

Ivan Marcelo Gomes<sup>2</sup>

**O ÔNIBUS:  
O MOVIMENTO NO MOVIMENTO<sup>1</sup>**

*A vida moderna é um passeio de automóvel.  
Os passageiros ou apodrecem nos seus fétidos lugares,  
ou transitam de carro para carro  
sujeitos a transformações contínuas.  
Inevitável progressão direto às origens  
(qualquer terminal serve),  
rompemos em cidades, como facas,  
e as suas entranhas dilaceradas exibem um filme  
de janelas, sinais, ruas, edifícios.  
Outras vezes certos navios,  
Mundos fechados, vagos, deslizam por nós  
E passam adiante ou vão definitivamente a pique.*

Jim Morrison

**RESUMO:** As discussões desenvolvidas neste texto referem-se a um trabalho etnográfico realizado em um ônibus interestadual. O objetivo deste trabalho foi o de compreender as diversas configurações de sociabilidades construídas no percurso da viagem. Utilizamos como recursos de pesquisa registros fotográficos, diários de campo e entrevistas. A análise enfatizou a diversidade dos indivíduos e das situações que ocorrem em uma viagem realizada no trajeto de um ônibus interestadual.

**PALAVRAS-CHAVE:** Pesquisa etnográfica; Sociabilidades; Ciências humanas.

Data de recebimento: 09/11/04. Data de aceite para publicação: 09/03/05.

<sup>1</sup> Texto apresentado como trabalho final para a disciplina "Antropologia das Sociedades Complexas", vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina e ministrada pelas Professoras Carmen Rial, Cornélia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha.

<sup>2</sup> Professor do Colegiado de Pedagogia da Unioeste — Campus Cascavel. Mestre em Sociologia pela Universidade Federal de Pernambuco. Aluno do Programa de Pós-Graduação (Doutorado) Interdisciplinar em Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina. Endereço eletrônico: ivanmgomes@bol.com.br.

**ABSTRACT:** The discussions developed in this text refer to an ethnographic study carried out in an interstate bus. The objective of this work was to understand the several configurations of sociability constituted in the travel route. As resources for the research, we used photographic records, field diaries and interviews. The analysis emphasized the diversity of individuals and situations that occurs in a journey taken in an interstate bus.

**SUMMARY:** Ethnographic research; Sociability; Human sciences.

Ao iniciar este texto tentarei dar forma à necessidade que tenho em escrever sobre o fenômeno que será tratado. Quero demonstrar que escrever sobre o que virá a seguir refere-se a uma situação inquietante, angustiante, dolorosa e essencialmente rica em experiências humanas. Este texto terá como tema central minhas viagens para a realização do meu processo de doutoramento. Viagens cansativas e longas que envolvem tanto a extrema monotonia até a surpresa com determinadas situações vivenciadas neste processo. Basicamente, pretendo analisar como os indivíduos estabelecem interações dentro de um ônibus e como fui percebendo estas situações e me percebendo nelas.

A partir daí, iniciamos a viagem...

Este texto é minha primeira experiência com o trabalho etnográfico.<sup>3</sup> Os dados que compõem este estudo foram coletados em um ônibus que frequentei no primeiro semestre de 2004, percorrendo um trecho entre as cidades de Cascavel, localizada no oeste do Paraná, até a cidade de Florianópolis/SC.<sup>4</sup> Para a realização deste trabalho foram utilizadas entrevistas com passageiros e motoristas durante o percurso, registros fotográficos e observações. Também foram utilizadas entrevistas com pessoas que viajam frequentemente, mas em outros percursos, com o intuito de ampliarmos nossas possibilidades de análise. Apresentando uma análise com base nestes dados, pretendo

---

<sup>3</sup> Segundo Eckert e Rocha, “a etnografia consiste em descrever práticas e saberes de sujeitos e grupos sociais a partir de técnicas como observação e conversações, desenvolvidas no contexto de uma pesquisa. Interagindo-se com o Outro, olha-se, isto é, ‘ordena-se o visível, organiza-se a experiência’ conforme propôs Régis Debray. O etnógrafo descreve, tradicionalmente em diários, relatos ou notas de campo, seus pensamentos ao agir no tempo e espaço histórico do Outro-observado, delineando as formas que revestem a vida coletiva no meio urbano” (2003: 03).

<sup>4</sup> Foram realizadas dezesseis viagens perfazendo em torno de 480 horas neste trecho desde março de 2004 até final de junho de 2004. Vale ressaltar que, após a proposta de exercício etnográfico feita em 10 de maio de 2004, foram realizadas sete viagens perfazendo em torno de 210 horas.

abordar as formas de interação e a construção de sociabilidades entre os passageiros do referido ônibus.

Ao refletir sobre os processos de interação entre os passageiros estarei tratando das formas de ação dos indivíduos dentro de uma determinada situação social (uma viagem em um ônibus interestadual). Neste sentido, tomo os indivíduos como elementos que podem construir novas situações dentro de um contexto “rígido”, ou seja, dentro dos espaços e roteiros previamente delimitados por uma empresa de transportes.<sup>5</sup>

Inicialmente, parti da idéia de que os indivíduos que viajam não querem estabelecer contatos com os “estranhos” ao seu redor. Estas impressões se originaram nas minhas primeiras viagens neste trecho, nas quais me apresentava um tanto quanto temeroso em relação ao contato com o “outro”. A viagem, na minha situação, era uma ponte entre a rotina cansativa do trabalho e um novo processo que vivenciava (o doutorado). Sendo assim, queria ficar só e descansando. Parecia que eu havia encomendado um dos manuais de Macon Leary no filme “O turista acidental”, no qual ele apresentava dicas de como as pessoas podem evitar contatos “desgastantes” durante o percurso.<sup>6</sup> Estas impressões, bem como a minha relação dentro do ônibus, aos poucos foram se alterando. Percebi que os indivíduos constroem relações nestas circunstâncias.<sup>7</sup>

Desta forma, tentarei demonstrar que no ônibus situações ambivalentes podem ocorrer. Nesta altura do percurso ocorre a primeira parada.<sup>8</sup> Entram novos passageiros. Mas quem são estes passageiros?

Através das observações e entrevistas realizadas, constatou-se que as pessoas que utilizam este ônibus não se configuram como um grupo homogêneo. A diversidade revela-se tanto em termos econômicos

<sup>5</sup> Procurei entender as sociabilidades a partir da interpretação de Gilberto Velho sobre Simmel, na qual esta é vista como uma forma lúdica de associação. Para Simmel: “Acima e além de seu conteúdo específico, todas essas associações estão acompanhadas por um sentimento positivo, por uma satisfação pelo próprio fato de se estar associado a outros e de a solidão do indivíduo ser resolvida através da proximidade, da união com os outros” (cf. Velho, 2002: 13).

<sup>6</sup> Um dos conselhos de Macon Leary era: “Sempre leve um livro como proteção contra estranhos” (cf. Kasdan, 1988).

<sup>7</sup> Em relação a esta nova possibilidade de olhar e vivenciar o ônibus, devo indicar que as contribuições e indagações lançadas pela Professora Cornélia Eckert foram importantes. Eckert sempre se posicionou em relação ao ônibus como um espaço de construção de sociabilidades.

<sup>8</sup> Vale lembrar, que o ônibus pesquisado realiza diversas paradas no percurso. Estas paradas ocorrem geralmente para a entrada e saída de passageiros em diferentes cidades. Em média, são realizadas quinze paradas por viagem. Estes ônibus são conhecidos no Paraná como sendo os “pinga-pinga”.

como culturais. Pôde-se perceber que, em relação à faixa etária, existe um público bem diversificado: adultos, idosos, jovens e crianças.<sup>9</sup>

Um outro elemento importante é que os passageiros não estão ali por um vínculo afetivo, mas, sim, por uma questão instrumental que os agrega. O ônibus em questão não seria um território de formação de tribos urbanas como argumenta Maffesoli.<sup>10</sup> Neste ônibus, os indivíduos não estão pelo aspecto exclusivo do pertencimento, mas atrelados a uma necessidade “objetiva” (viagens a trabalho, visitas a familiares distantes, viagens para estudo, dentre outras). As possibilidades de pertencimentos podem ser construídas no trajeto e não como um elemento anterior que levaria os indivíduos a vivenciarem aquele espaço. Sendo assim, o que pude observar foram “pertencimentos passageiros” construídos no percurso, caracterizados por Maffesoli como situações em que “se efetuam ‘contatos breves e rápidos’” (2000: 176).

Estas diferenciações presentes no ônibus analisado ficam evidentes quando comparamos com um ônibus que realiza outro percurso.<sup>11</sup> Para ilustrar esta questão, utilizarei trechos do diário de campo:

O ônibus estava praticamente lotado. Estava frio e isto colaborou num requinte estético daquele momento. Claramente, eu estava em “outro espaço”. Era um mesmo espaço fechado e “disciplinar”, mas com outros elementos constituintes. Este era mais homogêneo, no sentido de que havia (pelo menos, essa era a impressão) na maior parte dos passageiros, a condição de universitários. Isto implica num certo nivelamento cultural e etário. Isto proporcionou, no meu entendimento, conversas serem construídas com mais facilidade; conversas afins. Problemas e rotinas afins; “baratos afins”. Algo despertou minha atenção; é que esta “homogeneização” parece ter proporcionado uma outra valorização estética (em termos de moda) nesta camada de “classe média”. Pois, no “velho” (o ônibus do trecho Cascavel/

---

<sup>9</sup> Vale novamente recorrer a Gilberto Velho quando ele expõe sua compreensão de sociedade complexa. Nela “a noção de complexidade traz também a idéia de uma heterogeneidade cultural que deve ser entendida como a coexistência, harmoniosa ou não, de uma pluralidade de tradições cujas bases podem ser ocupacionais, étnicas, religiosas, etc.” (1999: 16). A questão que coloco neste texto é a seguinte: Como as relações são construídas entre grupos tão diversos?

<sup>10</sup> Para Maffesoli, estas tribos estabelecem redes de pertencimento e constituem seu território. Como mostra o autor, “é a junção entre a inscrição espacial e o cimento emocional” (2000: 188).

<sup>11</sup> Roteiro utilizado por mim em uma viagem entre Maringá/PR até Florianópolis/SC, iniciada no dia 13 de junho de 2004.

Florianópolis) ônibus, estes grupos (jovens de classe média) tendem a se vestir de modo mais confortável e menos “empavonado”. Já, neste ônibus, em virtude das possibilidades de “flerte” e “amizades desejáveis”, os jovens vestem-se com um maior cuidado e estilo. O cheiro no ônibus também é outro. Numa distância parecida, o ônibus que analiso constantemente possuiria um odor pouco admirável. Embora este ônibus fosse menos confortável, ele era mais agradável. Realmente, eu estava em outro espaço.

Alguns aspectos podem ser analisados a partir deste relato. O ônibus torna visível uma estranheza na qual indivíduos em minha condição, tendem a se sentir “invadidos”. Neste ônibus freqüentam pessoas que pertencem a grupos com diferentes rotinas e costumes.<sup>12</sup> Uma pergunta me atormenta, bem como outras pessoas entrevistadas: Quem viajará ao meu lado? Sempre uma situação imprevisível está colocada antes do início de cada viagem ou na entrada de novos passageiros nas paradas. Sendo assim, não existe nenhuma garantia que você terá ao seu lado uma pessoa com as mesmas afinidades.<sup>13</sup>

Tais aspectos podem ser interpretados a partir dos corpos. Os corpos aqui retratam grupos em condições econômicas mais baixas e isto pode ser percebido pela moda. Percebi que há uma preocupação em relação às vestimentas, principalmente nos indivíduos de grupos economicamente precários. Mas esta preocupação em se apresentar para uma situação incomum (estar viajando) reflete através do estilo daqueles corpos<sup>14</sup> os contextos a que eles se vinculam.<sup>15</sup> A preocupação com a moda no ônibus que apontei anteriormente como contraponto é outra. Ali, claramente, há uma instrumentalização da moda como elemento de sedução e pertencimento (roupas que simbolizam os cursos universitários que freqüentam, roupas de “grife”). Sobre a questão, Maffesoli apresenta a metáfora do pavão:

<sup>12</sup> Me esforço aqui para não cair na armadilha que Velho alerta: “Familiaridade e proximidade física não são sinônimos de conhecimento, assim como viajar milhares de quilômetros não nos torna livres de nossa socialização com seus estereótipos e preconceitos” (1980: 15-16). O estranhamento que sinto em algumas situações deve também ser interpretado a partir de um determinado posicionamento social a qual me vinculo (cf. Barros, 1995).

<sup>13</sup> Nesse sentido, é interessante observar as análises desenvolvidas por Barros (1995) ao falar dos cinemas do Rio de Janeiro na década de 1940.

<sup>14</sup> Percebi que estas pessoas apresentam-se com os cabelos bem penteados, camisas por dentro da calça, maquiagens. Ou como é dito no interior do Paraná: “roupas de ir à missa”.

<sup>15</sup> Jovens de classe média que observei no ônibus que viajo regularmente tendem a se vestir de uma maneira despojada e confortável para enfrentar a viagem.

Assim, o corpo que se pavoneia, referindo-se a alguns exemplos sócioantropológicos que dei, é causa e efeito de toda a socialidade dinâmica. É também, como se compreenderá facilmente, a manifestação privilegiada da estética, no sentido preciso que dou a este termo: o de experimentar junto emoções, participar do mesmo ambiente, comungar dos mesmos valores, perder-se, enfim, numa teatralidade geral, permitindo, assim, a todos esses elementos que fazem a superfície das coisas e das pessoas, fazer sentido (1996: 163).

Não estou argumentando que estes aspectos não estejam presentes no ônibus etnografado, mas que, justamente, em virtude das suas diferenças, os corpos não exercem, normalmente, este ambiente comum que Maffesoli ressaltava. Diria que os corpos não são tão sedutores entre os indivíduos envolvidos, como lembra este mesmo autor.<sup>16</sup> Este aspecto pode ser caracterizado por uma questão que foi comentada em várias entrevistas e que só identifiquei uma única vez nas viagens: o flerte, a conquista sedutora. Os entrevistados que freqüentam trajetos em que existem grupos com maiores afinidades relatam diversas experiências e estratégias de conquista no ônibus.<sup>17</sup> Aliás, inversamente, o que percebi foram estratégias para se precaver de possíveis tentativas de assédio.

Os corpos dão vida à estrutura disciplinar do ônibus. Entre bancos, o corredor e as janelas, os corpos transmitem significados. Os corpos também se movimentam. Uns mais disciplinados, outros mais criativos. O movimento dos corpos no movimento do ônibus. Um movimento que cansa o corpo. Um trajeto cansativo. Na viagem, às vezes tinha a vontade de possuir um mapa para me localizar. Apesar de minha viagem ser longa, o trecho que alguns passageiros perfazem dentro deste ônibus é bem maior. Embora esteja apresentado nas passagens que o trecho do ônibus ocorra entre as cidades de Florianópolis/SC e Campo Grande/MS, percebemos, nas observações e entrevistas, que diversos passageiros vivenciam um caminho

<sup>16</sup> Michel Maffesoli, ao tratar da dimensão erótica dos corpos na atualidade, diz que: “[...] pode-se sublinhar o fato de que o erotismo dândi, através de seus ritos, de sua sutileza, de sua elegância, de seu brilho, também é fator de agregação. Segundo um paradoxo que merece atenção, trata-se mesmo de uma ética da estética” (1996: 169).

<sup>17</sup> Me chamou atenção o fato de que a poltrona número 24 foi colocada como um elemento estratégico nesta situação. Um dos “conquistadores” (e todos que entrevistei eram homens) escolhia a poltrona 23 pois geralmente homens não sentavam na 24. Pelo mesmo motivo, uma entrevistada disse preferir a poltrona 23 para fugir do assédio indesejável. Um outro exemplo ilustrativo, foi a expressão de espanto da vendedora de passagens de ônibus quando solicitei a poltrona número 24.

maior.<sup>18</sup> Através dos relatos, percebo que viagens longas poderiam propiciar uma situação mais condizente à produção das redes de sociabilidades.

Como disse anteriormente, trata-se de uma viagem longa. Mas, por ser um ônibus que recebe passageiros em todo o percurso, expressarei as observações que realizei no trecho das quais faço parte. Neste trajeto, a maior parte do tempo é realizado no período noturno, tanto na ida, quanto na volta.<sup>19</sup>

As situações observadas e vivenciadas no ônibus, mostram a ambivalência de condutas presente neste espaço. Existem tanto condutas de reciprocidade e busca por proximidade, como também posturas procurando isolamento ou um território mais protegido.

Por vivenciarmos climas diferentes durante esse período, pude observar situações diferenciadas. Durante climas frios visualizei empréstimos de cobertores entre os passageiros. Em outros momentos, percebi alimentos serem oferecidos, pequenas contribuições entre os passageiros, buscar água mineral.<sup>20</sup> Recorro ao meu diário de campo para ilustrar esta questão:

O ônibus ficou parado em Rio do Sul/SC, pois o motorista não pegou um passageiro em Indaial/SC (alegou que ninguém havia avisado que tinha passageiro lá). Ficamos esperando este passageiro chegar de táxi. O interessante é que o motorista era bem humorado e transformou uma situação constrangedora em um momento de descontração. Tanto que um passageiro pegou em sua mala uma garrafa (possivelmente uma cachaça) e se reuniu com outros passageiros, fazendo uma “roda” ao lado do ônibus.

Em outras situações, percebi a recusa pela oferta de cobertores e técnicas corporais para evitar o contato. Como o relatado por uma jovem professora: “Quando uma pessoa me incomoda, eu finjo que estou dormindo. Finjo que peguei no sono”. É interessante notar que várias destas situações estão relacionadas com a relação que os indivíduos

---

<sup>18</sup> Alguns passageiros relatavam que estavam indo ou voltando do norte do Estado do Mato Grosso.

<sup>19</sup> Outros passageiros realizam percursos que transitam durante o período diurno. A lembrança que possuo de outras viagens realizadas neste tipo de ônibus, principalmente com trajetos longos, permite afirmar que durante o dia existe uma maior possibilidade de interações. Na maior parte das viagens que realizei, percebi que durante a noite os indivíduos buscam procedimentos para poderem descansar.

<sup>20</sup> O ônibus oferece água mineral que fica localizada em um refrigerador no final do corredor.

estabelecem com o espaço. Edward Hall (1989) apontou, baseado em pesquisas realizadas nos Estados Unidos em metrô e ônibus urbanos, características de defesa que também identificamos nas viagens, como, por exemplo, técnicas para se mostrar o mais imóvel possível ou, então, ficar olhando para frente com os olhos fixos.<sup>21</sup>

Um outro aspecto abordado por Hall e que interfere nas interações no ônibus refere-se ao olfato. Esta é uma sensação da qual um indivíduo fechado em um ônibus em que as janelas estão travadas não consegue se desvencilhar. O cheiro, que em alguns casos “entorpece” o ônibus, possibilita conversas afins (como reclamações em comum, conversas sobre situações constrangedoras vivenciadas<sup>22</sup>). Ou, então, o objeto que causa o cheiro (um pacote de salgadinhos, frutas) serve como interação ao ser oferecido para outros passageiros. Ao mesmo tempo, outros passageiros, como eu, podem se sentir “atacados” pelas reações orgânicas que eles despertam.<sup>23</sup>

Ainda em relação aos odores, percebe-se que algumas pessoas possuem cheiros diferentes dos quais estou habituado, possivelmente relacionados aos costumes cotidianos em que vivem.<sup>24</sup> Este tipo de odor contribui na demonstração das diferenças neste ônibus, bem como reconstrói a tentativa homogeneizadora causada pelos desodorizantes aplicados no ônibus no início das viagens.<sup>25</sup> Um projeto de homogeneização que estabelece um cheiro pouco agradável, mas que cede à complexidade das relações humanas.

<sup>21</sup> Para estas análises, veja Hall (1989), os capítulos “Percepção do espaço: os receptores imediatos – a pele e os músculos” e “A antropologia do espaço: um modelo em formação”. Este autor ressalta que características encontradas na cultura dos Estados Unidos não são universais. Mas entendo que várias de suas análises permitem estabelecermos comparações com o contexto que analisamos.

<sup>22</sup> Vou recorrer ao meu diário de campo para relatar uma dessas situações: “Isto [mau-cheiro no ônibus] me fez lembrar da viagem anterior para Cascavel na qual existia um casal de jovens atrás de mim e que num determinado trecho o rapaz arrotou num bom volume e a garota disse: ‘Bem?!...’ E ele respondeu: ‘Tô com uns gases!’ ”.

<sup>23</sup> Toda vez que um passageiro levantava para ir ao banheiro causava uma certa apreensão em outros. Principalmente em dias em que o cheiro estava “insuportável”. Um dado importante: o ônibus tem como base logística a cidade de Cascavel/PR. Portanto, a única limpeza feita neste veículo ocorre nesta cidade. Desta forma, as quinze horas, em média, que enfrentamos neste percurso são embevecidas com os diferentes odores que vão se acumulando na viagem.

<sup>24</sup> Sobre essa questão, veja Hall (1989), capítulo “A percepção do espaço: receptores a distância – olhos, ouvidos e nariz”.

<sup>25</sup> Algumas pessoas entrevistadas relataram se sentirem incomodadas com esses desodorizantes alegando que ficam impregnadas com “aquele cheiro de ônibus”.

O aspecto sonoro também contribui para que as pessoas procurem determinados espaços no ônibus.<sup>26</sup> Mas a maior parte das viagens que realizei eram silenciosas. Em uma das anotações do meu diário de campo constava o seguinte: “A viagem foi um silêncio repugnante!”. Em alguns momentos, o silêncio era quebrado por alguns sussurros, choros de crianças ou pelos filmes.<sup>27</sup> Estes filmes proporcionaram situações paradoxais. Em determinada viagem, o filme serviu de pretexto para que diálogos fossem estabelecidos. Mas nas observações identifiquei que o filme contribuía para que os indivíduos ficassem menos dispostos a estabelecerem contatos durante a transmissão do mesmo. Como relata uma arquiteta entrevistada: “Se o filme for interessante me prende a atenção e eu não gosto de conversar”. Os filmes tornavam-se um dos poucos momentos de distração para os passageiros.<sup>28</sup> Um outro momento de distração ocorre quando o ônibus passa pelas cidades. Algo novo está sendo descoberto ou revisto. As faces viradas para as janelas denunciam este fato. Em uma das viagens observei o seguinte: “A sensação de olhar para frente por muito tempo é angustiante. A janela permite um certo voyeurismo. Parece que esta cena se torna mais intensa ao passarmos por cidades”.

Entre todas as situações observadas, algumas criaram um ambiente favorável às interações. Estas situações chamarei de acontecimentos. Chamo de acontecimentos as situações que escapam da rotina e da programação estabelecida e propiciam uma maior interação social.<sup>29</sup> Ilustram os acontecimentos determinadas cenas, como: problemas com o ônibus, acidentes ou outras situações que interrompem a viagem por um certo tempo.<sup>30</sup> Um dos acontecimentos foi observado desta maneira em meu diário: “Embora esta situação seja constrangedora [o ônibus ficou parado durante quatro horas em um pequeno posto próximo a Itajaí/SC], os passageiros não se mostraram agressivos e até diziam que o ocorrido ‘tinha que acontecer’, como quem diz, ‘porque Deus quis!’. Ou então, frases como: ‘o

---

<sup>28</sup> A qualidade e o gênero dos filmes transmitidos era bastante variada. Filmes de aventura, infantis, de guerra, drama. O depoimento de um passageiro comungou com minhas observações, no sentido de que existem filmes que tematizam a morte e isto é algo temeroso para quem trafega em rodovias. Segundo este depoimento, um dos filmes assistidos em uma de suas viagens noturnas (em outro trecho) era de suspense e nele havia uma fala em que era dito o seguinte: “Vocês irão morrer”.

<sup>29</sup> Esta noção é diferente da análise sobre o acontecimento desenvolvida por Martins (2000: 153).

<sup>30</sup> Passageiros unidos para reverter ou contribuir em uma determinada situação foram relatadas em entrevistas e observadas nas viagens. Essas situações propiciam conversas em torno do ocorrido causando um clima de maior reciprocidade entre indivíduos.

importante é chegar””. Geralmente, após estes acontecimentos, geravam-se risos ou reclamações que propiciavam maiores sociabilidades entre os passageiros e até com o motorista. O acontecimento relatado acima gerou uma situação que ilustra os diferentes hábitos envolvidos neste ônibus. Em minhas anotações do dia 9 de junho, consta o seguinte:

As pessoas conversavam bastante (isto não é um problema), mas acho que isto tem a ver com as quase quatro horas de atraso que tivemos até chegar em Blumenau. Imagino que os quatorze passageiros que estavam esperando tiveram tempo para se conhecer e também passar frio. Sim, frio! Pois pessoas idosas que entraram no ônibus em Blumenau tossiram quase a noite toda. Inclusive, um deles estava atrás de mim e se apoiava no meu banco para tossir. Numa dessas tossidas, eu me levantei e ele tossiu em mim. Minha reação foi imediata: limpei o rosto com minhas mãos. E ele disse: Desculpa! Na viagem de hoje, o som da tosse foi intercalado por um choro de bebê que estava com os pais nos bancos ao lado, por um ronco alto de um senhor atrás deste casal e por um idoso que tossia e cuspiam sem parar.

Algumas cenas vividas no ônibus são difíceis de relatar. Elas acabam me deixando tenso e inquieto. Preciso de uma parada. E ela chegou... Vamos então à parada.

As paradas ocorrem em horários e lugares distintos entre a ida e a volta.<sup>31</sup> A parada da volta ocorre em torno das vinte e uma horas, tendo a duração de trinta minutos, num restaurante ao lado de um posto de gasolina na cidade de Pouso Redondo/SC. Este espaço que poderia propiciar um aumento nas interações parece não influir no incremento destas. Isto ocorre devido a uma determinada forma de movimento que cria determinados “territórios disponíveis”. Este tipo de ação observada nas paradas refere-se ao que Zygmunt Bauman (1998) chama de mobilidade na sociedade de consumo.<sup>32</sup> A parada foi o

---

<sup>31</sup> Tanto na viagem de ida (Cascavel-Florianópolis) como no retorno (Florianópolis-Cascavel), só ocorre uma única parada. A parada da ida ocorre em torno das seis horas da manhã em um local conhecido como Cancian, no interior de Santa Catarina, e que oferece salgados e doces para o consumo dos passageiros. Poucas pessoas descem nesta parada, em virtude de que muitas preferem ficar dormindo dentro do ônibus. Desta forma, me concentrarei nas análises referentes à parada da viagem de retorno.

<sup>32</sup> Bauman define assim a noção de mobilidade: “O nome do jogo é a mobilidade: a pessoa deve poder mudar quando as necessidades impelem, ou os sonhos o solicitam” (1998: 114).

local em que as cenas mantinham uma maior regularidade (mantinham-se constantes).<sup>33</sup> Nesse instante, peço permissão para relatar uma extensa descrição deste espaço:

A parada ocorreu em torno das 20:50h. Esta parada é feita num posto de gasolina que possui um restaurante. À primeira vista, o ambiente não é o mais convidativo para o jantar. Mas não tenho reclamações em relação ao que é servido. Temos trinta minutos para refeição. Os banheiros não são muito limpos e estão ao lado do restaurante. O restaurante é dividido da seguinte forma: 1) o balcão: nele são servidos salgados, lanches e bebidas em geral. A maior parte das pessoas do ônibus ficou neste espaço.<sup>34</sup> 2) gôndolas: local em que ficam expostas diferentes mercadorias (doces, salgados, queijos, vinhos, entre outras). Este espaço pode ser visto como um “complemento” da refeição. Mas percebo que pode ser também uma “opção” para pessoas que viajam com a família. Pois jantar ou comer salgados significa um custo alto. É algo a ser observado, pois percebo que várias pessoas voltam rápido demais para o ônibus. 3) café colonial: este é o local menos freqüentado (custa sete reais). Serve presuntos, queijos, doces, pastéis, pães, salames, sopas, sucos, café. Este local fica ao lado direito e no fundo do restaurante. Embora seja o local mais próximo do banheiro (espaço de movimentação constante), ele inibe as pessoas tanto economicamente como espacialmente. 4) self-service: pouco freqüentado pelos passageiros (custa sete reais). Serve carnes, arroz, feijão, macarrão, saladas, sobremesa, polenta, etc.

Por se tratar de um ônibus no qual a maior parte de seus passageiros é de baixa renda, pode-se presumir que as paradas para algumas pessoas não são momentos muito desejados, pois elas interrompem a viagem e convidam o passageiro para desfrutar de algo que ele não pode adquirir.<sup>35</sup> Ao pensar o restaurante como espaço de

---

<sup>33</sup> Para Eckert e Rocha, a constância é um elemento fundamental. Para as autoras, “esta caminhada vai sendo enriquecida em sua densidade temporal na medida em que o pesquisador consegue precisar, nas constâncias de suas diversas idas e vindas, os aspectos de permanência e mudança que caracterizam e dão forma estética a este território urbano” (2003: 07).

<sup>34</sup> Uma pesquisa mais detalhada poderia indicar se a escolha pelo balcão é de ordem econômica ou em alguns casos por questões vinculadas à saúde e à estética. Neste ônibus, fica mais evidente a primeira questão.

<sup>35</sup> Nas observações, percebi que algumas pessoas preferiam não sair do ônibus nas paradas.

mobilidade e realizando uma tentativa de analogia com a abordagem de Bauman, nota-se que a liberdade de escolha naquele espaço é restrita a um número pequeno de passageiros nas viagens. A parada pode ser articulada com a seguinte análise do autor: “os turistas viajam porque querem; os vagabundos, porque não têm nenhuma outra escolha” (1998: 118).<sup>36</sup> Esse espaço, ao invés de propiciar sociabilidades, parece que as territorializa, demarca fronteiras.

A viagem está chegando ao fim...

Os intensos e monótonos momentos vividos no ônibus refletem o quanto são paradoxais essas situações. Interações e sociabilidades são construídas neste espaço, bem como existem ações que buscam um “isolamento”, ou, pelo menos, um certo distanciamento das relações desenvolvidas. Tanto num aspecto de proximidade como num de afastamento, os indivíduos não estão ausentes do que acontece ali.

Até aqui, procurei apresentar essas ambivalências referentes aos processos de interação entre os indivíduos. Estas interações estabelecidas pelos agentes estão repletas de influências que estes trazem ao adentrarem no ônibus. Em várias situações ou mesmo em relatos fornecidos pelos passageiros, identificou-se que as pessoas entendem as conversas como um elemento importante nas viagens, nas quais se alia o interesse em conhecer novas pessoas e a sensação de que, através destas interações, a viagem torna-se “mais rápida”. Mas parece que as vantagens destas formas de sociabilidades estão entrecruzadas com dificuldades em estabelecer relacionamentos neste espaço.<sup>37</sup> Existem formas de temor no ônibus que incitam diversas pessoas a construírem técnicas para se manterem afastadas ou protegidas de estranhos.<sup>38</sup> Em alguns passageiros, estas ações conectam-se com o que Georg Simmel chamava de atitude *blasé*.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> Bauman utiliza as noções de turistas e vagabundos como metáforas para discutir a sociedade de consumidores. Para este autor, “a primeira experiência [a metáfora do turista] é vivida como liberdade pós-moderna. A segunda [metáfora do vagabundo], estranhamente, mais parece a versão pós-moderna da escravidão” (1999: 100).

<sup>37</sup> Há a necessidade de estudos mais aprofundados para legitimar as conclusões iniciais que estamos apresentando.

<sup>38</sup> Entre os temores, são citados: medos de assalto, assédios (reclamação presente principalmente entre as mulheres), conversas entediadas, hábitos considerados incomuns, entre outros.

<sup>39</sup> Para Simmel, “os mesmos fatores [a economia do dinheiro e o intelectualismo moderno] que assim redundaram na exatidão e precisão minuciosa da forma de vida redundaram também em uma estrutura da mais alta impessoalidade; por outro lado, promoveram uma subjetividade altamente pessoal. Não há talvez fenômeno psíquico que tenha sido tão incondicionalmente reservado à metrópole quanto a atitude *blasé*” (1979: 13).

Devido aos diferentes estilos de passageiros, esta atitude não é algo com extrema incidência. Quase todas as cidades nas quais este ônibus transita são pequenas ou médias. De acordo com Simmel, isto implica em maneiras distintas de se relacionar com os outros. Para este autor, quando compara as relações entre pessoas da metrópole com de pequenas cidades, acontece que:

Como resultado dessa reserva, freqüentemente nem sequer conhecemos de vista aqueles que foram nossos vizinhos durante anos. E é esta reserva que, aos olhos da gente da cidade pequena, nos faz parecer frios e desalmados. Na verdade, se é que não estou enganado, o aspecto interior dessa reserva exterior é não apenas a indiferença, mas, mais freqüentemente do que nos damos conta, é uma leve aversão, uma estranheza e repulsão mútuas, que redundarão em ódio e luta no momento de um contato mais próximo, ainda que tenha sido provocado (Simmel, 1979: 17).

Esse contraste com as impessoalidades se corporificava no ônibus através das conversas em tons altos entre passageiros (mesmo durante a madrugada), ou outros que insistiam em conversas com pessoas desconhecidas relatando histórias de sua vida. Essas formas de ação demonstram a capacidade de criação humana mesmo em espaços que estruturalmente inspiram a reserva individual.

A busca por um espaço que possa ser vivido individualmente também está presente entre passageiros deste ônibus. Sendo assim, a abordagem de Marc Augé sobre os não-lugares torna-se mais um elemento para a análise. Nos relatos e nas observações presenciei que indivíduos que viajam a trabalho tendem a manter uma relação instrumental com o ônibus. Este fato articula-se com a análise de Augé:

Vê-se bem que por “não-lugar” designamos duas realidades complementares, porém, distintas: espaços constituídos em relação a certos fins (transporte, trânsito, comércio, lazer) e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços. Se as duas relações se correspondem de maneira bastante ampla e, em todo caso, oficialmente (os indivíduos viajam, compram, repousam), não se confundem, mesmo assim, pois os não-lugares medeiam todo um conjunto de relações consigo e com os outros que só diz respeito indiretamente a seus fins: assim como os lugares antropológicos criam um social orgânico, os não-lugares criam tensão solitária (1993: 87).

A viagem para alguns é um meio para se chegar onde o trabalho exige. Nesta relação, o ônibus permite o “descanso” ou um tempo a mais para examinar aspectos do seu trabalho. Isto não significa que estes passageiros não estabeleçam interações no ônibus, mas estas têm, como principal característica, a efemeridade.<sup>40</sup> Bauman, ao tratar de lugares públicos mas não civis, aponta que:

Se a proximidade física não puder ser evitada, ela pode pelo menos ser despida da ameaça de “estar juntos” que contém, com seu convite ao encontro significativo, ao diálogo e à interação. Se não puder evitar o encontro com estranhos, pode pelo menos tentar evitar maior contato [...] A questão é fazer o que quer que digam irrelevante e sem conseqüências para o que pode e deve ser feito (2001: 122).

Este tipo de argumentação sintetiza situações de uma viagem na qual os encontros são percebidos num “presente perpétuo” como lembra Auge (1993: 96), ou ainda, como complementa Bauman, “uma história para não ser continuada” (2001: 111). Como no filme “Clube da Luta”, no qual o personagem Jack diz: “As pessoas que conheço em cada vôo são amigos descartáveis. Durante os vôos, passamos algum tempo juntos”.

Durante o percurso procurei enfatizar a diversidade dos indivíduos e das situações que ocorrem em uma viagem realizada no trajeto de um determinado ônibus. Minhas considerações estão fundamentadas especificamente nas experiências que vivi. Estudos realizados em outros trajetos, em ônibus com outras características - como os “leitos” e em outras regiões, podem levar a outras conclusões. Pois, dentro desta “estrutura metálica e fechada” são construídas ações individuais e coletivas e que trazem para dentro deste espaço uma influência cultural e histórica que criam uma determinada obra. Obra que continuamente recebe novos tons.

Chegamos! Mas outras viagens virão.

---

<sup>40</sup> Ao tratar os não-lugares de Augé como uma das possibilidades presentes no ônibus, tento compreendê-los como mais uma das formas de agir ou como mais um “lugar” dentro de uma determinada “estrutura”. De uma certa forma, Auge também aponta para este aspecto ao afirmar que “o lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugídias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente [...]” (1993: 74).

## REFERÊNCIAS

- AUGÉ, Marc. “Dos lugares aos não-lugares”. In: AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papyrus, 1993.
- BARROS, Myriam Moraes Lins de. “O passado no presente: aos 70 falando do Rio de Janeiro”. **Cadernos de Antropologia e Imagem**. Número 4, Rio de Janeiro, UERJ, 1995, p. 91-106.
- BAUMAN, Zygmunt. “Turistas e vagabundos: os heróis e as vítimas da pós-modernidade”. In: ---. **O mal-estar da pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- . “Turistas e vagabundos”. In:---. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.
- . “Tempo/espço”. In: ---. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. “Etnografia de rua: estudo de antropologia urbana”. In: **RUA - Revista do Núcleo de Desenvolvimento de Criatividade da Unicamp (NUDECRI)**. Campinas, Número 9, Março/2003. p. 101-127. Disponível em: <[www.estacaoportoalegre.ufrgs.br](http://www.estacaoportoalegre.ufrgs.br)>. Acesso em: 12. out. 2000.
- FINCHER, David. **Clube da luta**. 20th Century Fox, 1999 (Filme).
- HALL, Edward. **A dimensão oculta**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1989.
- KASDAN, Lawrence. **O turista acidental**. Warner Bros., 1988 (Filme).
- MAFFESOLI, Michel. “Da proxemia”. In: ---. **O tempo das tribos: o declínio do individualismo nas sociedades de massa**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.
- . “O reino da aparência”. In: ---. **No fundo das aparências**. Petrópolis: Vozes, 1996.
- MARTINS, José de Souza. “Por uma sociologia sensível”. In: ---. **A sociabilidade do homem simples**. São Paulo: Hucitec, 2000.
- MORRISON, James Douglas. **Os mestres e as criaturas novas: apontamentos sobre a visão**. Lisboa: Assírio e Alvim, 1987.
- SIMMEL, Georg. “A metrópole e a vida mental”. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org). **O fenômeno urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

VELHO, Gilberto. “Introdução”. In: ---. **Subjetividade e sociedade**: uma experiência de geração. 3. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

---. “Projeto, emoção e orientação em sociedades complexas”. In: ---. **Individualismo e cultura**: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

---. “O antropólogo pesquisando em sua cidade: sobre conhecimento e heresia”. In: VELHO, Gilberto (coord.). **O desafio da cidade**: novas perspectivas da antropologia brasileira. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

Unioeste  
Universidade Estadual do Oeste do Paraná  
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação  
— [www.unioeste.br](http://www.unioeste.br) —

REVISTA VARIA SCIENTIA

Versão eletrônica disponível na internet:

<http://e-revista.unioeste.br>

V A R I A  
S C I E N T I A