Etnografando o ônibus: individualismo, gênero e *não-lugar* em Florianópolis¹

Luísa Bonetti Scirea*

RESUMO: Este artigo aborda comportamentos e situações observadas/vividas por mim, usuária do sistema de transporte coletivo urbano de Florianópolis, que aconteceram dentro dos ônibus e no Terminal de Integração do Centro (TICEN). Pensando em termos de experiência próxima/ experiência distante (Geertz, 1997), procuro realizar uma reflexão antropológica do cotidiano do transporte coletivo urbano por mim vivenciadas/observadas ao dialogar com algumas ideias sobre atitude blasé, individualismo, gênero e cidade trazidos pelos trabalhos de Dumont (1985), Simmel (1979), Butler (1998), Marc Augé (1994) e Arantes (2000). Se Dumont nos fala de um Individualismo como Ideologia da Modernidade, possibilitando liberdade e Igualdade entre os indivíduos; Augé afirma que a “Supermodernidade” forma *não-lugares* que garantem uma impessoalidade. De formas diferentes, ambas teorias pressupõem uma indiferenciação entre indivíduos/passageiros que é problematizada neste artigo.

Palavras-chave: Cidade; Ônibus; Atitude blasé; Individualismo; Gênero; Não-lugar.

As experiências/observações por mim vivenciadas/realizadas ao longo de quatro anos (2008 a 2012) em que sou uma usuária do transporte coletivo da cidade de Florianópolis me trouxeram uma *experiência próxima* (GEERTZ, 1997) do que é ser usuária de determinados ônibus em Florianópolis. Geertz (1997), quando discute sobre etnografia, fala do conceito *experiência próxima*, uma espécie de “discurso nativo”, aquilo que os “nativos” afirmam fazer ou que acreditam fazer. A *experiência próxima* indica um certo nível de compartilhamento de sentidos entre o grupo “nativo”. Para Geertz, a etnografia realiza uma interpretação que levaria em consideração a *experiência próxima*, contudo, sem se confundir com ela, pois o antropólogo precisa também da *experiência distante* (conceitos/discussões de “especialistas”, como os cientistas). A *experiência distante* problematiza a *experiência próxima*. Assim, enquanto estudante de ciências sociais, tento problematizar minha *experiência próxima* a partir do debate antropológico. Como já afirmou Gilberto Velho (1999), a *familiaridade*, proximidade cotidiana a uma situação, não é a mesma coisa que *compreender* (cientificamente/antropologicamente) esta situação.

* Acadêmica do Curso de Graduação em Ciências Sociais - UFSC. E-mail: luisabonettis@gmail.com

Moro, há quatro anos, no bairro de Coqueiros, o qual se localiza na parte continental da cidade de Florianópolis. Desloco-me diariamente até o centro da cidade, localizado na Ilha, e, nos dias úteis da semana, até a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, situada no bairro Trindade, utilizando sempre o sistema de transporte coletivo urbano. Meu percurso até a UFSC inicia-se no ponto de ônibus perto de minha casa, onde uso as linhas Abraão, Vila Aparecida ou Itaguaçu, todas se dirigem diretamente ao Terminal Integrado do Centro -TICEN, em um trajeto que leva cerca de 5 minutos, quando não há congestionamento, e até 30 minutos quando existe congestionamento. Chegando ao TICEN, uso a linha UFSC-Semi-direto para chegar até a universidade, percurso que demora em torno de quarenta minutos.

O bairro de Coqueiros, juntamente com Itaguaçu, Bom Abrigo e Abraão, são bairros residenciais localizados ao longo da parte continental da cidade a partir da “baía sul”. É grande a presença, dentre os residentes destes bairros, de população nascida em Florianópolis ou que reside nesta há bastante tempo, majoritariamente branca, destaca-se o grande número de pessoas acima de sessenta anos².

Estas pessoas são presença constante nos ônibus em direção ao centro da cidade. Nessas linhas, durante até a metade da manhã e no início da tarde, os bancos preferenciais (antes da catraca) reservados aos “idosos” costumam estar todos ocupados. Os senhores e senhoras geralmente se conhecem e conversam entre si durante a viagem: pergunta-se sobre os filhos (se tá “bem de vida”; se ainda “dá trabalho”), sobre o marido, trocam informações a respeito de algum conhecido em comum. O clima é comumente descontraído entre os idosos localizados na parte “antes da catraca”, o que contrasta com a área do ônibus “depois da catraca”. Nessa área concentram-se “quem paga a passagem”: estudantes (crianças, adolescentes, jovens na faixa dos vinte anos), mulheres adultas, alguns homens adultos. O espaço é pouco, o ônibus está sempre lotado, grande maioria em silêncio, olhando pela janela, para o chão ou teto (evitando olhar para as demais pessoas), ouvindo música. As pessoas não encostam umas nas outras, ou, se o toque acontece (geralmente acidental), o pedido de desculpas é recorrente.

Em contraste com essas “linhas de bairro” (Abraão, Itaguaçu, Vila Aparecida), a linha UFSC-Semi-direto (circula do TICEN para a UFSC) é frequentada basicamente por estudantes da universidade (jovens de cerca de vinte anos, de ambos os sexos e com uma variedade “racial” bem maior que a presente nas “linhas de bairro”). Além destes, nota-se também a presença de alguns trabalhadores e/ou frequentadores (de idade, gênero e “raça” variados) de shoppings

próximos à UFSC. São poucas as pessoas que trocam palavras no percurso, quando acontece geralmente são estudantes que se conhecem. Existem monitores de vídeo nesses ônibus que exibem propagandas, previsão do tempo, de ondas, horóscopo, e “videocassetadas”, a grande maioria não parece prestar atenção. Como nos “ônibus de bairro”, o UFSC-Semi-direto está geralmente muito cheio e as pessoas tentam manter distância entre si, não se olham. Apesar disso, é comum quem está sentado se oferecer para segurar objetos (livros, mochilas, sacolas) de pessoas que estão em pé, mas depois que a troca de objetos é feita, as pessoas voltam a não se olhar. O oferecimento desta “gentileza” ocorre também nas linhas de bairro e é reservada, na maior parte das vezes e em todos os ônibus, às mulheres, os homens tendem a segurar seus pertences mesmo estando em pé no ônibus.

Durante o horário comercial e início da noite, as linhas de “bairro” e UFSC Semi-direto tem em comum a presença equiparável de homens e mulheres com cerca de vinte anos. Já entre os “adultos” entre trinta, quarenta e cinquenta anos, é muito maior o número de mulheres do que o de homens. À medida que vai chegando a noite e durante a madrugada, a relação se inverte: quanto mais tarde da noite, menos mulheres são vistas pelos ônibus e terminal.

É comum, principalmente nos horários de saída de colégio e trabalho (12h e 18h), observarmos pessoas (geralmente adolescentes de cerca de quatorze a dezessete anos) apoiadas nos corrimões ao longo dos corredores do TICEN para esperar outras pessoas, namorar, encontrar amigos, conversar. Existe também uma fonte em frente às plataformas do terminal que é usada para este mesmo fim de ponto de encontro e espaço de sociabilidade.

Ao longo do tempo que moro em Coqueiros, peguei diversas vezes o ônibus da linha “Madrugadão Continente” (passa de hora em hora a partir da meia-noite e meia, saindo do TICEN passa por diversos bairros da parte continental da cidade antes de retornar ao centro de Florianópolis). Ele circula até às 04:30 da madrugada, depois não passa mais e é necessário esperar até as 6:30 da manhã, para ter os ônibus das linhas normais. O “madrugadão” costuma sair do TICEN cheio de pessoas, mas as mulheres estão sempre em um número muito menor que o número de homens e estas, quando aparecem, estão na grande maioria das vezes, acompanhadas. Muito dificilmente se encontram pessoas com menos de vinte anos, a maioria dos usuários do “Madrugadão” tem de vinte a trinta anos.

Durante a madrugada, o único meio de transporte coletivo que existe são os ônibus “madrugadões”, o que faz com que as pessoas tenham que esperar, às vezes por quase uma hora, estes ônibus nos terminais. Assim, se durante o dia o Terminal Integrado do Centro é

muito cheio, a maioria das pessoas está de passagem e não conversa (mesmo que esteja dividindo o mesmo banco); durante a madrugada, o número de pessoas é consideravelmente menor e estas interagem mais, sendo comum existirem conversas entre desconhecidos enquanto se espera o ônibus.

Em vários momentos em que eu estava esperando pelo “madrugadão”, vieram conversar comigo. Em uma delas eu estava acompanhada de uma amiga que iria pegar o mesmo ônibus e dois jovens se apresentaram pedindo licença e dizendo que não eram de Florianópolis. Eles perguntaram sobre os horários de ônibus, sobre a cidade, o que fez com que surgisse uma conversa em grupo. Numa outra vez, eu estava sozinha, sentei perto de um homem adulto, ele percebeu minha presença e começou a conversar comigo, disse, em algum momento, que tinha acabado de “salvar” uma moça que estava caminhando sozinha pelo centro, o que era uma atividade muito perigosa. Outra vez eu estava sentada sozinha num banco do TICEN, apareceu uma mulher de cerca de quarenta anos, me olhou, sorriu (eu retribui o sorriso) e sentou ao meu lado. Ela perguntou qual ônibus eu iria pegar (íamos pegar o mesmo ônibus), aonde iria eu descer (íamos descer no mesmo ponto), se não era perigoso para *nós* “pegarmos ônibus sozinha” naquela hora e se eu fazia muito isso. Eu respondi que costumava pegar ônibus sozinha de madrugada e que nunca havia me acontecido nada. Nesse momento dois jovens se aproximaram da gente e perguntaram sobre o horário do ônibus, eu respondi, começamos a conversar e continuamos conversando dentro do ônibus.

Outras vezes (no mesmo terminal e de madrugada) quando eu estava em companhia de algum homem, nunca aconteceu de alguém vir conversar comigo. Assim, se parece comum haver alguma conversa entre passageiros que esperam o ônibus de madrugada no TICEN, mulheres sozinhas ou acompanhadas de outras mulheres parecem ser os interlocutores preferenciais.

Mas não só os usuários do “madrugadão” conversam entre si, como também o “motorista” e “cobrador” (sempre homens) conversam durante o percurso. Sendo eu geralmente a única mulher desacompanhada do ônibus e praticamente a última pessoa a descer do “madrugadão” antes dele voltar ao TICEN, é muito comum o cobrador ou o motorista me interpelarem “aonde vou descer”. Em algumas ocasiões, tendo o motorista me “reconhecido”, ele chegou a me perguntar “Queres descer aonde?” e “Vai descer no ponto ou na sua casa?”³.

A partir do que observei/experiei, trabalharei fundamentalmente três questões. A primeira refere-se à *atitude blasé* e ao Individualismo. Simmel fala sobre a *atitude blasé* em “A Metrópole e a Vida Mental” (1979). Ele menciona como o “tipo

metropolitano” de individualidade sofre uma grande quantidade de estímulos exteriores e interiores. É através do intelecto que o tipo metropolitano protege sua “vida subjetiva” do excesso de estímulos da vida na cidade. Assim, a vida metropolitana impõe uma racionalidade, impessoalidade e uma subjetividade muito peculiar à metrópole, fazendo com que o comportamento comum entre metropolitanos seja o de uma certa reserva podendo chegar até a uma certa “repulsa” ao outro. A *atitude blasé*, a qual pode ser descrita como uma certa incapacidade de reagir à nova coisas ou estímulos, seria uma forma de acomodar-se à vida metropolitana, um exemplo dessa subjetividade metropolitana.

Louis Dumont (1966) nos fala sobre o Individualismo enquanto ideologia moderna, num sentido de configurações de valores. Em todas as sociedades existiram dois tipos de configuração: holista e individualista, mas cada sociedade específica selecionaria um tipo como englobante, assim, nas sociedades modernas, a hegemonia seria do individualismo. Este se baseia na “igualdade” e “liberdade” entre indivíduos, logo, concebe o homem como indivisível, elementar, exemplo da humanidade toda, a sociedade se torna um meio. Na ideologia holista, o acento é o grupo, a sociedade se organiza em torno de seus fins, que não são interesses particulares individuais. Dumont (1985) ressalta que é importante não confundir o indivíduo enquanto portador de valor (independente, autônomo - ideologia individualista, sociedade moderna) com o indivíduo como homem particular empírico (que fala, pensa, deseja – presente em nas sociedades em geral). Percebemos então, que na concepção do autor, a questão da hierarquia não é restrita às sociedades holistas, mas está presente em qualquer sociedade, pois, ao se adotar valores, já estamos hierarquizando.

Os tipos de usuários freqüentes nos “ônibus de bairro” (Abraão, Itaguaçu, Vila Aparecida) e no UFSC semi-direto são diferentes: existe uma grande presença idosa naqueles que não é vista neste. Essa presença idosa vem de bairros que apresentam pouca rotatividade de moradores, apresentando alguns moradores antigos, os quais, dentro do ônibus parecem demonstrar laços comunitários (holistas). Ao mesmo tempo, em todos os ônibus e no terminal observados, a restrição e afastamento entre pessoas parece ser o comportamento mais comum, podemos até falar em uma “regra do assento único”: uma pessoa desconhecida não se senta ao lado de outra se existir um assento individual ou banco duplo vazio. Assim, a atitude blasé parece ser típica da individualidade metropolitana e pode ser inscrita dentro da ideologia individualista moderna.

Podemos dizer que essa hegemonia blasé se mantém na medida em que ninguém invade o seu espaço pessoal, ou seja, quando

ninguém esbarra em você ou tenta conversar com você. Assim o evidenciam os termos “licença” (ao se sentar ao lado de alguém), assim como o “desculpa” (ao se encostar em alguém): você se desculpa e pede licença porque o contato entre vocês não é autorizado.

Juntamente com a “atitude blasé” e o Individualismo, a questão de gênero parece ser fundamental no “ir e vir” da pessoa (horário de circulação e aonde ir ou não ir) e na forma de relacionar-se com outras pessoas dentro do terminal. Se durante o horário comercial predomina a *atitude blasé* entre os usuários, fora do horário comercial - com menos ônibus disponíveis (o que obriga à permanência mais longa no terminal) e menos pessoas circulando – apresenta-se fortemente o “discurso do perigo”. Este discurso é proferido mais enfaticamente para quem é identificado/ se identifica como “mulher” e indica que quanto mais tarde da noite, mais perigoso é estar na rua, no terminal, no ônibus⁴.

Butler (1998, p.39) afirma que Foucault e Witting teriam mostrado como a categoria “sexo” não é uma simples descrição de uma materialidade existente, mas “produz e regula a inteligibilidade da materialidade dos corpos”. A autora, ao falar sobre um caso de estupro em que uma mulher é culpabilizada pela violência, mostra como o ato de categorizar já é uma violência (define o que irá ou não significar, ser inteligível) e acaba ganhando um significado político quando passa para a “legislação autorizadora do que será a materialidade do sexo.” (BUTLER, 1998, p.39) Assim, no exemplo dado por Butler, a culpa do estupro é atribuída à mulher, pois ela é do “sexo feminino”, ou seja, a “natureza” de seu sexo implica em uma busca de expropriação. Portanto, para a autora, o “sexo” já é uma violação que forma o corpo e a sexualidade da mulher. Essa violação já existia anteriormente, apenas foi executada através da culpabilização da mulher pelo estupro.

É significativo que, ao longo da minha experiência/observação, nas duas vezes que o “discurso do perigo” me foi relatado, a primeira tenha sido um homem dizendo que “salvou” uma moça a qual, temerariamente, andava sozinha pelo centro durante a noite e, a segunda, uma mulher me perguntando se não era perigoso (para nós, mulheres) circularmos sozinhas naquela hora. Assim, a “mulher”, aparece aqui como frágil, desagenciada e alvo da agência(violência) masculina. Nos ônibus e no terminal observados, ser *identificada* como “mulher” coloca o sujeito como o alvo de potencial violência e, ao mesmo tempo, já executa uma primeira violência, na medida em que cerceia sua circulação pela cidade baseada na legislação que materializa o sexo.

Sendo assim, uma mulher que circula sozinha pelo terminal e pelos ônibus durante a madrugada seria uma “transgressora”

(ARANTES, 2000), ou seja, existe um descompasso entre o que ela efetivamente faz num espaço público e o que se espera que ela faça. A constituição desta “fronteira simbólica” que limita a circulação de pessoas se materializa na passagem do tempo (do dia para a noite) e a “transgressão” fica evidente quando o “discurso do perigo” nos é dirigido: mais do que nos “proteger”, ao se afirmar e reafirmar o “perigo” em uma mulher circular desacompanhada naquela hora da noite, nos estão dizendo que aquele não é o nosso lugar.

Não queremos aqui considerar que existe “a mulher”, de forma homogênea, mas indicar a existência de certo padrão sociocultural que se manifesta nos ônibus e terminal observados: a maioria das mulheres já ouviu/experimentou/reproduziu o “discurso do perigo”, o que indica que estas não estão autorizadas e não se autorizam a andar por esses espaços. Aquela que assim o faz, como algumas usuárias do transporte coletivo e também as prostitutas, são vistas de alguma forma como “desviantes ou transgressoras”: ambas reivindicam, de formas diferentes, uma maior autonomia para a “mulher” e ocupam lugares na cidade que não se esperava que elas ocupassem.

As questões trazidas pelo Individualismo e Gênero são relevantes para podermos entrar no debate contemporâneo sobre a cidade. Marc Augé (1994) nos fala que a supermodernidade (contemporânea) é produtora de “não-lugares”. O *não-lugar* seria essa não realização do “lugar antropológico” da modernidade: identitário, relacional e histórico. Assim, o *não-lugar* indicaria duas realidades complementares: Espaços constituídos em relação a determinados fins (transporte, comércio, lazer) e a relação que o indivíduo possui com esses espaços (impessoal, solitária, que só diz respeito aos fins). No *não-lugar* o espaço cria as “regras” (geralmente por textos, avisos sonoros, ou representantes de instituições) e cria um usuário padrão.

De acordo com o observado, ainda que o terminal e o ônibus tenham sido pensados para ser apenas “passagem”, durante o dia casais namoram em seus corredores, grupos promovem encontros dentro de seu espaço, e na madrugada, passageiros conversam entre si e são “deixadas em casa” em vez de no ponto de ônibus. Os poucos avisos escritos nos ônibus e terminais são frequentemente desatualizados (período de recadastro de passe, horários de ônibus) e ignorados (aviso da proibição escutar música sem fone de ouvido no ônibus). Em nenhum desses avisos consta que mulheres não devem andar desacompanhadas durante a noite, que não se deve sentar ao lado de alguém se existe um outro acento vazio para se sentar sozinho, ou que não se deve conversar com quem está ao lado. Portanto, ainda que estes equipamentos urbanos tenham sido pensados e planejados enquanto *não-lugares* por seus idealizadores, na prática se observa tanto uma ineficiência por parte do estado em controlar e manter estes

espaços como *não-lugares*, como uma considerável quantidade de “transgressões” de pessoas que se apropriam e os utilizam de forma a criar regras/regularidades/relações com/nestes aparelhos. Dessa forma, semelhante ao que ocorre como a atitude blasé e a Ideologia Individualista, o *não-lugar* não consegue se realizar completamente nos ônibus e terminal observados.

As questões trabalhadas neste artigo, ao mesmo tempo em que indicam uma variação de comportamentos dentro de ônibus e terminal, também nos mostraram que, observando em mais detalhes, percebe-se que existe alguns padrão nestas variações, elas não são aleatórias. Assim, a atitude blasé do tipo metropolitano se encaixa dentro da ideologia individualista e é consideravelmente hegemônica dentro dos ônibus e terminal urbano observado. Apesar disso, os “velhinhos holistas” dos ônibus de bairro, as conversas durante as madrugada no TICEN e os adolescentes que usam o terminal como espaço de sociabilidade evidencia uma quebra temporária dessa hegemonia individualista e do que se espera de um *não-lugar*. De forma semelhante, a limitação da circulação de mulheres a determinados horários é uma imposição legitimada através do “discurso de perigo” que é dirigido especialmente a este grupo diversificado, porém reconhecido como “mulher”. A partir das questões levantadas, podemos problematizar o “passageiro padrão” que seria produto dos *não-lugares*, assim como quem é o indivíduo portador dos valores de liberdade e igualdade apresentados pela ideologia individualista.

Notas

1 - Artigo originalmente escrito para a disciplina de Pessoa e Corporalidade da Prof^a Sônia Werner Maluf ministrada em 2011.1, sendo posteriormente retomado a partir das discussões surgidas na disciplina de Antropologia Urbana, ministrada pela Prof^a Alicia Castells em 2012.1.

2 - Esta característica do bairro já foi apresentada por reportagens como a disponível em: <<http://floripamanha.org/2011/09/o-jeito-de-ser-de-coqueiros/>>.

3 - Essa “gentileza” de motoristas que deixam passageiras diretamente em suas casas foi-me relatada por pelo menos mais duas mulheres usuárias do transporte coletivo urbano.

4 - Os estudos de gênero já apontaram que a divisão “homem/mulher”

não seria descritiva, mas sim normativa, produzindo essas identidades binárias. Para maior aprofundamento no debate contemporâneo sobre gênero, identidades e teoria queer, ver Louro (2008), Miskolci (2009) e Butler (1998).

Referências

AUGÉ, Marc. **Não-lugares:** introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papyrus, 1994.

ARANTES, Antônio. **Paisagens paulistanas:** transformações do espaço público. São Paulo: Editora da Unicamp, 2000.

BUTLER, Judith. Fundamentos contingentes: o feminismo e a questão do pós-modernismo, **Pagu**, 11, 1998, 11-42.

DUMONT, Louis. **Homo Hierarchicus:** le système de castes et ses implications. Paris: Gallimard, 1966.

DUMONT, Louis. **O individualismo. Uma perspectiva antropológica da ideologia moderna.** Rio de Janeiro: Rocco, 1985a.

GEERTZ, Clifford. **O saber local:** novos ensaios em antropologia interpretativa. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

LOURO, Guacira Lopes. Gênero e Sexualidade: pedagogias contemporâneas. **Pró-Posições**, Campinas, v.19, n.2 (56), Maio/Ago. 2008.

MISKOLCI, Richard. A Teoria *Queer* e a Sociologia: o desafio de uma analítica da normalização. **Sociologias**, Porto Alegre, n. 21, jan/jun 2009, p. 150-182.

SIMMEL, Georg, “A metrópole e a vida mental”. In: VELHO, Otavio G. **O fenômeno urbano.** Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

VELHO, Gilberto. **Individualismo e cultura:** notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.