

Priscila Gonçalves Santos

Desculpe incomodar o silêncio de vocês

o transporte coletivo enquanto espaço público

Resumo

Dado o esvaziamento do espaço público tradicional na cidade, a disseminação da cultura do medo do outro e do espaço urbano, o artigo busca analisar o ônibus sob dois aspectos: o passageiro do transporte coletivo enquanto uma releitura contemporânea da figura do flâneur, resgatando a reflexão sobre o ambiente construído e as práticas socioculturais contemporâneas; e enquanto microcosmo da cidade e, conseqüentemente, janela para a observação das questões em torno do sujeito social e espaço de resistência da esfera pública. Nesse sentido, analisam-se as conseqüências do planejamento urbano modernista (predomínio do automóvel, zoneamento monofuncional, explosão das cidades) no sujeito social e na desconstrução da cidade enquanto ambiente diverso e democrático, propício ao encontro, à sociabilidade, à troca entre estranhos e ao conflito, assim como o espaço público enquanto espaço de permanência, fim em si mesmo, e espaço de exercício de civilidade e consolidação da esfera pública.

Espaço público

Transporte coletivo

Resistência

Sociabilidade

Flâneur

Abstract

Given the emptying of traditional public space in cities, the dissemination of the culture of fear of others and urban space, this article aims to analyze the bus under two aspects: its passengers as a contemporary re-reading of the flâneur character, leading to reflections about constructed environment and contemporary sociocultural practices; the mass transportation as microcosm of the city and, therefore, a glimpse to the matters of the social being and a space of resistance of the public sphere. In this regard, it analyses the consequences of modernist urban planning (car predominance, monofunctional zoning, urban sprawl) in the social being and the deconstruction of the city as a diverse and democratic environment, able to foster meetings, sociability, exchange and conflicts between strangers. The public space is accounted as a space of permanence, an end in itself, and as a place to exercise civility and consolidate the public sphere.

Public space

Mass transportation

Resistance

Sociability

Flâneur

INTRODUÇÃO

O urbanismo modernista, a predileção pelo modelo de cidade rodoviária e os condicionantes do contexto histórico provocaram a partir do século XX uma série de alterações no perfil do sujeito social, na configuração espacial das cidades e no imaginário urbano. Essa conjuntura desencadeou, principalmente entre as décadas de 1990 e 2000, uma crise social e uma crise no espaço público, tanto em sua dimensão material quanto imaterial. Essa foi fundamentada em grande parte pelo esvaziamento e negação do espaço público tradicional e intensificou no sujeito o medo do outro que lhe é estranho e da cidade, acirrando preconceitos e comprometendo a heterogeneidade do espaço público.

No entanto, é possível perceber que o instinto social do ser humano persiste, embora em menor proporção, e que muitos espaços na cidade ainda são capazes de reunir estranhos, promover a troca entre eles e potencializar o sentido social, civil e político do espaço público. Desse modo, busca-se destacar o espaço em movimento do ônibus como um desses espaços de exterioridade, de exposição ao outro e à cidade, onde é possível às pessoas exercitarem sua civilidade. Diferentemente do metrô, modal que tende a ser predominantemente subterrâneo, o ônibus destaca-se por permitir uma relação mais direta e peculiar entre seu usuário e o espaço urbano. Não só porque é mais lento, pode flexibilizar o seu trajeto a depender do motorista ou do trânsito e está mais vulnerável a imprevistos, mas principalmente porque realiza seu trajeto predominantemente na superfície do espaço urbano, permitindo não apenas sua contemplação como também uma maior interação com o mesmo.

Apesar de a frota ser insuficiente para acessar todas as regiões das cidades, essa modalidade de transporte tem uma importante função de integração e dessegregação do território urbano, na medida em que sua função primordial é justamente conectar as diversas partes da cidade, “conduzir e distribuir as pessoas, levá-las para longe de suas vizinhanças” (CAIAFA, 2007, p.89). Seu cotidiano repleto de acontecimentos inusitados e situações imprevistas convida aqueles que dele usufruem a interagir, e sua capacidade de produzir um recorte da vida social na cidade o transforma em um lugar propício à observação e vivência do cotidiano urbano. Do mesmo modo, o ônibus, ao mesmo tempo em que possibilita a troca e o convívio entre grupos sociais distintos, cria oportunidades de o passageiro observar e refletir sobre a paisagem urbana e funciona como espaço propício ao exercício da arte de flunar, a partir de

uma releitura da figura do flâneur¹.

Opta-se, portanto, por refletir sobre o potencial desse espaço em manter viva a dimensão imaterial do espaço público na medida em que a sua dimensão material tradicional tem perdido essa capacidade. Busca-se contextualizar a descaracterização do espaço público da cidade enquanto espaço vivo e propício ao exercício de civilidade para, então, aprofundar as questões peculiares ao ônibus enquanto espaço de exterioridade. Para tal, propõe-se refletir sobre algumas práticas socioculturais comuns a esse espaço-tempo compartilhado, em especial os momentos de entretenimento e solidariedade protagonizados por seus passageiros, funcionários e pelos ambulantes, artistas e pedintes.

Nessa perspectiva, busca-se refletir sobre as experiências vivenciadas nesses transportes coletivos na cidade de Salvador e do Rio de Janeiro, respectivamente, entre 2006 e 2013 e entre 2013 e 2017, assim como a coleta de reportagens relacionadas a esse tipo de transporte. Pretende-se, portanto, refletir sobre acontecimentos cotidianos e discutir no campo acadêmico questões relativas à cidade, ao espaço público, ao sujeito contemporâneo e à sociabilidade urbana.

O ESPAÇO PÚBLICO E A CIDADE RODOVIÁRIA

Ao espaço público é atribuída tanto uma dimensão material, física, quanto uma dimensão imaterial, abstrata. A esta, são atribuídos diversos sentidos, dentre os quais destaco o social, o civil e o político, a fim de delimitar o significado a ser associado à expressão espaço público, ao longo do artigo. O sentido político concebido a partir dos pensamentos da filósofa alemã Hannah Arendt (2016 [1968]) associa o espaço público ao conceito de esfera pública, isto é, à “reunião de indivíduos que fiscalizam o exercício do poder e pronunciam-se sobre questões relacionadas à vida comum” (DELGADO², 2011, p.18, tradução

1 O flâneur é uma personagem urbana criada, no século XIX, pelo poeta francês Charles Baudelaire e muito difundida no meio acadêmico pelo filósofo alemão Walter Benjamin, no século XX. Essa personagem configura uma crítica ao ritmo imposto pela revolução industrial e pela modernidade, de maneira geral, e pode ser compreendida como aquele sujeito que vaga na cidade a fim de experimentá-la, um observador da vida urbana que tem na cidade sua grande fonte de inspiração e reflexão.

2 “Reunión de personas particulares que fiscalizan el ejercicio del poder y se pronuncian sobre asuntos concernentes a la vida en común”.

da autora). Este surge como “lugar da ação política e de expressão de modos de subjetivação não identitários, em contraponto aos territórios familiares e de identificação comunitária” (SERPA, 2007, p.16) e está centrado, portanto na separação entre a vida pública e a vida privada.

O espaço público político relaciona-se, ainda, a dois fenômenos correlacionados entre si: a publicidade e o mundo comum. O primeiro refere-se ao fato de que “tudo que aparece em público pode ser visto e ouvido por todos e tem a maior divulgação possível” (ARENDT, 2016, p.61). Este fenômeno contribui para compreender a realidade enquanto uma construção intersubjetiva e possibilita ao sujeito julgar as questões relativas à vida comum. O segundo fenômeno está relacionado à capacidade do espaço público de estabelecer algo que “a despeito de diferenças de posição e da resultante variedade de perspectivas” interessa a todos e é capaz de reuni-los, congregando-os, relacionando-os e separando-os (ARENDT, 2016, p.65).

O sentido social atribuído ao espaço público pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre (2001[1967]; 2000 [1974]) parece priorizá-lo enquanto um espaço multidimensional que contém e está contido nas relações sociais de ordem próxima e distante, e que assume um valor ativo na reprodução da vida urbana. O espaço público social emerge como um espaço adequado à promoção da sociabilidade entre diferentes classes e grupos sociais, abarca a dimensão subjetiva e peculiar do cotidiano e destaca-se como espaço do imprevisto, da surpresa e da aventura.

Ele é concebido como um produto social, um espaço de representação no qual é possível apreender a sociedade e o contexto histórico que o condicionam e que por ele é condicionado. Uma totalidade produzida a partir de três dimensões de igual valor e interconectadas dialeticamente: o *espaço percebido*, construído a partir de “redes de interação e comunicação que se erguem na vida cotidiana [...] ou no processo de produção” (SCHMID, 2012, p.99); o *espaço concebido*, associado às representações do espaço (formas verbalizadas e imagens ou signos) e produzido pela estrutura de planejamento e poder; e o *espaço vivido*, que se refere à dimensão simbólica do espaço e é “o espaço da mediação entre o percebido e o concebido” (SERPA, 2007, p.174). Enquanto espaço dominado, apropriado pelo ser humano, ele permite vislumbrar o espaço público social enquanto um campo de possibilidades relativas à construção de uma realidade diferente.

O sentido civil atribuído ao espaço público pelos sociólogos Zygmunt Bauman (2001 [2000]) e

Richard Sennett (2014 [1974]) vai transformá-lo no espaço fundamental para exercitar a civilidade, estabelecer uma vida pública e, conseqüentemente, potencializar o espaço público político proposto por Arendt (2016). Entendida como “a atividade que protege as pessoas umas das outras, permitindo, contudo, que possam estar juntas” (SENNETT³, 1978 apud BAUMAN, 2001, p.122), a civilidade seria fundamental para permitir a “sociabilidade pura, distante das circunstâncias de poder, do mal-estar e dos sentimentos privados das pessoas que as usam” (Id). Pois implicaria o desenvolvimento da “capacidade de conviver com a diferença, sem falar na capacidade de gostar dessa vida e beneficiar-se dela” (BAUMAN, 2001, p.135). Essa capacidade é fundamental para “enfrentar a pluralidade de seres humanos e a ambivalência de todas as decisões classificatórias” (BAUMAN, 2001, p.135), de maneira a romper com um processo que se autoperpetua e se reforça e que compromete o diálogo entre estranhos e diferentes. No entanto, a fim de possibilitar a interação social real entre estranhos, Bauman (2001) defende que o espaço público civil deveria ter uma configuração física que garantisse a hospitalidade e o acolhimento necessários para encorajar o uso e a permanência no espaço público.

A articulação desses diferentes sentidos permite compreender o espaço público enquanto espaço construído coletivamente e condicionado por um tempo histórico, um espaço capaz de abrigar não apenas as “necessidades coativas da vida biológica e do trabalho” (ARENDT, 2106, p.216) e o “instrumentalismo utilitário da fabricação e do uso” (Id), mas também de se manifestar enquanto espaço-tempo da fruição, do uso e do gozo emancipatório. Do mesmo modo, defendem-no como espaço de acesso irrestrito e generalizado, capaz de reunir uma ampla diversidade de sujeitos e grupos sociais e potencializar as trocas entre eles.

No entanto, se analisarmos o espaço público contemporâneo podemos perceber que esses diversos sentidos têm sido comprometidos tanto pelas transformações na materialidade desse espaço, cada vez menos convidativo e segregado, quanto pelo contexto histórico da modernidade líquida marcado por crises políticas, sociais e econômicas fortemente influenciadas pela insegurança e fluidez de um tempo no qual nada foi feito para durar (BAUMAN, 2001). Ele refletiu uma crise do espaço público que se intensificou principalmente entre as décadas de 1990

3 SENNETT, Richard. **The fall of public man**: on the social psychology of capitalism. Nova York: Vintage Books, 1978. p. 264.

e 2000 e reflete um esvaziamento de sua dimensão material e o esvaziamento de seu sentido social, civil e político.

Esse esvaziamento reflete uma série de questões, dentre as quais estão tanto a diminuição do tempo livre e da disposição física e psicológica do trabalhador para sair de casa, em decorrência do prolongamento das jornadas de trabalho, como o impacto do aumento significativo da violência nas cidades, fruto do aumento das desigualdades sociais e do acirramento da intolerância entre os diferentes grupos sociais. Essa violência é, em grande parte, motivada por um Estado que, cada vez mais, compreende a cidade como mercadoria e volta-se para ações e intervenções paliativas, pouco efetivas e comprometidas com a alteração do atual quadro das questões urbanas.

É possível perceber que o abandono do espaço público reflete, também, a forte influência dos meios de comunicação de massa no comportamento, na destinação do tempo livre e nos desejos da população. A partir da década de 1990, eles criam um imaginário de insegurança e de medo em torno do espaço público, desqualificando-o e desvalorizando a vivência do mesmo. Do mesmo modo, passaram a alimentar um mercado voltado para produtos e serviços de segurança privada e contribuíram para a fetichização dos condomínios residenciais fechados, por exemplo. Esses, cada vez mais equipados com as técnicas e equipamentos de segurança disponíveis no mercado, são providos, ainda, de uma variedade de serviços e comércios que promovem a negação do espaço público e evitam que seus moradores entrem em contato com grupos considerados perigosos e se exponham à imprevisibilidade e diversidade desse espaço (FERRAZ et al, 2014).

O medo do espaço público associado à tendência em relacionar segurança a isolamento incentivou, ainda, a proliferação de equipamentos urbanos (centros comerciais, shoppings centers e centros culturais, por exemplo) voltados a absorver as funções de lazer, comércio e serviço, antes associadas ao espaço público. A existência, nestes equipamentos, de vigilância e de normas de conduta que excluem os grupos sociais marginalizados e temidos e garantem a sensação de segurança necessária para a sua popularização na contemporaneidade.

Por sua vez, a adoção desde meados do século XX de uma arquitetura que pouco dialoga e, muitas vezes, nega o espaço público, contribui para desqualificá-lo esteticamente e favorece o seu processo de esvaziamento. Há uma intensificação da reprodução dos “não lugares”, isto é, lugares desprovidos “das expressões simbólicas de identidade, relações e história” (BAUMAN, 2001, p.120) fundamentais para a con-

solidação do espaço público como ambiente fértil para interação entre estranhos e, conseqüentemente, propício ao desenvolvimento e aprendizado das difíceis habilidades da civilidade (BAUMAN, 2001).

No que se refere à materialidade do espaço público é possível perceber a forte influência do urbanismo modernista e da reprodução do modelo de cidade rodoviarista. Consolidado no século XX e fundamentado nos princípios da racionalidade e funcionalidade, o urbanismo modernista mudou profundamente a representação da cidade e desconstruiu uma série de práticas socioespaciais urbanas através de uma visão paternalista, universalista e centralizadora que difundiu o zoneamento monofuncional (habitação, trabalho, lazer e transporte) e os equipamentos urbanos enquanto “ilhas separadas do contexto urbano” (SECCHI, 2015, p.100) e cujo “interior é separado do exterior por grades intransponíveis e muros impenetráveis à visão” (Id).

Considerados por Harvey (2014, p.75) como inimigos da diversidade, por temerem “o caos e a complexidade, por considerá-los desorganizados, feios e irremediavelmente irracionais”, os urbanistas modernos permitiram a desconstrução do espaço público como espaço de convívio e centro de irradiação cidadã (Kuster; Pechman, 2014, p.19), na medida em que a cidade moderna é projetada e construída segundo a lógica que eles entendiam como adequada e que majoritariamente era incompatível com as práticas socioespaciais existentes.

A implementação do urbanismo modernista no Brasil culminou, a partir da década de 1950, com a proliferação do modelo de cidade rodoviarista, caracterizada pelo privilégio atribuído à escala do automóvel e pela articulação dos espaços urbanos, prioritariamente através de rodovias. Essa proliferação resultou de uma política que atingiu seu auge no governo de Juscelino Kubitschek⁴ e é marcada pela infiltração mais explícita da mentalidade capitalista no modo de produção do espaço urbano e nas relações sociais. Ela privilegiou o investimento em rodovias em detrimento dos demais meios de transporte (MARICATO, 2008).

⁴ Consagrado pela frase “governar é abrir estradas”, o então presidente do Brasil apropria-se do modelo rodoviarista para melhor integrar o território nacional e, com isso, viabilizar a industrialização. A construção, ampliação e melhoramento de rodovias incentivaram e viabilizaram também a instalação de indústrias automobilísticas no país. A construção de Brasília, por exemplo, ilustra não apenas a necessidade de ampliar a rede rodoviária para integrá-la ao resto do país, mas também o fetiche criado em torno do automóvel nesse período. Durante os governos militares, a política rodoviarista é mantida sob o mesmo pretexto de integração do território nacional.

No entanto, o fetiche criado em torno do automóvel e os incentivos fiscais fizeram com que o aumento do uso desse veículo gerasse, na contemporaneidade, graves problemas de mobilidade urbana, em decorrência dos engarrafamentos, e intensificassem a aridez do espaço público, através da sobreposição de viadutos e da multiplicação de espaço urbanos residuais, comprometendo ainda mais a vitalidade do espaço público (JACOBS, 2013).

Da mesma forma, a esperança entre os urbanistas de que, ao solucionar os problemas de trânsito, solucionavam o maior problema das cidades (JACOBS, 2013, p.6) fez com que as necessidades desse veículo fossem “mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades” (Id). No entanto, a solução dos problemas de mobilidade implicam mais trânsito e congestionamento (GHEL, 2015, p.9), quando fundamentados na construção de novas vias e áreas de estacionamento para aliviar a pressão do tráfego, pois funcionam como um convite ao maior uso de automóveis. Sendo assim, a criação de alternativas dentro da lógica de facilitação do trânsito de automóveis agravou suas consequências.

Observa-se, ainda, que os engarrafamentos influenciaram as pessoas a restringirem seus deslocamentos pela cidade na busca por melhor qualidade de vida, comprometendo a vivência e a exploração da mesma. Isso tem dificultado a desconstrução dos discursos tendenciosos veiculados pela grande mídia e acirrado certos preconceitos e medos, contribuindo para a intensificação das tensões e dos conflitos sociais e políticos num espaço urbano cada vez mais extenso, segregado e desigual.

De maneira geral, o urbanismo modernista e a cidade rodoviarista contribuíram para consolidar o espaço público como um conjunto de fragmentos isolados e desarticulados entre si e em pleno estado de tensão, assim como um espaço simplesmente exterior, vazio, residual, impróprio para o uso coletivo, destinado a ser lugar de passagem e dar suporte ao fluxo de circulação dos edifícios (ARANTES, 1993, p.102). Dessa forma, esvaziado de sua vitalidade, o espaço público, gradativamente, reduziu-se a um espaço de circulação de mercadorias e pessoas através dos automóveis.

Sendo assim, o espaço público tem seu potencial de promover encontros e troca, e, conseqüentemente, seu sentido social, civil e político comprometidos. Desse modo, esse espaço contribuiu para a atual crise urbana e social que conduz a contemporaneidade a um retrocesso quanto à noção de bem público e de solidariedade, e contribui para enfatizar intolerâncias, preconceitos e estabelecer fronteiras e exclusão social.

O ESPAÇO PÚBLICO E O TRANSPORTE COLETIVO: O CASO DO ÔNIBUS

O comprometimento da dimensão material e imaterial do espaço público, principalmente a partir da metade do século XX, no entanto, não ocorre de maneira generalizada. É possível verificar, na contemporaneidade, uma série de brechas no espaço urbano que tendem a fazer com que o sentido social, civil e político do espaço público manifestem-se. Aqui, destaco o transporte coletivo, em especial o ônibus, como uma dessas brechas, visto que ele permite uma relação mais direta entre seu usuário e o espaço urbano.

Diferentemente de muitas praças, largos e ruas que foram esvaziadas pela tensão social, o transporte coletivo permanece ocupado frente à necessidade das pessoas de cumprir com seus compromissos. Conforme levantamento encomendado ao Ibope pela Confederação Nacional da Indústria (CNI)⁵, realizado entre 2011 e 2014, o ônibus é o principal meio de locomoção da população brasileira (25%), embora o índice de insatisfação com esse meio de transporte seja elevado. Segundo essa mesma pesquisa, aqueles que utilizam o ônibus diariamente têm como principais queixas o valor das passagens e o grau de desconforto do transporte (sujeira, cheiro, superlotação, por exemplo).

O espaço-tempo compartilhado no ônibus gera práticas socioculturais a partir de diferentes tipos e escalas de acontecimentos desencadeados pelos passageiros ou por vendedores ambulantes, artistas ou pessoas desempregadas em busca de contribuição financeira. Essas práticas tornam o ambiente interno dos ônibus ainda mais dinâmico, diverso e rico. Embora muitos insistam em se prender às janelas como forma de imergir no espaço externo e fugir daquele espaço compartilhado com estranhos, evitando contatos visuais ou situações que desencadeiam possíveis trocas e relações sociais, cada um desses acontecimentos convida o usuário a sair de sua inércia e de seu momento de introspecção. Convida-o a trocar (dar, receber, retribuir) com o espaço e com o outro de modo mais ou menos direto e garante a esse espaço em movimento sua peculiaridade, imprevisibilidade e aventura. Isso ratifica sua condição de espaço pú-

⁵ Principal meio de locomoção dos brasileiros é andar de ônibus ou a pé. **G1**, Brasília, 14 out. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/10/principal-meio-de-locomocao-dos-brasileiros-e-andar-de-onibus-ou-pe.html>>. Acesso em 30 out. 2016.

blico, embora seu acesso pressuponha o pagamento de uma taxa para ingresso e o preconceito de muitas pessoas faça com que evitem esse tipo de transporte, comprometendo sua heterogeneidade social.

Os diversos acontecimentos que rompem o silêncio coletivo e seu cotidiano ocorrem tanto a partir da linguagem verbal (conversas faladas, frases e desenhos inscritos nas superfícies internas do ônibus) quanto da linguagem não verbal (corporal e gestual). No que se refere à linguagem verbal, as conversas faladas tendem a ser gerais e impessoais, fogem à intimidade e normalmente giram em torno dos assuntos debatidos pela grande mídia. Mantendo-se genéricos e populares, esses assuntos tendem a ser mais fáceis de desenrolar, aumentando a chance de conversas mais longas.

Essas conversas, na medida em que se constroem a partir de coisas que se supõem comuns ou de interesse de todos, apresentam uma força social expressiva e funcionam como agentes sociais formando opiniões, repercutindo costumes e podendo, inclusive, transformar situações políticas (CAIAFA, 2007). Na medida em que o ônibus permite ao ser humano ser visto e ouvido por outros, ele possibilita, portanto, o acesso a diferentes perspectivas sobre uma mesma coisa e contribui para a melhor compreensão da realidade (ARENDR, 2016, p.71).

A proximidade física entre as diversas pessoas, o engarrafamento e o tempo de enclausuramento compulsório nesses espaços em movimento, assim como o fato de que, em sua maioria, os percursos são feitos de maneira solitária facilitam a sociabilização entre os passageiros. A demanda por companhia e entretenimento tende a usar essa proximidade como pretexto. Da mesma forma, os encontros entre os corpos, seja no deslocamento ou no movimento abrupto do veículo podem gerar desde conflitos a gestos de solidariedade, irrompendo o silêncio e criando vínculos entre desconhecidos. O engarrafamento, embora estressante e cansativo, permite ainda ao sujeito um olhar mais atento ao espaço urbano e sensível ao discurso entranhado em sua espacialidade e sua estética, e, conseqüentemente, permite que este reflita sobre as experiências vivenciadas e as cenas visualizadas da paisagem enquadrada, na medida em que dispõe de mais tempo para percebê-las.

No que se refere à linguagem verbal não falada, o uso das superfícies do ônibus (cadeiras, parede e janela) em meio de comunicação, através da escrita ou do desenho, transforma-as em espaços de diálogo e expressão. De cunho crítico ou cômico, as mensagens tendem a transmitir palavras de conforto e sensibilizar o outro para causas políticas e para o compartilhamento harmônico daquele espaço, por exemplo. As mensagens inscritas nos ônibus, tal qual

aquelas inscritas nas superfícies que compõem o espaço público da cidade, permitem afetar um número de pessoas maior do que os acontecimentos efêmeros que ocorrem nesses espaços e tendem a criar um vínculo entre os desconhecidos. O potencial de reverberação da mensagem apreendida, a troca, mesmo que indireta, entre estranhos, e as relações estabelecidas entre o emissor e os receptores permitem construir um imaginário coletivo, potencializando o ônibus como um espaço de intermediar relações entre desconhecidos, reafirmando seu caráter de espaço público.

Dentre as diversas práticas socioculturais intrínsecas a esse espaço de resistência da esfera pública e recorte da realidade urbana, serão destacados três: o entretenimento gerado pelos comerciantes, artistas e pedintes; a comoção que determinadas discussões ou episódios geram na coletividade; e os gestos de solidariedade. Eles tendem a enfatizar ou suavizar, a depender do passageiro, todo o desconforto e tensão que os solavancos, o risco de queda e a proximidade com o outro tendem a criar.

É a partir de frases de efeito que as mais emblemáticas personagens dessa aventura em que consiste a viagem de ônibus buscam chamar a atenção. Rompem o silêncio e interrompem as conversas com timbres de voz imponentes e chamam a atenção pela sua caracterização, suas histórias engraçadas ou trágicas, e por suas palavras de afeto e compaixão. Esforçam-se em romper a indiferença através de um breve espetáculo, sensibilizando, manipulando e entretendo os presentes. Sendo assim, é comum alguns passageiros comprarem o que não precisam e doarem o pouco que têm.

Essas personagens são ilustradas pelos ambulantes que muitas vezes provém “o passatempo da viagem”, isto é, o lanche que irá aliviar a fome ou distrair o momento em deslocamento, também podem oferecer utensílios domésticos, artigos de papelaria (blocos de anotação, canetas, adesivos) e bolsinhas “multiuso”, por exemplo. No entanto, há também os artistas, músicos ou atores, ora a divulgar apresentações, ora a si mesmos, que popularizam a arte e suavizam a rotina desgastante do deslocamento nesses coletivos, conferindo trilha sonora ou compartilhando histórias. Existe também um grande número de “pedintes”, pessoas desempregadas que contam histórias comoventes e buscam ajuda financeira de qualquer tipo para comprar alimentos para a família ou superar um problema de saúde. Há ainda um caso emblemático, em 2016, do estudante universitário que resolveu dar aulas em ônibus no Pará⁶.

⁶ Desempregado, universitário dá aulas em ônibus para bancar estudos e comove internautas. *Gazeta Online*, 26 ago.

Passageiros fazem festa de aniversário surpresa para motorista dentro de ônibus em Fortaleza

Motorista de ônibus teve a 1ª festa de aniversário da vida: 'meus pais não tiveram oportunidade de me dar essa brincadeira'.



Por G1 CE
06/10/2017 05h48 - Atualizado 06/10/2017 05h48

Figura 1: Manchete sobre festa de aniversário em ônibus, Fortaleza, CE.

Fonte: G1, 2017

VIRAL 05/10/2017 11:25 -03 | **Atualizado** 05/10/2017 14:52 -03

O dia em que passageiros fizeram um 'chá de bebê' improvisado em um ônibus do RJ

Passageiros resolveram fazer uma festa surpresa para uma ambulante que vendia café na Avenida Brasil. ❤️



By Luiza Belloni

Figura 2: Manchete sobre chá de bebê realizado por passageiros de um ônibus, Rio de Janeiro, RJ.

Fonte: Huffpost Brasil, 2017

A heterogeneidade de pessoas e grupos sociais permite que em determinados momentos a externalidade gere dissensos, e são nesses momentos que aquele auditório mais ou menos atento resolve se posicionar de maneira mais enfática. A reclamação destaca-se pelo seu potencial de chamar a atenção dos presentes e funciona como um dispositivo de conversas e discussões, reverberando ao longo de todo o coletivo e em alguns casos gerando a polarização do mesmo, numa espécie de prática de solidariedade a fim de dar razão aos argumentos e à causa pela qual se discute. Tem-se a impressão de que quanto mais comum a causa pela qual se discute, maior seu poder de mobilizar e maior sua tendência a durar. Percebe-se que a escassez de práticas de civilidade, o egocentrismo e o atrofiamento da tolerância, comuns a contemporaneidade, têm potencializado e multiplicado esses conflitos.

No entanto, diferentemente de outros espaços coletivos, há a resistência de muitos gestos de solidarie-

dade e práticas de boa convivência nos ônibus. Nesse sentido, destaco, dentre muitos passageiros, a prática de quem está sentado se oferecer para carregar os pertences de quem está em pé. Essa prática é aprendida seja através da observação ou da experimentação de seus benefícios e perdura, apesar de tentativas de coibi-la através das lendas urbanas que contam casos de furto ou de descarte de roubo com a transferência da culpa para o outro.

Há, ainda, o uso de palavras como “licença” e “obrigado”, mesmo que por questões de sobrevivência diante da necessidade de deslocar-se ou, simplesmente, a fim de evitar conflitos, assim como o instinto de evitar a queda de alguém, alertando-o ou estendendo-se para segurá-lo, ou demonstrando solidariedade após o acidente. Percebem-se, ainda, iniciativas que buscam facilitar o deslocamento dos outros no interior do veículo, facilitar a acomodação daquele que vai se posicionar ao seu lado, assim como informar aqueles que solicitam direcionamento. Essas pequenas, porém significativas ações capazes de reverberar gentileza e solidariedade e apontar caminhos de esperança.

Dessa forma, ao reunir estranhos e fazê-los compartilhar de um mesmo espaço-tempo, o ônibus

2016. Disponível em: <http://www.gazetaonline.com.br/_conteudo/2016/08/noticias/brasil/3970003-desem_pregado-universitario-da-aulas-em-onibus-para-bancar-estudos-e-come-internautas.html>. Acesso em 30 out. 2016.

permite visualizar, de forma intensa, constante e frequente, trocas e práticas de sociabilidade e solidariedade entre desconhecidos, funcionando como um espaço comum e ambiente propício ao exercício de civilidade. É possível verificar, ainda, que muitos vínculos são construídos entre aqueles que costumam pegar a mesma linha de ônibus no mesmo horário, seja através de uma amizade restrita àquele espaço ou não, ou a partir de gestos de solidariedade. Nesse sentido, é possível vivenciar, por exemplo, desde a comemoração de festas de aniversário a conversas triviais e pessoais, como ilustram as figuras 1⁷ e 2⁸.

O espaço-tempo compartilhado no ônibus revela-se como uma rica oportunidade para exercitar a arte de flânar, na medida em que oferece um recorte da realidade urbana e constrói um microcosmo da cidade como ambiente heterogêneo, dinâmico e social, oferece uma variada coletânea de cenas urbanas enredadas por acontecimentos de diferentes escalas e práticas socioculturais peculiares. A arte de flânar surge no século XIX através da figura-chave da modernidade: o flâneur. Essa personagem, concebida pelo poeta francês Charles Baudelaire, como um produto da revolução industrial e da vida moderna das grandes cidades europeias, está associada ao momento em que a rua passa a abrigar a vida urbana, configurando-se não apenas como circulação, mas como um espaço em si, repleto de expressão simbólica e alma; e o espaço público passa a despertar certo fetiche.

O termo flâneur, que pode ser traduzido como pessoa que passeia ociosamente, significando “vadio” justamente por romper com o ritmo de vida desencadeado pela industrialização, nada mais é do que um observador atento da vida urbana. Caracteriza-se por “estar fora de casa, e, contudo sentir-se em casa onde quer que se encontre; ver o mundo, estar no centro do mundo e permanecer oculto ao mundo” (BAUDELAIRE, 1996, p.22). Essa personagem urbana entende a cidade e a multidão que a habita como um corpo simbólico que deve ser decifrado, nas entrelinhas do cotidiano e do homem comum. Guarda em si o deslumbre do efêmero e da capacidade intrínseca da cidade de orquestrar o espaço urbano e a multidão, tal qual um caleidoscópio a arranjar e rearranjar ordens de representação do todo ao acaso.

É possível verificar que essa prática de observar a

realidade urbana, perceber e refletir sobre as narrativas políticas, sociais e econômicas que se enlaçam e se materializam na paisagem, permanece viva através de muitos passageiros dos ônibus, tanto aqueles que observam as cenas enquadradas pelas janelas quanto os que observam o espaço interno. Afinal, a dinâmica dessa paisagem em constante movimento e a rotatividade dos acontecimentos internos revelam-se importantes entretenimentos para os passageiros dos ônibus em suas viagens. As diversas aventuras estéticas inseridas nesse espaço ou dele vislumbradas despertam, mesmo que involuntariamente, a curiosidade, a atenção aos detalhes e às entrelinhas das cenas urbanas vivenciadas e o deslumbre frente à capacidade intrínseca da cidade em orquestrar o espaço urbano e a multidão, tal qual um caleidoscópio a arranjar e rearranjar ordens de representação do todo ao acaso.

Esse potencial do ônibus em criar flâneurs a observar a paisagem externa, mesmo que de maneira parcial, também está atrelado ao fato de esse veículo de transporte possuir uma série de atributos que garantem o distanciamento necessário para a prática dessa arte. A elevação do olhar, o movimento, a troca de paisagens reforçam esse perfil de observador, de quem está fora daquele ambiente, mas sensível à sua experiência estética. Da mesma forma, essa inserção em outro ambiente e essa impressão de distanciamento possibilita, também, certa segurança e certa tranquilidade de usar e abusar dessa prática do olhar.

É válido ressaltar, também, a importância do trajeto realizado pela linha de ônibus, tal qual o percurso da caminhada do flâneur do século XIX, para a riqueza ou não das experiências vivenciadas, seja por permitir um maior desbravamento do espaço urbano e contato com áreas da cidade menos óbvias ou desconhecidas, ou seja simplesmente pela frequência do mesmo trajeto permitir observar mais detalhes e possibilitar construir mais relações de afeto e memória com aquele espaço. Da mesma forma, o trajeto interfere diretamente no tipo, quantidade e diversidade de passageiros, podendo despertar maior ou menor diversidade de acontecimentos e de curiosidade e encantamento.

Diferentemente da deriva à qual se submete o personagem de Baudelaire, o passageiro-flâneur tende a ter seu trajeto e destino previamente definidos. Da mesma forma, lhe é exigido um maior poder de abstração quando as imagens através da janela se assemelham mais a borrões que retratos da realidade, exigindo-lhe maior concentração para o preenchimento dos hiatos entre as paisagens e os momentos fragmentados, de maneira a construir narrativas que possam apreender o espaço urbano e o outro, mantendo o fascínio à representação do presente ao qual

7 Disponível em: <<https://g1.globo.com/ceara/noticia/passageiros-fazem-festa-de-aniversario-surpresa-para-motorista-dentro-de-ônibus-em-fortaleza.ghtml>>. Acesso em: 25 jan. 2018.

8 Disponível em: <http://www.huffpostbrasil.com/2017/10/05/o-dia-em-que-passageiros-promoveram-um-cha-de-bebe-improvisado-em-um-ônibus-do-rj_a_23233711/>. Acesso em: 25 jan. 2018.

se refere Baudelaire (1996). No entanto, as pausas, o tempo ocioso e a riqueza dos acontecimentos internos e externos a esse veículo permitem as observações, reflexões e divagações comuns ao flâneur.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O espaço-tempo compartilhado no ônibus funciona como um microcosmo da cidade evidenciando seus problemas e suas qualidades. Esse espaço cumpre a função primordial de unir diferentes grupos sociais e acolher os diversos acontecimentos comuns ao espaço público (comércio, música, teatro, propaganda, conflitos, solidariedade, conversa, troca, pichação, por exemplo) convidando e permitindo a ocorrência de interações espontâneas e a vivência de situações inusitadas que fogem ao controle de cada passageiro. Permite, assim, a reprodução da dimensão imprevisível e encantadora de um espaço público pleno de urbanidade e capaz de alimentar seu sentido social, civil e político. Esse caráter de confinamento e a proximidade com o outro permitem uma relação de troca por meio da experiência de alteridade que possibilita a ampliação de horizontes e a percepção de um mundo impossível de ser vislumbrado individualmente.

Da mesma forma, a figura do passageiro-flâneur possibilita retomar, a partir do vínculo que se estabelece com o outro e a paisagem urbana, a construção de uma série de memórias que irão recuperar um imaginário urbano pautado na segurança, através da multidão e na cidade enquanto ambiente diverso, irreverente, imprevisível e encantador. Na medida em que o flâneur sente-se acolhido e seguro onde quer que se encontre, isto é, fora ou dentro de sua casa (BAUDELAIRE, 1996) visto que foi capaz de desenvolver “uma alma igualitária e risonha” (RIO, 2008, p.32) e de se convencer “da inutilidade da cólera e da necessidade do perdão” (Id), é possível vislumbrar, também, um resgate de “toda a solidariedade pactuada ao longo dos séculos de história, que permitiu a construção das cidades, da urbanidade e, no limite, da própria civilização” (KUSTER; PECHMAN, 2014, p.12) que vem se diluindo e se desfazendo na luta pela sobrevivência que marca a contemporaneidade.

No entanto, “cada processo pode funcionar também sob uma outra ‘potência’ que não a sua própria, se retomado por uma potência que corresponde a outro processo” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.128) e, portanto, verifica-se que a tendência atual do capitalismo em utilizar todas as formações sociais como modelos de realização de sua axiomática (CAIAFA, 2007) se manifesta na tendência da socie-

dade contemporânea ao evitamento, assim como ao aumento das intolerâncias e a confiança em externalizá-las publicamente, sem qualquer censura de civilidade, e vem modificando certas dinâmicas comuns a esse meio de transporte.

Nesse sentido, a generalização do fenômeno dos engarrafamentos duradouros e a incompatibilidade do prolongamento desse tempo em trânsito, com a tendência contemporânea a estar sempre fazendo ou produzindo algo e consumindo necessidades induzidas, implica uma demanda por tornar aquele tempo em trânsito em algo útil, associá-lo a alguma outra função que não apenas o deslocamento, o que implica certo escape do momento compartilhado coletivamente. Da mesma forma, a tendência da sociedade de limitar ou fugir da interação com estranhos aumenta o silêncio nos transportes coletivos e reduz as relações e potencialidades do mesmo enquanto espaço público. Principalmente com os adventos tecnológicos desencadeadores e intensificadores da compressão tempo-espaço (HARVEY, 2014), como os *smartphones*, seus aplicativos de conversas e jogos, e os cada vez maiores e isolantes *headphones* ou fones de ouvido, de forma a evidenciar uma nula predisposição em interagir.

Entendendo a importância desse espaço como espaço de resignificação de um modelo de cidade que desconstrói práticas de civilidade, mas também como de resistência de um olhar e de uma exposição ao ambiente urbano, é de grande relevância atentar não apenas para essas descaracterizações, mas também para as políticas relacionadas a esse meio de transporte coletivo. Afinal, a precarização desse serviço, seja através da qualidade do ônibus, do preço das tarifas ou do alcance dos percursos, sua extensão territorial e sua capacidade de agregar grupos sociais diversos, em muito afeta não apenas sua função de circulação, deslocamento, mas principalmente compromete sua leitura como espaço público.

A configuração de um contexto que desestimule o uso do ônibus compromete não apenas seu protagonismo de resistência frente à contínua desconfiguração e esvaziamento do espaço público tradicional, mas também compromete a experimentação de diferentes espaços do tecido urbano e o compartilhamento, mesmo que involuntário, de tempo e espaço entre estranhos. Perpetua uma alienação coletiva, dificulta a ruptura das barreiras impostas pelos discursos simplificadores, estereotipados e parciais da grande mídia, a serviço da lógica hegemônica. Dessa forma, alimenta-se o medo, a violência urbana, as disputas, os conflitos e a fragmentação, seja do espaço ou da sociedade.

O ônibus enquanto espaço de resistência do es-

paço público, da diversidade e da coletividade, da experiência da alteridade que renova os processos subjetivos, afirma certa autonomia e emancipação da sobrecodificação de um Estado neoliberal e da axiomática capitalista e contribui para o debate sobre outras formas de se pensar a cidade e a resistência a essa estrutura perversa. Afinal, garantir o imprevisível pode trazer a diferença, condição fundamental para desarticular esse sistema econômico altamente flexível, capaz de sobreviver à heterogeneidade apenas quando esta está a serviço de seus axiomas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARENDDT, Hannah. **A condição Humana**. 12 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2016.
- ARANTES, Otília Beatriz Fiori. **O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos**. São Paulo: EDUSP/Fapesp, 1993.
- BAUDELAIRE, Charles. **Sobre a Modernidade**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.
- BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades: ensaios e etnografias**. FGV Editora, 2007.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil Platôs**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1997. v. 5.
- DELGADO, Manuel. **El espacio público como ideologia**. Madrid: Catarata, 2011.
- FERRAZ, S. M. T.; MENDONÇA, P. R. C. C.; LYRA, L. . “Arquitetura da Violência: Segurança patrimonial, ‘dessociabilidade’ urbana e gentrificação”. In: V SEMINARIO INTERNACIONAL DERECHOS HUMANOS, VIOLENCIA Y POBREZA, 2014, Buenos Aires. Anais... **V Seminário Internacional de Direitos Humanos**, 2014. v. 1.
- GHEL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2014.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KUSTER, Eliana; PECHMAN, Robert. **O chamado da cidade: ensaios sobre a urbanidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2001. 144p.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. 4 ed. Paris: Anthropos, 2000. 485p.
- MARICATO, Ermínia. O automóvel e a cidade. **Ciência & Ambiente**, 37, Santa Maria, p.5-12, 2008.
- RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- SCHMID, Christian. A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. **GEOUSP – espaço e tempo**, São Paulo, n. 32, p. 89- 109, 2012. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74284>>. Acesso em: 23 out. 2016.
- SENNETT, Richard. **O Declínio do Homem Público**. Rio de Janeiro: Record, 2014. 530p.
- SERPA, Ângelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007. ■

Priscila Gonçalves Santos é mestre em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal Fluminense. Arquiteta e urbanista formada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal da Bahia.
gs.priscila@gmail.com