

## PARA ALÉM DE UM MEIO DE TRANSPORTE: O ÔNIBUS E SUAS POSSIBILIDADES

**Rosana Roseo Batista<sup>1</sup>**  
Universidade Federal do Ceará

**Eixo Temático de submissão:** Temas Interdisciplinares

### Resumo

A discussão desenvolvida neste texto está centrada em analisar as possibilidades de entendimento sobre o ônibus, para além de sua característica principal como meio de transporte. Para isso, foi realizado um levantamento bibliográfico com essa temática, além de pesquisas com palavras-chaves que se relacionam com o objeto proposto. Assim, recorreremos, principalmente, aos trabalhos da pesquisadora Janice Caiafa (2002) sobre os coletivos e discutimos à luz dos conceitos de lugar e não-lugar propostos por Marc Augé (1994). Dialogamos ainda com os estudos sobre cotidiano de Michel de Certeau (2012) e Maurice Blanchot (2007), e os relacionamos aos conhecimentos sobre lugares heterotópicos sugeridos por Michel Foucault (1986). Por fim, concluímos que as práticas interacionais cotidianas desenham e modificam as dinâmicas socioespaciais desses locais e que, devido à riqueza de possibilidades de análises dessa temática, a pesquisa carece de continuidade.

**Palavras-chave:** Cotidiano. Heterotopia. Lugar. Não-lugar. Ônibus.

### 1. Introdução

Os ônibus foram desenvolvidos fundamentalmente para suprir uma necessidade de locomoção pela cidade. De lá para cá, entretanto, por mais que ainda preserve sua finalidade original de transportar pessoas de uma parte a outra, já se evidencia outras funções sociais que exerce, principalmente nos grandes centros. Uma delas é a sua capacidade de promover a dispersão. Isso porque o ônibus possibilita aos usuários o afastamento de sua vizinhança, que lhe é familiar, corriqueira e confortável, ao passo em

---

<sup>1</sup> Aluna do Programa de Pós-Graduação em Comunicação pela Universidade Federal do Ceará, integrante do projeto de pesquisa Narrativas de Consumo de Cidades e bolsista Capes. E-mail: rosanappgcom@gmail.com.

que permite o contato com diversas regiões citadinas e viabiliza a ocupação de espaços públicos (CAIAFA, 2002).

Uma outra função social que o ônibus exerce é a democratização dos espaços da cidade, ao passo que a realiza, pois esta não existe sem mobilidade em suas ruas, avenidas, becos, vielas, etc. Como bem disse Janice Caiafa, a cidade não existe se toda movimentação ocorrer apenas em locais privados e já previstos, como shoppings centers e condomínios. Sendo assim, os transportes públicos possibilitariam a fuga a um sistema que visa a privatização do movimento<sup>2</sup> e efetivariam a existência da polis, ao mesmo tempo em que proporciona uma lógica interacional semelhante à que ocorre em ruas e praças, reunindo estranhos, o que “vai desencadear o potencial comunicativo do transporte público” (DELGADO, 2007, p. 34).

Esse potencial comunicativo se concretiza através da interação entre os usuários desses transportes públicos, sejam eles passageiros, trabalhadores das companhias de ônibus, performers, pedintes, dentre outros indivíduos facilmente encontrados nas viagens, e os estímulos comunicacionais nos ônibus são os mais diversos. Eles podem vir por parte dos usuários, das condições da viagem, das informações afixadas nas suas paredes e até mesmo das imagens da cidade que passam velozmente pelas janelas. Desde a hora que entramos, até a descida no ponto final da viagem, somos confrontados por inúmeras mídias escritas, faladas, palpáveis ou não, e emitimos também informações visuais, sonoras e táteis. Belchior diz que os ônibus são apenas meios de transporte até que sejam atribuídos a ele a condição de cenário para ações performáticas (BELCHIOR, 2010, p. 45). Assim, entendendo o ônibus também como uma plataforma de interações, nos sentimos à vontade de questionar seu entendimento como, exclusivamente, um meio de transporte.

## 2. Fundamentação Teórica

---

<sup>2</sup> Ver Caiafa, 2002, p. 21.

Antes de discorrermos sobre as possibilidades do ônibus, entendemos ser necessário nos debruçar sobre sua razão primeira de existir, o transporte de pessoas, e de como isso é tratado pelas lentes que teorizam a temática. Nesta perspectiva funcional, o coletivo funcionaria apenas como um local de passagem, e não como um destino final. Esse tipo de espaços, o antropólogo Marc Augé vai classificar como não-lugares<sup>3</sup>, pois eles seriam constituídos com fins de transporte, trânsito, comércio e lazer, onde a circulação ocorre de modo acelerado, e em que não a busca por eles como destinos finais, funcionando sempre como locais de passagem. Ele aponta os meios de transporte, os centros comerciais e as ruas como exemplos desse conceito (AUGÉ, 1994).

Em se tratando dos ônibus como não-lugares, a relação que possui com seus usuários é primariamente contratual e essa condição pré-estabelecida é sempre lembrada no momento oportuno. A catraca, o cobrador e a passagem a ser paga funcionariam, então, como lembretes dessa condição que, para Augé, impossibilita a criação de laços reais e criaria o que ele denomina como tensão solitária. Allan Mocellim vai concordar com essa ideia e acrescentar que nesses espaços a comunicação é indiferente e dirige-se a um homem mediano, que podem ser todos ou qualquer um (MOCELLIN, 2009). Isso pode ser evidenciado nas comunicações oficiais afixadas no interior dos coletivos, tais como “Não pare nos degraus”, “confira seu troco”, “obrigado por viajar conosco”, “assento preferencial”, dentre outros, que se dirigem a cada um ou a todos do mesmo modo, como se houvesse uma unidade.

Apesar de reconhecermos as características que fazem do ônibus um não-lugar, precisamos levar em consideração que os indivíduos que o utilizam não o fazem de modo passivo, mas que respondem aos mais variados estímulos comunicacionais evidenciados no espaço em questão, e que são essas respostas que modificam suas dinâmicas socioespaciais, fazendo dele também um lugar. Para Michel de Certeau, os lugares são “a ordem (seja qual for) segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência [...] e que implica uma indicação de estabilidade” (CERTEAU, 2012, p. 184), enquanto

---

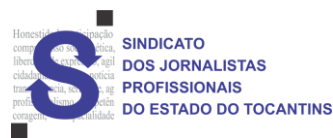
<sup>3</sup> Ver Augé, 1994.

para Augé, eles “se completam pela fala, a troca alusiva de algumas senhas, na convivência e na intimidade cúmplice dos locutores” (AUGÉ, 1994, p. 73), possuindo identidade, relações e história. Ao passo em que Certeau faz essa designação pela confluência de personalidades, Augé defende uma identidade própria dos ocupantes do espaço. Para Wesley Xavier, o lugar é uma parcela do espaço que possui identidade e o fornece significado e sentido a ele (XAVIER et al, 2012, p. 40).

Essas definições dialogam com a realidade cotidiana das viagens de ônibus pela cidade, o que nos permite classifica-los, também, como lugares, pois em dados momentos a relação contratual e a comunicação indiferente é ultrapassada de alguma forma, e podemos conferir neles uma identidade, história e relações estabelecidas em seus espaços. Para alguns usuários, como um performer, por exemplo, que adentra no transporte coletivo em busca de plateia e donativos, local não é somente uma passagem, mas sim um destino final, o seu local de trabalho. Ali o artista se relaciona com os passageiros e com o recinto, sua atividade obedece à identidade espacial (barulhenta, movimentada, apertada, efêmera) e, involuntariamente ou não, ele se faz gravar na história daquelas viagens. Mesmo que os passageiros optem por não lhe darem atenção, aquele indivíduo modificou minimamente as relações socioespaciais daquele lugar, nem que tenha sido apenas para ele. Augé vai reconhecer que os espaços podem ser mistos, estar misturados, interpenetrados (AUGÉ, 1994), ao passo que Teresa Sá afirma que os não-lugares de uns podem ser os lugares de outros (SÁ, 2014, p. 213). Sendo assim, a leitura do espaço dependeria, então, do ponto de vista pelo qual estará sendo observado.

### 3. Metodologia do estudo

Essa pesquisa surgiu do estranhamento que se deu entre a realidade cotidiana vivenciada nas viagens de ônibus na cidade de Fortaleza, no Ceará, e os conceitos que apresentam esse ambiente como um espaço de passagem, em que seus usuários são passivos ou indiferentes aos estímulos comunicacionais que se apresentam. Assim, unindo a experiência do dia-a-dia dessas trajetórias com a necessidade de apresentar a

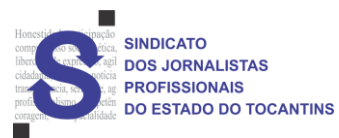


riqueza de possibilidades existentes nesses percursos que cruzam toda a cidade, é que foi realizado um levantamento bibliográfico que abrangeu palavras-chave como ônibus, cotidiano, rotina e heterotopias. Para isso, a pesquisa se deu em dois momentos principais. Primeiro, recorremos aos autores clássicos que abordam esses temas, como Michel de Certeau, Maurice Blanchot, Janice Caiafa e Michel Foucault. Em seguida, buscamos nos periódicos da Capes o que havia de mais recente e relevante em pesquisas nesse mesmo viés sendo produzido pela comunidade acadêmica. Como critérios de busca no portal, estabelecemos um filtro de seleção do que foi publicado nos últimos 5 anos e apenas os artigos revisados por pares.

## **5. Considerações finais**

Diante dessa discussão, podemos começar a pensar o ônibus para além de sua razão funcional. Ao transitar pela cidade, levando consigo milhares de pessoas todos os dias, ele aproxima realidades diversas e possibilita que a cidade, enfim, flua de maneira real, para além dos itinerários prescritos pelo capital, que visam o confinamento dos indivíduos por trás de muros de consumo e medo. Os transportes coletivos promovem, então, uma fuga ao cotidiano confortável da residência e da vizinhança ao aproximar estranhos, tal qual ocorre nos espaços públicos, como nas praças, por exemplo. Sua organização espacial interna e as condições encaradas em suas viagens, propiciam interação social entre os usuários de seus serviços e, a partir do compartilhamento de códigos comuns desse convívio, inicia-se todo um processo de alteração das dinâmicas imaginadas para este espaço.

Apesar disso, entendemos que a percepção de um espaço é pessoal e que, enquanto para uns as viagens trazem consigo todo um potencial de sociabilidade, para outros esses trajetos não ultrapassam sua proposta inicial de locomoção pela cidade. Sendo assim, reconhecemos que os lugares de uns podem ser os não-lugares de outros e que, para entendermos esses fenômenos, precisamos levar em consideração a observação do



cotidiano dessas trajetórias, mesmo que saibamos que analisá-lo não é uma atividade fácil, pois a existência da rotina pressupõe que isso naturalmente por nós. Por fim, assumimos que a pesquisa ainda está em andamento e que, por isso, carece de maior aprofundamento teórico e prático, o que será realizado em trabalhos posteriores.

## Referências

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

BELCHIOR, Marcela. **Sacolejar no ônibus: deslizos da comunicação na performance em trânsito.** Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). São Paulo, p. 117. 2010.

BLANCHOT, Maurice. A fala cotidiana. In: \_\_\_\_\_. **A conversa infinita 2: a experiência limite.** São Paulo: Escuta, 2007. p. 235-246.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas. Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano. Artes de fazer.** Petrópolis: Vozes, 2012.

DELGADO, Manoel. **Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropologia de las calles.** Barcelona: Anagrama, 2007.

FOUCAULT, Michel. **“Of other spaces”.** Tradução: Pedro Moura. *Diacritics*, v.16, no.1. Baltimore, 1986.

FOUCAULT, Michel. **O corpo utópico, as heterotopias.** São Paulo: Edições, 2013.

MOCELLIM, Alan. **Lugares, Não-Lugares, Lugares Virtuais.** Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC. Vol. 6, no. 3, jan/jul, 2009.

SÁ, Teresa. **Lugares e não-lugares em Marc Augé.** *Tempo Social*, São Paulo, vol. 26, n. 2, p.209-229, nov/2014.

XAVIER, Wescley Silva. et al. **O imaginário dos mascates e caixeiros-viajantes de Minas Gerais na formação do lugar, do não lugar e do entrelugar.** *R.Ad.*, São Paulo, v.47, n.1, p.38-50, jan/fev/mar, 2012.