de elucidar as formas peculiares de sociabilidade dessa trama. O objetivo é precisar quais são os modos de uso desse transporte público e como eles se inserem na trama metropolitana da capital brasileira. O principal resultado alcançado é a problematização da noção de não-lugar de Augé, com a adoção dos termos circulação quente e circulação fria.

Palavras-chave: trânsito; transporte público; interações; não-lugares; saberes práticos.

Travelling in the Metropolis: games and strategies in Brasília buses

Abstract: *This article analyzes everyday life rituals of using public transportation in Brasília. Discussing Anselm Strauss and Marc Augé theories, we try to describe and analyze the crossing of several biographical trajectories in Brasília buses, with the objective of elucidate the peculiar ways of sociability in this plot. Our main effort is to understand which are the ways of using the bus and how they are inserted in the metropolitan life of the Brazilian capital. The main result is the problematization of Augé's notion of nonplaces, with the adoption of the ideas hot circulation and cold circulation.*

1 Mestrando em Sociologia – PPG-SOC - Universidade de Brasília - UnB – Brasília – Brasil - marcoshenriques@gmail.com - Bolsista do CNPq

Keywords: *traffic; public transportation; interactions; nonplaces; practical knowledge.*

Introdução

O cocheiro pára, sobem-se os poucos graus de uma escadinha cômoda e se procura um lugar no carro, onde os assentos, para 14 a 16 pessoas, correm longitudinalmente, à esquerda e à direita. Mal se puseram os pés no veículo, este já começa a rodar; o condutor tornou a puxar o cordel e, com um golpe sonoro no mostrador transparente, indica, através do avanço do ponteiro, que uma pessoa subiu; é o controle da arrecadação. No trajeto, tira-se com calma a carteira e se paga. Quando se está sentado longe do condutor, então o dinheiro passa de mão em mão entre os passageiros; a dama bem vestida o toma do operário de macacão azul e o passa adiante; tudo se passa fácil como por hábito, e sem alarde. Para a descida, o condutor torna a puxar o cordel e faz o carro parar. Se o veículo sobe alguma ladeira, o que não é raro em Paris, movendo-se portanto mais lentamente, os senhores costumam subir e descer mesmo sem que o carro pare. (Eduard Devrient, Briefe aus Paris, 1840, apud Benjamin, 1989: 196)

A narrativa feita por Eduard Devrient elucida diversos aspectos peculiares do uso de transportes públicos, tais como as inter-relações que se configuram e se desconfiguram anônima e continuamente entre os indivíduos, mostrando que se trata de um fenômeno mergulhado no presente e que existe apenas em função do presente; não cria identidades particulares, mas cria diversas estratégias para que os atores envolvidos na trama compartilhem identidades e se comuniquem de forma expressa, por vezes corporalmente, sem, no entanto, tomarem consciência de que se comunicam. Embora tenha sido feita ainda no século XIX, a narrativa é inspiradora no sentido de trazer algumas nuances a serem notadas, como a forma expressa do embarque e do desembarque dos passageiros, os detalhes gestuais, o “encontro” da “dama bem vestida” e do “operário de macacão azul”. Mais ainda, essas nuances da trama narrada são tratadas como “hábito”, “sem alarde”, o que parece nos trazer a problemática da reflexividade dos agentes inserido nessa teia.

É nesta teia de relações específica – em que reina o anonimato e, muitas vezes, a solidão – que se encontra lastro para um estudo sobre os rituais diários de uso do transporte público, considerando que tais características são traços marcantes nas reciprocidades urbanas, como afirma Simmel, a partir das idéias de “atitude *blasé*” e “atitude de reserva” (*cf.* Simmel, 1967). Seguindo esta direção, o presente artigo apresenta uma proposta de análise do cotidiano de uso dos

transportes públicos no Distrito Federal – em especial os ônibus, devido à intrínseca relação entre Brasília e os modelos rodoviários de circulação –, dentro de uma perspectiva fundamentalmente interacionista, levando em conta caracteres fundamentais como a comunicação entre os passageiros e a comunicação entre estes atores e o próprio espaço do ônibus.

Neste sentido, o espaço delimitado pelo ônibus parece enquadrar-se na noção de “não-lugar” trazida por Augé (1994: 73), ou seja, é um espaço destinado à circulação expressa de pessoas, não sendo identitário, relacional ou histórico – em oposição à noção de lugar antropológico, este sim portando estas características. Tal ideia poderia trazer alguns questionamentos quanto à possibilidade de fazer uma análise sociológica desses espaços, uma vez considerada sua qualidade de não serem espaços de memórias. No entanto, o que nos interessa inicialmente são os caracteres comunicativos nestes espaços – que embora sejam marcados pelo anonimato – geram vínculo entre os participantes. Tratam-se de palavras e textos expressos, nuances gestuais, ideogramas mais ou menos explícitos; todos visam indiferentemente todos os usuários do não-lugar, definindo não identidades singulares, mas sim uma identidade partilhada de “usuário do não-lugar” (cf. Augé, 1994: 92).

Os ônibus – tomados como não-lugares – criam uma espécie de tensão solitária povoada pela presença de outrem. Augé (2002: 43-44) chama atenção, em sua etnografia no metrô de Paris, para o caráter individual e simultaneamente contratual das viagens². Existem mediações, associadas a esse caráter contratual dos percursos de ônibus, que vinculam essas “solidões”³. São palavras e textos; gestos e movimentos que servem para ordenar a tensão da viagem, conferindo um caráter codificado e ordenado na trama do ônibus. Esse código acaba por oferecer disposições, na circunstância da circulação, para as práticas de cada e de todas as pessoas, que não devem transgredi-lo sob pena de constrangimento. Doravante, a viagem prossegue de forma que as pessoas se vinculam às outras por meio desse “modo de uso”. O modo de uso do ônibus diz respeito, portanto, a um conjunto de práticas comunicativas – palavras, textos, gestos e outras formas de corporeidade – eivadas de um conjunto de significados construído no contexto das interações mútuas.

2 “Travel in the metro, if defined in general as individual, is simultaneously and consistently contractual” (Augé, 2002: 43). Anteriormente o autor ainda afirma: “nothing is so individual, so irremediably subjective, as a single trip in the subway, and yet nothing is so social as one such trip, not only because it unfolds in an overcoded space-time, but also and specially because the subjectivity being expressed during the passage and that defines it on each occasion (each person has a point of departure, changes of line, and a destination) is an integral part, as are all the others, of its definition as a total social fact” (Augé, 2002: 35-36).

3 Inspirado no termo “solitudes” (Cf. Augé, 2002).

Diante deste instrumental teórico oferecido por Augé, propomos-nos responder *quais são os caracteres que compõem esse modo de uso que vincula os usuários, além de nos preocuparmos em associar esses modos de uso com a trama metropolitana de Brasília, levando em consideração principalmente a separação entre o Plano Piloto e as outras Regiões Administrativas do Distrito Federal*⁴. Mais ainda, *diante das descobertas feitas em campo, a pesquisa propõe uma problematização da noção de não-lugar, uma vez que os ônibus de Brasília apresentaram-se, eventualmente, como lugares de memórias, como veremos adiante*. Para tanto, foram realizadas observações sistemáticas – a partir do meio de inferência etnográfico – em três linhas de ônibus de Brasília, representando três padrões de circulação significativos: (i) a linha “300”, que liga o Plano Piloto a Taguatinga, representa o padrão de deslocamento chamado “metropolitano” que acontece entre o Plano Piloto de Brasília e as demais Regiões Administrativas; (ii) a linha “355”, que liga o norte e o sul de Taguatinga, é elucidativa dos ônibus “circulares” – que se limitam a uma única Região Administrativa –; e (iii) a linha “105.4”, conhecida como “Grande Circular”, que faz deslocamentos ligando o sul ao norte do Plano Piloto de Brasília. As observações foram realizadas diariamente, durante quatro meses, nos horários das 8h, 12h e 18h.

Interações

Tempo e espaço são necessários para se locomover de uma atividade para outra; isto é o que uma viagem expressa, que a intensidade é função da agenda daqueles que a fazem, porque, ao mudar de atividades em certas horas eles também estão mudando de lugar. Agora, essas mudanças de atividade não são simplesmente mudanças técnicas; elas podem envolver genuínas mudanças de papel, por exemplo, quando elas correspondem a uma

4 O Plano Piloto corresponde à área de urbanização planejada de Brasília, constituindo a sua “região central”, um encadeamento contínuo de quadras e “entrequadras”, as quais se compõem a partir do cruzamento de dois eixos principais: o eixo monumental (estendendo-se de leste a oeste); e o eixo rodoviário (indo de norte a sul). Obediente a este ordenamento espacial, calcado no traçado de linhas cartesianas, estabelecem-se ruas e avenidas. Assim, a oeste, estão as quadras 100 a 900, cujas numerações se dão conforme a distância em relação ao Eixo Rodoviário. A mesma lógica se aplica ao lado leste, com quadras numeradas a partir de 200 até 800. Para além deste espaço planejado, estende-se uma constelação das chamadas “Regiões Administrativas” – denominadas, por alguns, de “cidades-satélites”. Existe uma relação intrínseca entre a região central e as demais regiões administrativas, principalmente no tocante às ofertas de mão-de-obra e postos de trabalho, que são destoantes, e acabam por ser determinantes na trama de deslocamentos da metrópole. Separando ambos os espaços, são notáveis as grandes vias de trânsito rápido que cortam espaços vazios que servem para relembrar, a todo instante, a condição “intocável” da “região central”, a área planejada que obteve status de patrimônio da humanidade da UNESCO.

transição daquilo que nós chamamos de vida profissional para o que nós chamamos de vida privada. (Augé, 2002: 56)⁵

De forma genérica, poderíamos definir uma interação como ações inter-relacionadas de dois ou mais indivíduos, sendo assim uma influência recíproca ativa. No entanto, essa definição genérica não nos ajuda a compreender a lógica das interações cotidianas que aqui nos interessa: aquelas que acontecem no ônibus. Em princípio, pode-se acrescentar o caractere da comunicação que é em si mesma a reciprocidade mútua pressuposta pela interação. Segundo Strauss (1999), todo grupo – que se organiza a partir de uma teia de interações – desenvolve uma terminologia partilhada, a partir da qual as pessoas se comunicam. Isso nos leva a uma importante consideração: a direção da ação depende da forma com a qual os objetos são classificados. Nesse sentido, a cognição – a partir de suas formas mais elementares, que são essas categorias de classificação pertinentes a uma terminologia específica – é pré-condição para a existência de ação.

Com isso, Strauss mostra o papel fundamental da comunicação na análise das interações cotidianas, mostrando que o processo de classificação e reclassificação das coisas – nomeação e renomeação – equivale à avaliação e à reavaliação da relação que as pessoas têm com essas coisas e, doravante, os comportamentos mudam de acordo com essa linha de reavaliação. Esse processo de nomeação insere outra componente relevante na interação, que é a expectativa gerada em relação ao objeto classificado de uma dada maneira. Essa expectativa nem sempre é eficaz, levando a novos processos de reclassificação e, assim, de reavaliação, alterando o curso da ação. Destarte, Strauss dá conta do caráter circunstancial da interação, na medida em que as ações inter-relacionadas são constantemente avaliadas e reavaliadas, de forma que o indivíduo pode guiar e mudar o curso da sequência de ações, no sentido do imediato imediatizado.

Ao admitirmos uma seqüência de ações como resultado de frequentes avaliações, afirmamos que uma interação se coloca sob pilares da avaliação do outro – a partir da nomeação – e também da auto-avaliação. Assim, no contexto das interações cotidianas, uma pessoa “não apenas precisa identificar o outro naquele momento, mas também identificar o seu *self* naquele instante.” (Strauss, 1999: 64)

5 Tradução livre para: “*Time and space are needed to move from one activity to another; that is what trips express, whose intensity is a function of the schedule of those who make them, because, in changing activity at certain hours they are also changing places. Now, these changes of activity are not simple technical changes; they can involve genuine changes of role, for example, when they correspond to a transition from what we call a professional life to one we call private*” (Augé, 2002: 56).

A auto-avaliação conduz a decisões: evitar atos, fazer correções, fazer melhor, arrepende-se, proceder bem. A auto-avaliação cerca-se assim de um halo de ‘pode’ e ‘não pode’, ‘quer’ e ‘não quer’, ‘deve’ e ‘não deve’. O Eu como sujeito, ao rever seus Mes como objetos, move-se continuamente para um futuro que em parte não foi programado; assim emergem necessariamente novos Eus e novos Mes, isto é, atos avaliadores e atos avaliados. (Strauss, 1999: 51)

Assim, embora haja uma terminologia – nomeações –, anterior à circunstância da interação em si, que gera um grau de expectativas e também de previsibilidade no curso das ações; existe um caráter circunstancial admitido no decorrer da interação que possibilita novos cursos a partir de reavaliações. As ideias de Strauss (1999) e de Certeau (1994) parecem coincidir, ao ponto em que admitem, no cotidiano, “estratégias” – ações – que são tomadas de acordo com dada circunstância de um jogo – de uma interação. No entanto, o primeiro insere na discussão a questão da reflexividade e da comunicação não apenas como elementos presentes no curso da interação, mas como elementos fundamentais nessa discussão.

Strauss afirma que “a vida em grupo está organizada em torno da comunicação” (Strauss, 1999: 149). Todavia, comunicação não é aqui considerada apenas como transmissão de idéias entre pessoas, mas acima de tudo como sentidos compartilhados. Isso significa que, além de tais sentidos serem empregados de forma análoga para que as pessoas se entendam, os termos são derivados de uma ação comunitária e, por outro lado, permitem tal ação. Segundo Strauss, numa lógica de grupo, os membros são autorizados ou desautorizados a agir de dada forma porque partilham uma “terminologia comum”, formada fundamentalmente por pontos de consenso, dos quais emergem classificações. Assim, qualquer grupo humano está longe de definir-se meramente por seu caráter material, sendo fato essencialmente simbólico, comunicativo.

As interações cotidianas que acontecem nos ônibus de Brasília não fogem da proposta teórica de Strauss (1999), uma vez que a análise sociológica – ou antropológica – do “grupo” formado pelos passageiros de ônibus passa necessariamente pela comunicação. Sumariamente, os passageiros de ônibus tomados individualmente só podem ser tratados como grupo porque partilham uma terminologia – que foge das palavras e navega na corporeidade em boa parte das vezes. São grupos que se formam a partir do caráter circunstancial da interação, mas – apesar disso – assumem papel de “referência” para o passageiro. Assim, “dar preferência a mulheres grávidas, pessoas com algum tipo de deficiência, idosos ou pessoas com criança de colo, no que se refere ao assento” é um ponto de consenso deste grupo; faz parte da terminologia comum do grupo, que por vezes é formada também por outros

corpos de símbolos derivados da afiliação dos passageiros a outros grupos. É claro ser comum a existência de “zonas de discordância conceitual e de incomunicação” (Strauss, 1999: 153), podendo um passageiro eventualmente negar-se a ceder seu lugar a uma mulher grávida; como também é possível que um passageiro do sexo masculino queira ceder seu lugar a uma mulher, inserindo-a naquele grupo ao qual se deve dar preferência. Assim, embora seja nítida uma terminologia comum, cada passageiro joga com ela formando novas estratégias, dada a circunstância. Da mesma forma, a “cortesia” dos passageiros sentados em relação aos que vem em pé – ao oferecerem-se para carregar os objetos que estes segundos trazem – também faz parte da terminologia partilhada entre os passageiros:

Se a ação de grupo é vista dessa maneira como ação comunicativa, então, num certo sentido, a formação de grupo pode estar relacionada com os limites da comunicação. Parafraseando G.H. Mead, aqueles que partilham conceitos partilham, com isso, o potencial de formar um grupo com base nesses conceitos. O sociólogo Louis Wirth costumava afirmar que enquanto determinados homens tinham algo em comum podiam formar um grupo. (...) Podemos dar um passo à frente e dizer, com Mead, que às vezes, para que ocorra uma ação de grupo, nem mesmo é necessário que os homens reconheçam que tem coisas em comum. (Strauss, 1999: 158)

Assim, ao usarem uma terminologia comum – expressa numa certa uniformidade do nível da ação –, as pessoas que usufruem dos serviços do ônibus se vinculam, assumindo um mesmo *status* de passageiro do ônibus. Ficam elucidadas as interações típicas do não-lugar, em que existe essa terminologia – geralmente lembrada de forma expressa – e existe uma identidade temporária que é partilhada por todos. Dentro do ônibus, ocorre uma mudança temporária de identidade, retomando a obra de Strauss, que afirma ser tal instância a principal no entendimento da lógica das interações cotidianas. A discussão de Strauss passa pela ideia de tempo, mostrando que todas as sociedades ordenam o fluxo do tempo, dividindo-o em unidades convencionais, introduzindo na vida das pessoas periodicidades, repetições, rotinas.

Durante tais períodos – ou fases, como podemos também chamar –, as pessoas agem de forma a obedecer às autorizações e desautorizações, permissões e proibições, conforme a instância temporal. “É bastante claro que isso afeta o curso das interações” e o autor continua sugerindo: “convertamos essa enunciação de ação institucional numa enunciação de identidade, e vocês diriam que as pessoas recebem sanção por serem diferentes durante períodos diferentes” (Strauss, 1999: 128).

Assim, um *status* temporário pode ser tomado tanto como modo de agir, quanto modo de ser. O *status* de passageiro de ônibus tem, ele próprio, uma estrutura interna programada, que significa que as pessoas estão sempre ingressando nesse *status* e o deixando. Isso significa que ao assumir a identidade de passageira de ônibus, uma pessoa ingressa nesse *status* – definido por questões espaço-temporais – que já tem uma estrutura interna programada, guiada por uma terminologia. Existem certas obrigações neste caso: a pessoa deve pagar uma passagem – ou apresentar algum tipo de “cartão-passe”, que a identifique como estudante, por exemplo –, e só assim poderá ingressar nesse *status*. Posteriormente, esta poderá estar na obrigação de obedecer certas normas de bem-viver – incluindo o uso da função fática da linguagem, dizendo “licença”, “desculpa”, “perdão” –, evitar olhares para outros passageiros e, enfim, deverá tomar diversas atitudes que fazem parte da programação desse *status*. Da mesma forma, o passageiro de ônibus recebe algumas isenções, como o direito ao “anonimato”: ali ele é apenas um passageiro de ônibus.

Um fato interessante a ser notado nessa “identidade periódica” foi levantado por Augé (2002), quando ele afirma que as viagens nos transportes públicos são mais do que meras mudanças de lugar ou de atividades. A viagem de ônibus representa, antes de tudo, uma mudança de papéis ou, mais ainda, uma mudança de identidades. Ele cita como exemplo uma transição do que nós chamamos de vida profissional para a vida privada (cf. Augé, 2002: 56). Assim, a identidade partilhada de “passageiro de ônibus” é uma identidade de transição. Considerando todos os “passageiros em transição”, chegamos a esta identidade partilhada que Augé trata como “correspondências” (cf. Augé, 2002: 53), no sentido de similitude⁶.

6 Do ponto de vista epistemológico, o pesquisador não é propriamente um “passageiro de ônibus”, uma vez que ele não assume essa identidade periódica. Segundo Strauss, “o próprio observador [pesquisador] é humano e, portanto, também está percorrendo suas fases. A interação se dá entre pessoas que estão ‘em fases’ – diferenciais. Na pesquisa sociológica, reconhecemos isto de forma grosseira quando falamos do contato entre pessoas que se acham em estágios diferentes de aprendizagem, ou de pessoas que estão sofrendo tensões ocupacionais diferentes, com conseqüências para o lidar de um com outro. Seria útil um reconhecimento mais explícito das fases *em* interação – não apenas das fases *de* interação” (Strauss, 1999: 133-134). Assim, nesta pesquisa etnográfica, a minha identidade está essencialmente associada à figura de pesquisador que interage com pessoas em outra fase; “passageiras de ônibus”. Significa dizer que, ao contrário da lógica do não-lugar, eu não estou abandonando outras identidades para ingressar nesse *status* periódico de usuário de ônibus; pelo contrário, me polio para manter-me atento às minhas atividades de pesquisador. Significa também que não partilho propriamente da mesma terminologia daquele grupo e, mais ainda, que minhas ações podem eventualmente confrontar àquelas sugeridas pelo modo de uso do ônibus. Reconhecer essa interação “pesquisador-passageiro” é importante no sentido do esforço metodológico proposto por Bourdieu de “objetivação do sujeito da objetivação” (cf. Bourdieu, 1990: 114).

Silêncio comunicativo

As interações que acontecem dentro do ônibus constituem uma modalidade muito particular de reciprocidade, pois tem como força-motriz o silêncio. De maneira geral, as viagens dos ônibus circulares em Brasília são bastante silenciosas: salvo os ruídos gerados pelo motor e pelo freio do ônibus, pouco se ouve. Nos ônibus metropolitanos – que fazem viagens mais longas –, esse silêncio – embora menos comum – também acontece. Todavia, há que se considerar que essa modalidade de silêncio não é antônima à presença da comunicação necessária para que se considere que o ônibus é um espaço de interações. O silêncio que observei nos ônibus pode ser considerado um “silêncio denso” ou “silêncio ativo” (cf. Caiafa, 2006) ou, como irei chamar, *silêncio comunicativo*. Assim, como já posto na sessão anterior, a comunicação não passa necessariamente pela verbalidade, palavras expressas oralmente.

A característica apriorística de não-lugar do ônibus já o coloca como espaço de anonimato, um espaço em que o anonimato é regra. Georg Simmel (1967) acreditava que o excesso de estímulos dentro do transporte público – as imagens de dentro e de fora do ônibus, o movimento, os odores, os ruídos, tudo isso – acabava por gerar o seu contrário, criando usuários passivos ou *blasés*⁷, que, como vimos, são característicos – de forma geral – dos “usuários” da metrópole. Segundo este autor, essa é uma característica bem particular dos transportes públicos que, segundo ele, trazem essa novidade de confrontar diversas pessoas que se acham em situação de olhar-se, por vezes durante mais de uma hora, sem se falar. Logo de começo é possível notar essa atitude *blasé* como parte fundante do modo de uso do ônibus.

A cena se repete rotineiramente: há uma ordem para ocupação do ônibus. Os primeiros passageiros vão ocupando as janelas, sentando-se individualmente num assento com lugar para duas pessoas – salvo as exceções, quando o passageiro já entra acompanhado de um conhecido. Somente após preenchidos os lugares mais próximos às janelas, os outros lugares – do corredor – passam a ser preenchidos. Há sempre um pedido de licença para quem já vem sentado na janela, e um pedido de desculpas caso, no movimento para sentar-se, uma pessoa encoste bruscamente na outra. Nessa trama de “não olhar” e “não tocar”, até mesmo algumas indumentárias tem papel importante, caso dos óculos escuros. Nos ônibus, os óculos escuros – mesmo durante a noite – acabam servindo para disfarçar os loquazes olhares que um ou outro passageiro dá em direção a outro.

7 Traduzido do francês, o termo se refere ao ser “entediado”, que olha os outros com certa repugnância ou indiferença.

É interessante também observar o esforço que fazem os passageiros que estão sentados próximo à janela de sempre mirarem o exterior do ônibus. Do mesmo modo que os óculos escuros assumem importância na trama – servindo bem ao “não olhar” –, outras indumentárias são indispensáveis, no sentido de “comunicar sem falar”, caso dos uniformes dos policiais, dos bombeiros e dos carteiros, que podem usar o ônibus gratuitamente. Assim, o carteiro – ao fazer sinal no ponto de ônibus – é dispensado de passar pela roleta do ônibus, uma vez que, pelas roupas facilmente identificáveis, o motorista do ônibus autoriza sua entrada pela porta traseira, que é tradicionalmente, em Brasília, a porta de saída. O mesmo se repete para os policiais e bombeiros: não é necessário fazer qualquer sinal gestual além da normalidade, pois os próprios uniformes comunicam imediatamente uma dada situação, a partir da qual se orientam as práticas dos envolvidos na trama.

O caractere “não olhar” parte do “modo de uso” do ônibus, parece nitidamente claro quando da entrada de um passageiro com deficiência física – cadeirante. Mesmo com as recentes adaptações dos ônibus para a entrada dos “cadeirantes”, a situação de entrada de um deles gera constrangimento, devido à demora do sistema de elevação da cadeira de rodas. Assim, nota-se um esforço para não olhar, uma vez que, por não ser uma situação propriamente rotineira, os usuários não têm estratégias no seu repertório pré-lógico para agir, e é isso que gera o constrangimento, e uma ênfase maior na prática de “não se olhar”.

Embora toda essa corporeidade aproxime-se da noção foucaultiana de “codificação instrumental do corpo”, que trata do uso do próprio corpo enquanto instrumento que tem – em si mesmo – um modo de uso (cf. Foucault, 1977: 139), ela está longe de inserir elementos punitivos severos. O silêncio e a atitude *blasé* dos passageiros são mais uma forma de “polidez”, como chama a atenção Gabriel Tarde: “A conversação é a mãe da polidez. Isso acontece mesmo quando a polidez consiste em não conversar” (Tarde, 1992: 141). O termo, polidez, é interessante porque sugere um cultivo do silêncio. Não seria menos correto dizer que esse cultivo do silêncio faz parte da terminologia desse grupo, pois é assim – por meio desse denso silêncio – que as pessoas se comunicam nesse ritual diário de uso dos ônibus.

É em silêncio, por exemplo, que as pessoas que viajam sentadas demonstram solidariedade para as que vão de pé, seja oferecendo ajuda para segurar algum objeto, seja cedendo o lugar, dependendo do passageiro que vai em pé. É bem verdade que, em muitas ocasiões, os passageiros trocam palavras expressas, mas sempre dão preferência ao silêncio. As conversas expressas que eventualmente quebram o silêncio dificilmente ultrapassam a barreira da impessoalidade. Esse cultivo do silêncio é tão palpável que, qualquer menção em “quebrá-lo” representa um constrangimento para quem faz tal ameaça. Um bom

exemplo disso é uma chamada no telefone celular. Pude presenciar, em uma viagem, o momento em que um celular toca durante a viagem, o que gera, quase imediatamente, uma ação coletiva no sentido de olhar para a direção de onde vem aquele ruído. Quando a dona do aparelho atende a chamada, os olhares para ela deixam de ser discretos e tornam-se fixos, pois ela – conversando ao celular – está quebrando o silêncio do ônibus. Os olhares fixos fazem parte da codificação instrumental do corpo dentro do ônibus e tem o intuito de constranger a pessoa que atende o telefone, até que ela desligue e devolva o silêncio.

Por vezes, a minha situação enquanto pesquisador foi incômoda, devido a essa atitude *blasé* dos passageiros de ônibus. Como o “não olhar” e “não tocar” fazem parte do modo de uso do ônibus, a posição de pesquisador me obrigava necessariamente a contrapor tal modo de uso. Enquanto eu observava cada nuance das viagens e, mais ainda, anotava essas nuances num “diário de campo”, diversos passageiros olhavam para mim, denotando certo estranhamento em relação àquela atitude minha, nada indiferente à trama, o que causava certo constrangimento. A situação de estranhamento era ainda maior quando eu quebrava o silêncio, para ter algum tipo de conversa informal com os passageiros. Assim, a diferença das “fases em interação” – pesquisador e passageiro – causava esse tipo de constrangimento com alguma frequência. Por este motivo, fotografar aquela trama se tornava algo quase inimaginável. Algumas das conversas informais eram formas de “justificar” a minha loquacidade ao observar a trama em cada um de seus detalhes.

Uma forma de circulação “fria” e uma forma de circulação “quente”⁸

Esse silêncio comunicativo apareceu na pesquisa como característica mais marcante nos chamados ônibus *circulares*⁹, que circulam nos limites da circunscrição de uma única “região administrativa”. Assim, nestes ônibus circulares

8 Sobre essa terminologia, é válida a leitura de Ribeiro (1998). Ele afirma que o “quente” é característica de “domesticação do individualismo”, quebrando distâncias e marcações de zonas de interação que são percebidas como rígidas e limitadas. O “quente” também significa a tentativa de projeção de uma cosmovisão sobre outras, de forma mútua. O “frio”, enquanto antônimo, é – segundo o autor – associado ao desencorajamento do contato (cf. Ribeiro, 1998: 8-9).

9 Do ponto de vista dos percursos, em Brasília, as pessoas se deslocam orientando-se segundo dois padrões cartográficos fundamentais: (i) o primeiro diz respeito às viagens que se fazem entre as regiões administrativas – valendo ressaltar que o Plano Piloto original da cidade absorve mais de metade dessas viagens – e (ii) o segundo diz respeito às viagens que se realizam dentro dos limites de uma região administrativa, não desafiando suas fronteiras. Os ônibus também funcionam segundo essa lógica: os “*metropolitanos*” fazem os percursos entre regiões administrativas e os “*circulares*” limitam-se a uma região administrativa, não desafiando seus limites (essa taxionomia é fornecida pelo DFTRANS, autarquia responsável pelo transporte urbano no Distrito Federal).

– caracterizados pela alta rotatividade de passageiros, que fazem curtos percursos, e utilizam ônibus diferentes no contexto da metrópole –, a trama se adequa mais idealmente à noção de não-lugar, sendo espaço do anonimato. É espaço de uma identidade partilhada, sendo que o jogo não admite estratégias muito diferentes daquelas ‘prescritas’ pelo modo de uso do ônibus. Assim, o referencial teórico de Augé cabe muito bem na análise dos ônibus circulares, cenários da circulação fria, onde predomina a presença de usuários *blasés*, como bem define Simmel ao mostrar tal caractere como essencial na trama da metrópole, bem como a atitude de reserva e a falta de envolvimento dos agentes em tal trama. Chamamos essa trama de *circulação fria*.

Destarte, o nome “circular” tem lugar crucial uma vez que são nestes ônibus em que o seu caráter de “instrumento para circulação expressa” nos salta aos olhos. Os ônibus circulares – tanto os que têm percurso encerrado no Plano Piloto, quanto os que têm percurso encerrado em alguma cidade-satélite – são marcados pela urgência do presente: param em quase todas as “paradas”, para embarcar e desembarcar passageiros, de forma que o “encontro” entre esses passageiros é um *continuum* efêmero. São diversas trajetórias que se cruzam continuamente, mas não se fazem propriamente palpáveis umas às outras. Nas palavras de Elias:

Cada pessoa nesse turbilhão faz parte de um determinado lugar. Tem uma mesa à qual come, uma cama em que dorme. (...) Cada um dos passantes, em algum *lugar*, em algum momento, tem uma função, uma propriedade ou trabalho específico, algum tipo de tarefa para os outros, ou uma função perdida, bens perdidos e um emprego perdido. Há balconistas de lojas e bancários, faxineiros e damas da sociedade sem profissão própria; há homens que vivem de renda, policiais, garis, especuladores imobiliários falidos, batedores de carteira e moças sem outra função senão o prazer dos homens; há atacadistas e mecânicos, diretores de grandes indústrias químicas e desempregados. Como resultado de sua função, cada uma dessas pessoas tem ou teve uma renda, alta ou baixa, de que vive ou viveu; e (...) essa função e essa renda, mais evidentes ou mais ocultas, passam com ela. (Elias, 1994: 21)

Elenca-se aqui um cruzamento de trajetórias biográficas nas viagens, mas no contexto do ônibus circular, essas trajetórias não passam de “mundos possíveis”. O “mundo possível” é demarcado pela fisiognomia¹⁰ – típica da grande

10 Um fisiognomonista puro, segundo Benjamin, assegura que “qualquer um (...) seria capaz de adivinhar profissão, caráter, origem e modo de vida dos transeuntes” (Benjamin, 1989: 37). No entanto, trata-se de uma leitura feita através da fisionomia, e por isso é uma potencialidade e não propriamente uma realidade.

cidade, como bem observa Benjamin –, ou seja, as trajetórias que se cruzam no contexto do ônibus circular não passam de rostos que se encontram, dos quais pode-se tentar deduzir algumas coisas, mas nunca conhecê-los de fato. Deleuze (1974) mostra que essa experiência com outrem representa o vislumbre da possibilidade de outros mundos, de forma que organizamos “um fundo”, “uma profundidade”, “um mundo de possibilidades” em torno das outras trajetórias que percebemos. Aqui, outrem é um “operador de diferenciação” (cf. Caiafa, 2007) que oferece mundos possíveis. Tais “mundos” são apenas potencialidades, possibilidades que não se realizam dada a efemeridade da circunstância. Esse cruzamento de trajetórias biográficas é um processo reticular – de valências que se influenciam mutuamente –, de forma que é a presença de outrem que gera o vínculo entre os transeuntes, que abandonam identidades assumidas em suas casas, suas escolas, seus locais de trabalho, para assumir uma identidade temporária.

Teríamos problemas, no entanto, se fôssemos aplicar “cegamente” o modelo teórico de Augé para uma análise dos ônibus “metropolitanos”, que ligam diferentes regiões administrativas. De começo, podemos ressaltar a extensão dessas viagens, que ultrapassam facilmente trinta quilômetros. A linha “300”, por exemplo, que liga Taguatinga ao Plano Piloto percorre, na totalidade de seu itinerário, cerca de 40 quilômetros, enquanto o “355”, que viaja apenas dentro de Taguatinga, percorre cerca de 10 quilômetros em uma viagem. Deve ser ressaltada ainda uma grande diferença entre ambos, que é o tipo de percurso realizado. Nos ônibus metropolitanos, a origem dos passageiros é uma região administrativa, e o destino é outra, de forma que cada passageiro participa de praticamente todo itinerário do ônibus. Nos circulares, os passageiros dificilmente realizam todo o itinerário do ônibus, limitando-se, cada um, a um trecho específico que, não raro, é bem curto.

Colocadas essas duas características marcantes – (i) a grande extensão das viagens e (ii) o trajeto longo percorrido por cada passageiro¹¹ –, cabe uma análise dos ônibus metropolitanos à luz das implicações sociológicas que tais características representam, problematizando, assim, a categoria de não-lugar. De fato, trata-se de espaços marcados por códigos panópticos que vinculam os usuários. Assim como acontece nos circulares, os passageiros que vão sentados oferecem-se para portar os objetos trazidos pelos passageiros que vão em pé; há um pedido verbal de “licença” toda vez que um novo passageiro se

11 “As viagens de ligação entre as cidades e o Plano Piloto caracterizam-se por uma distância média de 38 km e pela baixa renovação de passageiros ao longo do percurso, no transporte coletivo” (Codeplan, 2006).

senta ao lado de outro passageiro; os pedidos de “desculpa” são recorrentes a cada esbarrão não-intencional. Enfim, os espaços também comunicam informações aos passageiros o tempo todo, através de desenhos, cartazes, adesivos, que de alguma forma modelam o “passageiro de ônibus” padrão. Assim, a dinâmica comunicativa que marca o não-lugar está presente nos ônibus metropolitanos, criando a identidade partilhada dos passageiros (cf. Augé, 1994: 93).

No entanto, elencando-se as trajetórias que ali se cruzam, pode-se perceber que, de maneira genérica, os usuários dos ônibus metropolitanos têm como destino final o trabalho ou a escola no Plano Piloto, e como destino inicial a casa, em outra Região Administrativa – lembrando que o percurso também é feito no sentido inverso. É um itinerário bem definido casa-trabalho-casa ou casa-escola-casa, que é repetido diariamente, no mesmo horário. As personagens na trama dos ônibus metropolitanos costumam ser as mesmas e, portanto, passam a se conhecer. Segundo o cobrador da linha 300, Maurício, nesses horários – às 6h50, às 13h e às 17h30 –, os usuários são praticamente os “*mesmos*”, “*muda pouco*”.

Assim, as trajetórias que se cruzam nos ônibus metropolitanos perdem o status de “mundos possíveis” para se tornarem “mundos realizados”. O “mundo realizado” sai do campo da fisionomia: conhece-se uma trajetória biográfica a partir de uma “investigação” mais profunda, ou seja, a partir de relações mais pessoais. Sair do *status* do mundo possível para entrar no mundo realizado significa dar realidade à trajetória que antes era parte do imaginário.

As grandes vias de trânsito rápido, marcadas por grandes vazios e paisagens desnudas, que ligam o Plano Piloto às outras regiões administrativas, dificilmente são locais de parada do ônibus metropolitano. Doravante ele segue ininterruptamente por grandes trechos. Não é raro, nestes momentos, que a impessoalidade da função fática da linguagem – “esforço para assegurar a comunicação” (Certeau, 1994: 178) –, os “bom dias”, “licenças” e “desculpas”, seja deixada de lado para dar lugar a uma conversa mais pessoal que coloca no jogo do ônibus novas identidades que não a de “usuário do não-lugar”. A pesquisa trouxe alguns exemplos disso, como as longas conversas entre o cobrador e os usuários recorrentes e mesmo uma festa de aniversário que foi realizada dentro do ônibus para homenagear uma passageira, festa organizada por outros passageiros.

Destarte, ao mesmo tempo em que o espaço do ônibus metropolitano – por meio de suas interpelações, signos e outras formas de linguagem – cria uma identidade partilhada entre os passageiros; as identidades de uns e outros concebem o espaço do ônibus como lugar antropológico. Pode-se dizer, com isso,

que o ônibus metropolitano assume simultaneamente caráter de não-lugar e de lugar antropológico. Ao passo que é marcado pela comunicação expressa e pelo anonimato, é também marcado por ser identitário, relacional e, assim, histórico. No contexto deste espaço móvel, o caractere identitário abre possibilidade para que várias identidades façam parte daquele jogo de sociabilidade do cotidiano, e não apenas a identidade partilhada de “passageiro de ônibus”. Assim, ao abrirem espaço a outras identidades, os ônibus metropolitanos compõem um jogo em que os passageiros têm nome, profissão e parte da vida pessoal conhecidos pelos outros “jogadores”. A este jogo, daremos o nome de circulação quente. O próprio Augé atenta brevemente a esta questão, ao afirmar que “em todos os ‘não-lugares’ os ‘lugares’ podem se recompor” (Augé, 1994: 145).

Para pontuar as categorias “circulação quente” e “circulação fria”, irei recorrer a uma analogia semântica oferecida pelos dicionários Aurélio (2004) e Houaiss (2009). A “frieza” pode ser traduzida como falta de envolvimento, de expressividade; como uma característica de algo ou alguém que não passa emoções. Sinteticamente, o “frio” está associado, neste caso, à impassibilidade do passageiro, a sua característica de espectador, que capta imagens e personagens, mas não interagem com eles se não por um código silencioso, ou seja, há pouco envolvimento em relação à trama. As trajetórias que se cruzam são apenas mundos possíveis. Na trama da “circulação fria”, as viagens costumam ser mais silenciosas, as conversas limitam-se à função fática e apenas eventualmente – em circunstâncias fora do “roteiro da viagem” – passam deste nível de impessoalidade. Assim, a circulação fria – dadas as circunstâncias da trama metropolitana – não abre brechas para diversas identidades, que aqui ficam no campo da possibilidade. No Houaiss (2009) temos a definição de que a “frieza” é uma “atitude de reserva em relação às pessoas, acontecimentos, etc., ausência de envolvimento diante do que se passa em torno; distanciamento”. Nesse sentido, a circulação fria é propriamente a circulação do não-lugar.

O “quente” em questão se opõe exatamente à “frieza” do não-lugar. O “quente” está associado a “intensidade de emoções, ações ou pensamentos; (...) simpatia, afeto, cordialidade, afabilidade; ânimo.” (Houaiss, 2009) A “circulação quente” é, por assim dizer, menos silenciosa. Parece abrir espaço, devido às circunstâncias temporais, para longas conversas e para uma gama mais ampla de ações e pensamentos¹², ou seja, de estratégias. Segundo Certeau:

12 Cabe, portanto, o recurso conceitual de “jogos” e “estratégias” usado por Bourdieu e Certeau (1994). O ônibus é, em sua natureza, um não-lugar. O jogo que ali se estabelece tem regras, tem certos postulados

A ‘estratégia’ equivale a ‘um lance numa partida de cartas’. Ela depende da ‘qualidade do jogo’, ou seja, ao mesmo tempo da mão (ter um jogo bom) e da maneira de jogar (ser um jogador habilidoso). O ‘lance’ põe em causa de um lado os postulados que condicionam um espaço de jogo, de outro, as regras que dão à mão um certo valor e ao jogador possibilidades, enfim uma habilidade para manobrar em conjunturas diferentes onde o capital inicial se acha empenhado. (Certeau, 1994: 121)

O uso do termo “estratégia” justifica-se pelo fato de que as práticas dão uma resposta adequada às conjunturas. Mas Bourdieu ressalta que, a despeito da terminologia, não há “intenção estratégica”. Certeau fala que “não há previsão mas apenas um ‘mundo presumido’ como a repetição do passado. Em suma, ‘como os indivíduos não sabem, propriamente falando, o que fazem, o que fazem tem mais sentido do que sabem’” (Certeau, 1994: 124). Segundo Bourdieu, ao falarmos das práticas cotidianas, temos que relacioná-las não apenas às condições objetivas – que definem as condições sociais de produção do *habitus* – mas também à conjuntura, um “jogo cotidiano” que representa um estado particular da estrutura objetiva (cf. Bourdieu, 2002: 168).

Nesse sentido, o “jogo” da circulação quente oferece outro contexto no que tange à aproximação e à conversação, abrindo espaço para novas estratégias, caso da festa de aniversário de uma passageira chamada “Dona Ana”. As trajetórias trazem mundos possíveis que, no contexto do “calor” do ônibus metropolitano, acabam sendo realizados. Caiafa (2007: 93) afirma que a conversa e a linguagem conferem uma realidade possível: “a conversa me traz aquele estranho mundo, realiza aquele possível como um mundo que o outro me traz (...); a linguagem me mostra o espanto que eu não conhecia (...) concretizando, conferindo alguma realidade ao que outrem expressa e me traz”.

Vale lembrar que as circunstâncias desses dois jogos cotidianos estão diretamente associadas e são geradas pela trama metropolitana de Brasília, que forma – ela mesma – as condições objetivas de tais jogos. A circulação fria – a

que estabelecem um espaço de jogo. O espaço do não-lugar e as valências mútuas que os passageiros estabelecem definem um “modo de uso” – dando possibilidades de ações –, e as circunstâncias, que no nosso caso estão diretamente associadas à trama metropolitana que estabelece as formas de enunciação do espaço, oferecem espaço ao passageiro para que ele bole “estratégias” – de forma não-reflexiva, ou seja, de maneira meramente prática (cf. Certeau, 1994: 121; 212). As estratégias são, portanto, *um saber não sabido*. “Há, nas práticas, um estatuto análogo àquele que se atribui às fábulas ou aos mitos, como os dizeres de conhecimentos que não se conhecem a si mesmos. Tanto num caso como outro, trata-se de um saber sobre os quais os sujeitos não refletem. Dele dão testemunho sem poderem apropriar-se dele. São afinal os locatários e não os proprietários do seu próprio saber-fazer” (Certeau, 1994: 143).

circulação do não-lugar – é típica dos ônibus circulares, enquanto a circulação quente é típica dos ônibus metropolitanos que ligam as regiões administrativas. O percurso que acontece nos grandes vazios que ligam o Plano Piloto às outras Regiões Administrativas, cria uma circunstância típica, “calorosa”, “cordial”, abrindo a possibilidade para conversas mais pessoais, festas, cantores e vendedores.

Saindo da rotina

A rotina das viagens segue geralmente o mesmo ritmo. As imagens se repetem como um filme que é reproduzido diariamente. Os passageiros sempre olham pela janela, alheios à paisagem que o ônibus vai deixando para trás. É tudo apenas a reprodução das mesmas imagens, com as mesmas personagens e, com a repetição, os passageiros parecem ficar alheios a este “mundo exterior”, recolhendo-se ao silêncio oferecido como cortesia pelos outros passageiros. O denso silêncio dificilmente abre espaço para que o roteiro seja reescrito dia após dia; especialmente nos ônibus circulares. Na linha 355, em Taguatinga, o filme é repetido viagem após viagem: saindo do terminal, ele para em todas as paradas; o embarque é quase sempre de estudantes, o que faz com que as paradas nas escolas sejam mais longas para o desembarque. Tudo se repete: os gestos, as falas, as personagens. Tudo no mesmo silêncio comunicativo que parece, de fato, seguir um rígido roteiro.

Nesse cenário, “acontecimentos extraordinários” assumem importância fundamental, principalmente no jogo da circulação fria do ônibus circular. Em uma viagem da linha 355, presenciei um momento em que uma criança deixara cair diversas bolinhas de brinquedo no chão do ônibus. Devido à aceleração e à frenagem do ônibus, as bolinhas dançavam no chão do ônibus, indo e vindo de um lado a outro. Em poucos instantes, a dança daquelas bolinhas se tornou um espetáculo para a “plateia” do ônibus. Os passageiros logo quebraram o silêncio, passaram a conversar e os olhares – sempre fixos na paisagem externa – mudaram de direção, seguindo o novo espetáculo. O que de fato acontece é que, diante da repetição do ritual de uso dos ônibus, qualquer novo acontecimento que saia da rotina representa um momento de percepção da identidade de passageiro de ônibus. Ou seja, sair da rotina, neste caso, significa perceber a equivalência das identidades que entram na interação; lembrar aos passageiros da sua condição e do outro como passageiros; tornar visível – aos passageiros – que eles formam um grupo que está constantemente interagindo. E é nesse sentido que os fatos que extrapolam a rotina também abrem margem

para novas estratégias no jogo dos deslocamentos diários. Neste momento – por exemplo – é possível quebrar o silêncio fundante das interações do ônibus para fazer comentários sobre o acontecimento extraordinário.

Embora esse caractere dos novos acontecimentos – de lembrar as *fases em interação* – seja mais nítido nos ônibus circulares, ele também aparece eventualmente nos ônibus metropolitanos. Alguns deles passam por importantes pontos turísticos de Brasília. No entanto, essas paisagens também constituem, para os passageiros, um filme repetido e efêmero, que é observado apenas distraidamente. No entanto, viajando em um destes ônibus presenciei mais um acontecimento extraordinário. A singularidade neste caso é que o fato se passava do lado de fora: membros da Central Única dos Trabalhadores (CUT) e alguns outros manifestantes se reuniam em frente ao Congresso Nacional – um dos principais pontos turísticos de Brasília e sede do poder legislativo –, fazendo protesto em favor de uma causa trabalhista. Ora, naturalmente aquilo alterava aquela paisagem que costumava se repetir diariamente e, por isso, se tornou brevemente motivo de comentários do tipo “reclamação” – principalmente no que tange à classe política – e foco dos olhares da maioria dos passageiros. Dois passageiros – com materiais escolares, aparentando serem estudantes – sacaram câmeras fotográficas para registrar a cena.

Novos acontecimentos – o extraordinário – representam novas estratégias diante do jogo. O que outrora poderia ser encarado sob a forma de constrangimento, como usar uma câmera fotográfica, pode ser tido sob uma nova óptica numa situação extraordinária. Assim, “sair da rotina” significa – recorrendo à terminologia de Strauss – renomear, reavaliar, a partir das novas classificações, e executar novas ações, fora do repertório usual desse ritual cotidiano.

Músicos, atores, vendedores e pedintes¹³

Ela tem paralisia cerebral. Ela não anda e não fala. Ela enxerga muito pouco. É através de leite e dos remédios que ela toma que ela vai melhorando. Esses remédios custam caro, e eu não tenho condição de comprar, por isso eu ‘tô’ pedindo. Eu não ‘tô’ roubando. Eu ‘tô’ pedindo só pra interar o leite dela e os remédios dela. Se vocês ‘puder’ ajudar... Qualquer ajuda que vocês ‘der’, eu agradeço. Vão com Deus e boa viagem. (Mulher pedindo dinheiro, com uma criança no colo, num ônibus da linha 300)

13 A escolha pelo uso da terminologia “pedinte” não tem nenhuma finalidade pejorativa. Ao contrário, optou-se pelo termo pedinte – como tradução imediata da palavra *beggar*, usada por Augé –, considerando as interpretações pejorativas às quais pode estar associado o termo “mendigo”.

Testado e aprovado, registrado, produto 'pra' exportação. Vou mostrar na prática. 'Pra' qualquer tipo de legume; facilitar sua vida, assim 'ó'... Descascando legume sem desperdício, é a primeira vantagem. Com isso, acidente acabou, pessoal. Se pegar na mão, não corta. Corta também uma batata 'chips' que é uma beleza. O legume ele corta, a fruta ele corta, só não corta sua mão, 'né'? Batata palha; prática. Olha só que eficiência. Um aparelho prepara batata 'chips', batata palha, salada fatiada... Olha só a salada de frutas como se corta. Você vai ter uma excelente salada de frutas, sem sementes. Frutas como a laranja você descasca com essa facilidade. Quer uma salada 'light'? Você pode cortar seus legumes com esse corte mais fininho. Moço, quanto custa um aparelho desses? Na loja custa cinco e noventa e nove. Na minha mão é três reais apenas. Na promoção, você leva dois por cinco. Tem o 'boleador' ainda. Dona de casa que gosta de decoração de pratos ou até mesmo incentivar essa criança a comer. Hoje 'tá' um sucesso, você prepara o 'legumes' assim 'ó', no formato da bolinha. É um incentivo a mais pro seu filho comer. Pode fazer ela frita também, 'né'? Três utilidades em um único aparelho. Hoje, na promoção, você paga três reais. Levando dois na minha mão, você paga cinco reais. Lâmina de aço 'inox'. Esse não enferruja, 'tá'? Quem quiser adquirir 'tá' aí a oportunidade de levar um excelente aparelho na minha mão por três reais. Levando dois você paga cinco reais. (Vendedor, fazendo demonstração de produto, num ônibus da linha 300)

Em Brasília, músicos, vendedores e pedintes fazem parte da paisagem dos ônibus metropolitanos, que ligam a região central às outras regiões administrativas. Especialmente nos grandes vazios que ligam ambos os espaços – onde o ônibus raramente faz paradas para embarque e desembarque –, os ônibus se tornam palco de espetáculos para essas três classes de transeuntes. Esses espetáculos acontecem diariamente nesse tipo de viagem, motivo pelo qual não podemos considerá-los algo fora da rotina. Pelo contrário, esses espetáculos – cada um a sua maneira – são caracteres constituintes da “circulação quente”, contribuindo de certa forma com mais calor. Isso porque, ao fazerem suas performances, músicos, vendedores e pedintes trazem a noção de grupo à tona, gerando comentários e conversas mais duradouras.

A escolha do termo espetáculo, associado à performance, se filia à ideia de representação (“*presentation*”) de Goffman (2007). Segundo ele, o termo representação pode ser usado para se referir “a toda atividade de um indivíduo que se passa num período caracterizado por sua presença contínua diante de um grupo particular de observadores e que tem sobre estes algum influência”

(Goffman, 2007: 29). Assim, tanto vendedores, quanto músicos e pedintes, de alguma forma, estão apresentando o seu “eu” de forma a gerar influência sobre o grupo de passageiros de ônibus, apresentando-lhes uma fachada que, segundo Goffman, é um “equipamento expressivo de tipo padronizado intencional (...) empregado pelo indivíduo durante sua representação” (Goffman, 2007: 29). Fazem parte dessa fachada o cenário, constituído pelo próprio ônibus; a plateia e, claro, o roteiro que inclui uma pré-disposição à performance. Nesse sentido, é correto afirmar que tanto o músico, quanto o vendedor ou o pedinte, executam performances, incluindo nela dramaticidade, que consiste na acentuação dos traços expressivos de sua performance, com o intuito de aumentar a influência sobre o grupo dos passageiros (cf. Goffman, 2007: 36). É claro que cada um representa à sua maneira, segundo seu próprio roteiro.

As performances acontecem devido a condições temporais favoráveis pois, diferente do que acontece nos ônibus circulares, nas grandes avenidas que ligam duas diferentes regiões administrativas, a rotatividade é muito baixa. Mais ainda, nesse contexto da circulação quente – que sempre abre “uma gama mais ampla de ações e pensamentos” –, esses espetáculos são, de forma geral, bem recebidos, pois acabam se tornando uma distração, principalmente quando são espetáculos de música ou de teatro. Em tudo esses transeuntes se diferenciam do restante do ônibus, pois se encontram em outra fase de interação: não são passageiros de ônibus; são, antes, trabalhadores. A diferença logo é percebida na “admissão” destes transeuntes ao entrar no ônibus: de maneira geral, eles fazem algum tipo de gesto de mão quando estão de fora do ônibus, e o motorista permite a entrada deles pela porta traseira, sem pagar passagem. É claro que essa relação nem sempre acontece assim, pois alguns motoristas não abrem espaço para esse tipo de espetáculo e alguns desses “transeuntes-trabalhadores” preferem pagar para ter o direito de representarem.

Existem algumas diferenças entre as representações dos vendedores, músicos e pedintes. Os músicos, de forma geral, iniciam a performance sem qualquer discurso anterior. Nos ônibus da linha 300, que liga Taguatinga ao Plano Piloto, é comum que, no horário das 18h – quando já existem alguns passageiros em pé –, um flautista faça suas apresentações. Devido à duração da viagem, ele toca em média 5 músicas: tocando violão e acompanhando com sua flauta andina. O repertório tem forte apelo popular, passando de clássicos internacionais – “Beatles” e “Simon and Garfunkel” – a sucessos nacionais, como Caetano Veloso. Este músico é quase sempre muito bem recebido e, ao final, a maioria dos passageiros e mesmo o cobrador pagam a ele uma quantia. Augé chama a atenção, “passar o chapéu é uma forma de impor generosidade: tomando vantagem do

espaço fechado do ‘carro’, o cantor ou músico tem alguns minutos para performar e seduzir” (Augé, 2002: 46)¹⁴. Assim, os músicos têm um período de tempo – que no caso de Brasília, representa a execução de, em média 4 ou 5 músicas – para usar seu talento e “impor” a ideia de uma retribuição necessária. Não é raro, também, que os músicos se apresentem em pares: enquanto um recolhe as “retribuições” o segundo continua fazendo a performance.

Oferecer serviços artísticos parece ser bem diferente de “pedir”, embora ambos se tratem de executar performances. Cantar, tocar um instrumento ou fazer qualquer tipo de peça teatral parece exigir uma retribuição. Não raro, nestes casos, quase a totalidade dos passageiros oferece retribuição. Figura marcante dos ônibus metropolitanos em Brasília, o ator que se identifica como “Marquinho Candango” faz comédia no ônibus, e consegue sempre arrancar muitas gargalhadas dos passageiros, que acabam se tornando personagens do seu espetáculo, bem como o cobrador e o motorista. “*O cobrador é o amor da minha vida! Motorista, se isso é verdade dê duas buzinas!*” O motorista entra na brincadeira do ator e responde com duas breves “buzinas”. E assim começa seu espetáculo, que costuma incluir também muitas piadas sobre os moradores do Plano Piloto e das várias cidades-satélites de Brasília. A lógica da retribuição é vista na hora de “passar o chapéu”, que também não passa alheia ao comediante: “*Moço, pode acordar que eu já passei o chapéu*”. Segundo uma passageira, “*ele une o útil ao agradável; tem o talento de arrancar sorrisos e nada mais justo que ele ganhe por isso*”. Nessa fala, notamos que oferecer serviços artísticos no ônibus representa distração aos passageiros que fazem uma longa viagem entre dois espaços longínquos; e, por oferecerem distração, esses artistas merecem uma retribuição. O final da apresentação de Marquinho Candango é feito com uma declaração emblemática: “*Todos nós somos iguais. A prova disso tudo é que estamos no mesmo ônibus, no mesmo horário, tudo fechado, se acontecer algo comigo, acontece com você*” – lembrando a condição de grupo dos passageiros de ônibus.

O ato de “pedir” – *begging* – não exige uma retribuição automática, pois o pedinte não oferece um serviço a ser pago. Pelo contrário, os pedintes geralmente são repudiados pela plateia de passageiros e, por isso, a performance parece ser ainda mais fundamental neste caso. A dramaticidade – como no caso da mulher que pede dinheiro, com uma criança doente no colo – parece ser elemento crucial para convencer os passageiros. Segundo Augé:

14 Tradução livre para: “*passing the hat is a way of imposing generosity: taking advantage of the enclosed space of the ‘car’, the singer or musician has some minutes to perform and seduce*” (Augé, 2002: 46).

Pedintes ‘dão algo para olhar’, mas oferecem nada mais que eles mesmos, uma presença bruta, uma ausência massiva; eles ‘dão algo para olhar’ mas não olham para ninguém, a não ser com a ajuda de óculos escuros e bengalas (...), não propriamente cegos, mas sem olhos, sem palavras e sem um trabalho, uma passividade pura, uma súplica sem voz interpelando apenas aqueles que querem ser ‘interpelados’. (Augé, 2002: 47-48)¹⁵

Assim, considerando que os pedintes – *beggars* – não têm nada a oferecer, se não eles mesmos, o roteiro de suas performances costumam ser cheios de informações sobre si mesmos, sobre suas famílias, eivadas de fatores dramáticos. No entanto, muitos dos pedintes parecem perceber a situação incômoda de sua performance e substituem os pedidos orais – quase cantados – por um pedaço de papel que dá alguma informação sobre eles e sobre a sua situação, resultando no que Augé chama de “*pedir em silêncio*” (cf. Augé, 2002: 47)¹⁶. Destarte, os pedintes podem oferecer um silêncio cortês; o mesmo cultivado frequentemente nos ônibus. Não raro, esses pedidos em silêncio são mais bem recebidos do que os discursos falados-cantados.

O grande diferencial do dinheiro dado ao “artista” e ao “pedinte” no ônibus é que, no caso do segundo, existe uma filantropia “forçada” – principalmente pela natureza circunscrita do espaço do ônibus –, enquanto que para o primeiro caso existe o “profissionalismo”, do ponto de vista da performance. Há que se ressaltar, no entanto, que há retribuição para ambos os casos, quanto à própria performance.

Os vendedores parecem se diferenciar de ambos. Não se dá dinheiro aos vendedores. As pessoas compram seus produtos, embora essa noção de dar mereça uma futura problematização. Os produtos mais vendidos dentro destes ônibus são objetos ou alimentos de baixo valor: o padrão é R\$ 1,00. Balinhas, chicletes e outros doces, agulhas de costura, “salgadinhos” estilo “*chips*”, canetas e outros objetos que dificilmente ultrapassam a quantia de R\$ 1,00. Aqui, a performance também tem papel fundamental para convencer os “clientes”, uma vez que – inicialmente – boa parte dos produtos parece não ter utilidade imediata. Assim, por vezes, os passageiros parecem comprar produtos “passionalmente”, para ajudar os vendedores e é nesse sentido que essa noção de “dar” merece

15 Tradução livre para: “*Beggars ‘give something to look at’, but offer nothing more than themselves, a brute presence, a massive absence; they ‘give something to look at’ but look at no one, without the aid of sunglasses and canes (...), not blind at all, but without eyes, obvious, without words and without a job, a pure passivity, an unvoiced appeal interpellating only those who want to be ‘interpellated’*” (Augé, 2002: 47-48).

16 Tradução para: “*begging in silence*” (Augé, 2002: 47).

ser problematizada. Um caso a parte é o do vendedor que teve seu discurso supracitado na epígrafe desta sessão. A performance inicia-se com o figurino do vendedor, que usa indumentária remetendo à profissão de *chef* de cozinha. O produto – que serve para cortar legumes e verduras – custa R\$ 3,00; valor acima dos padrões para essa modalidade de comércio. No entanto, ele faz demonstrações do produto, cortando – “ao vivo” –, alfaces, berinjelas, tomates, cenouras e batatas, como é feito nesses comerciais de televisões que vendem produtos da *Polishop*. A performance surte efeito, e os passageiros – quase todos – compram o seu produto. O mesmo caso se aplica a outro vendedor que se veste de palhaço, recita poesias e vende cartões postais nos ônibus. Em ambos os casos, mais do que vendedores, eles parecem não apenas vender um produto, mas a própria performance. Neste sentido, chegamos a um ponto de convergência entre vendedores, artistas e pedintes: vendem performances, como se estivessem oferecendo a si mesmos, distraindo os passageiros.

Considerações Finais

Inicialmente, lançamos questões que problematizavam a noção de não-lugar, instigando a investigação acerca dos modos de uso dos ônibus em Brasília, buscando aspectos no cotidiano do uso dessa modalidade de transporte público que pudessem ser elucidativos no que tange à trama metropolitana. Após investigar a típica forma de sociabilidade que se desenrola no cenário dos ônibus da cidade, podemos levantar alguns pontos que, de alguma forma, servem para mapear o cotidiano dos deslocamentos diários. Com isso, mais do que responder às questões inicialmente postas – fazendo a conexão entre os deslocamentos feitos pelos ônibus e a trama da metrópole –, convém levantar pontos que se mostraram importantes ao longo da pesquisa, além de buscar um diálogo entre pesquisa e teoria sociológica.

No que diz respeito aos deslocamentos realizados em Brasília, segundo a Co-deplan, quase 60% deles têm como destino a região central – formada pelo Plano Piloto original da cidade –, por meio das grandes vias de trânsito rápido que ligam esta região central às outras regiões administrativas, e que se caracterizam por serem demasiadamente congestionadas nos “horários de pico”, próximos das 8h, 12h e 18h. Podemos ainda elencar a importância dos ônibus para o desenrolar desses deslocamentos, principalmente para os moradores das regiões administrativas de menor renda, pois é um meio de transporte típico destes espaços. Assim, os ônibus se caracterizam inicialmente como principal elo entre o Plano Piloto e outras regiões do Distrito Federal, fato elucidativo do mais marcante

padrão de deslocamento em Brasília, que diz respeito à conexão entre duas regiões administrativas representativas dessa ambivalência. Outros padrões que foram investigados dizem respeito aos ônibus circulares, que se limitam a uma única região administrativa não desafiando suas fronteiras. Em nossa pesquisa, observamos uma linha representante dos ônibus circulares que viajam diariamente no centro de Brasília, e outra linha que tem seus limites em Taguatinga.

Tendo identificado padrões de deslocamentos dos ônibus de Brasília, a nossa análise se volta para o nível da sociabilidade da trama de uso dos ônibus na cidade, ou seja, saímos de uma análise da trama metropolitana propriamente dita, e entramos na análise dos usos dos ônibus, que aqui são observados como espaço onde ocorrem cruzamentos de trajetórias. Um grande achado da pesquisa foi a verificação de que existem “formas de circulação” diferentes, dado o contexto metropolitano, que aqui denominamos de “circulação quente” e “circulação fria”, referindo-se respectivamente às tramas que acontecem nos ônibus metropolitanos – que conectam duas regiões administrativas diferentes – e nos ônibus circulares, dentre os quais foram observados casos no Plano Piloto e em Taguatinga.

A circulação quente refere-se à longa duração e à baixa rotatividade de passageiros que marcam as viagens entre a região central e outras regiões administrativas do Distrito Federal. Trata-se de um cenário favorável para conversas e novas situações, devido aos longos trechos – de mais de 10 quilômetros – sem qualquer embarque ou desembarque de passageiro. Com isso, trouxemos a problematização da noção de não-lugar que norteou o trabalho. Embora sejam marcados, de fato, por um modo de uso que vincula os usuários – entre eles mesmos e ao espaço do ônibus –, que é sentido na forma de uma comunicação expressa e por vezes corporal, e é marcadamente característico dos não-lugares; os ônibus metropolitanos de Brasília que ligam regiões administrativas diferentes parecem abrir espaço para que outras identidades que não a de “passageiro de ônibus” sejam colocadas em jogo. Assim, esse cenário admite novas práticas – novas estratégias – que não propriamente a atitude *blasé* que parece ser marcante na metrópole. Delimitamos, destarte, uma circulação quente que não tem propriamente o anonimato como principal característica, mas é sim um jogo em que novas estratégias são sempre colocadas em prática, em que a conversação é permitida em detrimento ao silêncio, em que o anonimato não é regra – e por vezes é algo indesejado pelos passageiros. O jogo da circulação quente abre a possibilidade para as performances de músicos e vendedores, que em si mesmas geram a possibilidade de novas estratégias. Assim, a circulação quente é expressão de um fato para o qual Augé (1994) chama a atenção: a recomposição do lugar antropológico dentro de um não-lugar.

A circulação fria, referente aos ônibus circulares – tanto aqueles que viajam na região central quanto aqueles que viajam em outras regiões administrativas, que mostraram-se não muito distintos no que tange à trama da sociabilidade –, acaba se articulando mais idealmente à noção de não-lugar, sendo o espaço do silêncio e da função fática da linguagem, um esforço para assegurar o mínimo de comunicação. É espaço de uma identidade partilhada, sendo que o jogo não admite estratégias muito diferentes daquelas ‘prescritas’ pelo modo de uso do ônibus. Assim, o referencial teórico de Augé (1994) cabe muito bem na análise dos ônibus circulares, cenários da circulação fria, onde predomina a presença de usuários *blasés*, como define bem Simmel (1967), ao mostrar tal caractere como essencial na trama da metrópole, bem como a atitude de reserva e a falta de envolvimento dos agentes em tal trama. Todavia, tal referencial teórico não se adapta pronta e imediatamente ao caso dos ônibus metropolitanos – que ligam regiões administrativas distintas –, cenários típicos de uma circulação quente.

Essa ambivalência quente/frio, bem elucidada por Ribeiro (1998) que mostra o par como a oposição formada entre o encorajamento e o desencorajamento do contato entre os participantes da trama, não é sinônimo da ausência de ‘vínculo’ entre os passageiros em um ou outro caso. A pesquisa mostrou que, mesmo no silêncio – que os passageiros oferecem uns aos outros como ‘cortesia’ –, os participantes da trama dos ônibus se comunicam e estão vinculados por um certo ‘código’, expresso continuamente em avisos colados nos vidros dos ônibus e, implicitamente, na comunicação corporal que os passageiros estabelecem sem que tenham reflexividade sobre isso, “um saber não sabido” que faz parte do domínio prático desses agentes como *douta ignorância*¹⁷. Assim, independente do jogo que se desenrola no ônibus – se ele for quente ou frio –, existe um código que vincula os usuários deste serviço, o que faz com que as práticas sejam de alguma forma vinculadas. Aliás, é apenas a partir dessa afirmação axiomática que este trabalho ganha sentido lógico, considerando a máxima de Strauss (1999) de que um grupo se organiza em torno de uma terminologia em comum, pela qual se comunica. Não havendo tal terminologia, não existe grupo.

Busquei então levar, sob essa perspectiva interacionista, a discussão para o âmbito das interações com o intuito de mapear a gama de significantes e significados estruturados no curso das interações cotidianas que se desenrolam durante as viagens. Obtive aqui, a partir da conjunção entre discussão teórica, o correr natural do cotidiano de uso dos ônibus, e o “sair da rotina” que também se encontra presente

17 Para se inserir mais nas teorias das práticas e dos jogos de sociabilidade cotidianos, é válida a leitura de *Esboço de uma teoria da prática*, de Bourdieu (2002), e *A invenção do cotidiano*, de Certeau (1994).

no cotidiano dos transportes públicos, o desenho da terminologia que acaba por fundamentar as práticas nesse contexto. Desenho que contém desde comportamentos uniformes – como o próprio silêncio e as expressões de ‘boa vivência’ – aos acontecimentos que dão possibilidade a novas estratégias, tais como a presença de vendedores, pedintes e músicos nos ônibus. Sumariamente, cada traço desse desenho da terminologia dos grupos de passageiros responde à questão lançada inicialmente: “*quais são os códigos (modos de uso) que vinculam os usuários ao espaço do ônibus e aos outros passageiros*”. À pergunta que diz respeito à ligação entre tais modos de uso e a trama metropolitana, buscamos responder a partir da definição dos padrões de deslocamento – e as formas de deslocar-se – e da pontuação das categorias de circulação quente e circulação fria.

Diante das incontáveis possibilidades de análise no que tange ao ritual diário de uso do transporte público em Brasília, talvez seja conveniente para possíveis estudos futuros acerca do assunto, o levantamento de alguns pontos como (i) a importância que os ônibus e o metrô assumem na trama metropolitana de Brasília¹⁸; (ii) o metrô de Brasília¹⁹; (iii) a ligação entre Brasília e as formas de deslocamento privadas; (iv) a interpenetração entre as formas frias e quentes de circulação. O tema é vasto. Conley (2002), ao escrever o posfácio da obra “*In the metro*” de Augé (2002), sugere que para futuros estudos etnográficos no transporte público fatores como os estímulos olfativos – os aromas – devem ser levados em consideração por serem, em si mesmos, memórias²⁰.

Embora o trabalho não abranja os pontos supracitados, fica claro a relevância da discussão do ponto de vista teórico-analítico, considerando a afinidade entre os tipos peculiares de sociabilidade que se dão na trama específica observada e a teoria sociológica, principalmente no que toca à questão interacionista. Mais do que isso, o trabalho acaba por servir como elucidação para tipos muito característicos de relações que acontecem no contexto da cidade grande, servindo como base para compreender a trama metropolitana de Brasília e os deslocamentos que acontecem neste espaço urbano.

18 Tal ponto pode nos remeter a uma análise do filme “*Taxi Driver*”, que mostra nitidamente a importância dos táxis no cotidiano da cidade de Nova York. A idéia aqui é transpor este cenário – pensando nos deslocamentos feitos na cidade – para o caso brasileiro, em que os ônibus parecem ter importância semelhante aos táxis de Nova York.

19 Seria possível fazer estudo etnográfico semelhante a este no metrô de Brasília? Mais ainda, caberia uma analogia com o trabalho de “*In the metro*” de Augé (2002)?

20 “*In a foreseeable future of the metro, aroma may be a matter of mind*” (Conley, 2002: 105). “*For everyday ethnologist who follows his or her nose, the metro offers an incomparable olfactory range. At the Place Monge, near where Augé lived, on Sunday morning shoppers bring the aromas of cheese and freshly butchered meat or charcuterie into the station*” (Conley, 2002: 104).

Referências

- AUGÉ, Marc. *In the metro*. Minneapolis, Minnesota: University of Minnesota Press, 2002.
- AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus, 1994.
- BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- BOURDIEU, Pierre. *Coisas ditas*. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- BOURDIEU, Pierre. *Esboço de uma teoria da prática*. Oeiras: Celta Editora, 2002.
- CAIAFA, Janice. *Aventura das cidades: ensaios e etnografias*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.
- CAIAFA, Janice. Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro. *Contemporanea – Revista de Comunicação e Cultura* (v. 4, n. 2), Salvador, dez. 2006, pp. 45-64.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: v1. artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994.
- CODEPLAN. *Distrito Federal: síntese de informações socioeconômicas*. Brasília: Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central, CODEPLAN, 2006.
- CONLEY, Tom. Afterword. In: AUGÉ, Marc. *In the metro*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2002, pp. 73-113.
- DELEUZE, Gilles. *Michel Tournier e o mundo sem outrem: a lógica do sentido*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- ELIAS, Nobert. *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994.
- FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis: Vozes, 1977.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Hollanda. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.
- GOFFMAN, Erving. *A representação do eu na vida cotidiana*. Petrópolis: Vozes, 2007.
- HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.
- RIBEIRO, Gustavo Lins. O que faz o Brasil, Brazil: jogos identitários em San Francisco. *Série Antropologia* (237), Brasília, UnB, 1998.
- SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967, pp. 13-28.
- STRAUSS, Anselm L. *Espelhos e máscaras: a busca de identidade*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.
- TARDE, Gabriel. *A opinião e as massas*. São Paulo, Martins Fontes, 1992.

Recebido em: 24/11/2011

Aceito em: 13/01/2012

Como citar este artigo:

AMARAL, Marcos Henrique da Silva. Viagens na metrópole: jogos e estratégias nos ônibus de Brasília. *Contemporânea – Revista de Sociologia da UFSCar*. São Carlos, v. 2, n. 1, jan-jun 2012, pp. 203-230.