

“Metamorfose ambulante”: uma viagem de ônibus como rito de passagem



Rodrigo Pollari Rodrigues¹
Sérgio Ivan Gil Braga²

*É chato chegar
A um objetivo num instante
Eu quero viver
Nessa metamorfose ambulante
Raul Seixas e
Paulo Coelho*

Resumo

Este artigo configura-se como um texto etnográfico sobre uma viagem de ônibus da linha “678”, em Manaus, retratando as relações de sociabilidade, sobretudo de conversa, das pessoas que se deslocam de bairros populares desta cidade, daqueles que tomam o ônibus no bairro Jorge Teixeira e adjacências, Zona Leste, para um domingo de lazer, na praia da Ponta Negra, local de residências de segmentos sociais mais abastados. A conversa foi analisada enquanto “dádiva de palavras” (CAILLÉ, p. 2002), com ênfase no comportamento ritualístico dos sujeitos em viagem, apreendida aqui como “rito de passagem” (VAN GENNEP, p. 2008).

1 Graduando em Ciências Sociais na Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e Graduando em Direito na Universidade do Estado do Amazonas (UEA). Auxiliar de pesquisa no Projeto “Festas Religiosas e Populares na Amazônia: cultura popular, patrimônio imaterial e cidades” (2008–2010), coordenado pelo Prof. Dr. Sérgio Ivan Gil Braga, com financiamento da FAPEAM. Membro do Grupo de Pesquisa “Cultura Popular, Identidades e Meio Ambiente na Amazônia”, cadastrado no CNPq e certificado pela UFAM. Bolsista de iniciação científica do CNPq (2007 – 2009).

2 Professor do Departamento de Antropologia, do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, do Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia (UFAM) e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (UFAM). Pesquisador da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM) e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).



Palavras-chave: Antropologia urbana. Sociabilidade. Manaus.

Abstract

It's an ethnographic text about a bus ride route “678”, in Manaus. The text portraits the people's relations of sociability, above all conversations, who travel by bus from popular neighborhoods of the cities, especially Jorge Teixeira, East Zone, for a leisurely Sunday on the Ponta Negra beach, a place where wealthy social groups live. The conversations were analyzed herewith as “gift of words” (CAILLÉ, p. 2002), emphasizing the people's ritualistic behavior. The bus ride was looked at here as a “rite of passage” (VAN GENNEP, p. 2008).

Keywords: Urban anthropology. Sociability. Manaus.

Uma viagem, no sentido antropológico do termo

Mary Douglas, em seu livro *Pureza e Perigo* (1991), refere-se às proibições que os hebreus cativos do império faraônico vivenciaram em sua cruzada de fé e exílio em direção à “terra prometida”, a “terra sem males”, de fruição e respeito mútuo, também fundada na bem aventurança espiritual. O *Êxodo*, do *Antigo Testamento*, documenta esta façanha e constitui material para interpretação antropológica da autora, sugerindo a idéia de ‘viagem’ e tudo o que uma caminhada como esta pode envolver. Nesta viagem, a autora interpreta as várias proibições, expressas no livro bíblico do *Levítico*, como a de abster-se de relações sexuais, sob pena de os viajantes se tornarem impuros; proibições alimentares, como se abster de carne de porco, entre outras mais. Observa-se que os migrantes encontram-se sob um conjunto de prescrições que visam assegurar as condições físicas e morais da “travessia”, na qual se é pessoa, individualizada, mas também coletividade, sujeita aos anseios e regras de uma maioria.



Não seria muito distante visualizar esta situação antropológica descrita por Mary Douglas (1991) entre aqueles que se deslocam de ônibus no contexto da cidade, posto que realizam uma viagem no sentido estrito do termo. Este é o nosso propósito neste texto: interpretar comportamentos culturais que seriam próprios dos passageiros de uma viagem de ônibus como o “678”, que leva trabalhadores e outras categorias de sujeitos de bairros populares da cidade, em um domingo, para a Ponta Negra e sua praia, entendida aqui como a “terra prometida”, onde todos são “banhistas” e cidadãos que, somente em virtude do ônibus, têm condições de adquirir seu direito à praia e, por conseguinte, à cidade.

Uma viagem de ônibus à Ponta Negra

A viagem tem início no bairro Jorge Teixeira¹, mais especificamente na avenida Camapuã, onde fica situado o Terminal 4 (T-4). Os terminais em Manaus são plataformas de integração, sistema que permite ao usuário pegar vários ônibus “pagando um” somente, o de origem. Assim, os terminais são fechados. Quem se encontra no interior do terminal já efetuou o pagamento da tarifa², seja no próprio terminal, ou então em algum outro ponto de embarque. Dentro do terminal, os embarques são realizados por onde, normalmente, se desembarca, de forma que não há que se passar pela catraca, como acontece no decorrer da viagem. Estima-se que a viagem de alguns passageiros presentes nesta plataforma já havia começado em outros bairros.

Estamos em um domingo, pela manhã, aproximadamente dez horas, hora em que a frequência de passageiros indo para a Ponta Negra é maior, pois em grande parte dos casos se quer aproveitar o final de semana para acordar um pouco mais tarde que o de costume. A linha de ônibus que constitui nosso referencial empírico de observação, o “678”, que tem no T-4 seu ponto inicial, é aguardada na plataforma de embarque com ansiedade. Próximo ao espaço destinado ao estacionamento do ônibus e posterior embarque de passageiros, vê-se a formação de uma fila, garantindo a quem se preocupou em chegar com antecedência e

agüentou com paciência a espera, o direito à prioridade de acesso ao ônibus e poder, quem sabe, “ir sentado”. Porém outras pessoas preferem arriscar “ir em pé” a ficar na fila. Estes se sentam em bancos próximos à plataforma. Observa-se ansiedade nas pessoas e pouca conversa. Quando conversam, é a respeito do ônibus e de sua demora, na maioria das vezes em tom de reclamação.

Há um momento de tensão a mais na espera, quando aparece um ônibus ao longe, no qual se deposita a esperança de ser o aguardado, e quando frustrada [a expectativa], a tensão se dissipa e cede espaço novamente a comentários e reclamações referentes à demora do ônibus. A ansiedade dura toda a espera, e quando finalmente o “678” surge, mostrando o número de identificação, observam-se manifestações de alívio, comentários e suspiros.

O embarque é outro momento de tensão. Já aliviados com a chegada do “678”, os jovens que preferiram ficar sentados nos bancos do terminal, rapidamente, se posicionam próximos à porta de entrada do ônibus, aguardando uma oportunidade para “furar” a fila. Quando um finalmente consegue seu intento, as pessoas que se encontram na fila protestam verbalmente, condenando a atitude e por fim chamam a atenção do motorista e do cobrador, para que os mesmos “botem ordem” na situação. De fato, a fila por si mesma é algo que inspira dúvidas, pois o motorista do ônibus “expresso” quando abre simultaneamente as duas portas, para o acesso dos passageiros, visando a um embarque mais rápido, contribui para certa desorganização no acesso ao ônibus.

Quando o “678” sai do T4 (Jorge Teixeira) rumo à Ponta Negra, após o embarque, recebe lotação máxima de passageiros no T5, tornando as condições de observação antropológica mais favoráveis no interior do ônibus, em especial nos comentários proferidos pelos passageiros, não raro reclamando das condições de transporte e superlotação do “678”. Os procedimentos de embarque são semelhantes àqueles já descritos anteriormente, acrescentando-se que, também no T5, localizado no início da Avenida Grande Circular no bairro São José, o “678” recebe passageiros vindos de outros bairros da zona leste.



Os “carros”, nome pelos quais os veículos são chamados pelos cobradores e motoristas, que servem à linha “678”, são de dois tipos: o “normal”, composto de um carro só, com embarque por trás e desembarque pela frente; e o “articulado”, também conhecido como “sanfonado”, “minhocão” e “expresso”, com o mesmo sentido de embarque, composto de dois carros que se juntam por uma articulação em forma de “sanfona”. A maioria dos assentos, como no caso do tipo normal, está voltada para a frente, mas, no caso do “articulado”, alguns estão voltados para a parte de trás do veículo, o que força as pessoas a ficarem se olhando, o que lhes causa um certo incômodo. As nossas observações no interior do ônibus referem-se ao “expresso”, posto que somente este tipo de ônibus funciona aos domingos, na medida em que o “carro normal”, com menos assentos que o “expresso”, não daria conta do número de passageiros que durante todo o domingo vão e voltam da Ponta Negra.

No curso da viagem, quando os passageiros têm que passar pela catraca, estes preferem fazê-lo logo após o embarque, a fim de conseguir algum assento vago e, se não o obtiverem, aguardar um lugar “vazio”, também motivo de cobiça e disputa, no caso, por exemplo, de alguém desembarcar no decorrer da viagem.³

Assim que passam pela catraca, ou por uma das portas dianteiras do coletivo, no caso de embarque realizado no terminal, os passageiros que vão se acomodando, sentados ou não, sentem-se mais à vontade, inclusive para conversar entre seus pares, já que a ida à Ponta Negra está garantida. A conversa também pode ser entabulada por ocasião do embarque ou desembarque do coletivo. Estas e outras situações, inclusive as mencionadas anteriormente, poderiam ser “lidas” na perspectiva da teoria social dos ritos, enquanto formas características de comportamentos ritualizados pelos homens.

De acordo com Van Gennep (2008), há três estados em ritos de passagem, decompostos quando submetidos à análise: *separação*, *margem* e *agregação*. Identificamos a mobilidade dos passageiros no interior do ônibus a cada um desses estados. O “antes de passar pela catraca” se constituiria em rito de

separação, expressos em discussões e reclamações, também buscando abandonar momentaneamente um contexto de trabalho ou de vizinhança de bairro.

Ao passar pela catraca, o usuário encontra-se em um momento de liminaridade⁴, ou de margem, que estabelece a passagem entre o fora e o efetivamente dentro do ônibus. Neste momento são requeridas ao passageiro diferentes provações face ao cobrador, “dono da passagem”: o dinheiro referente à tarifa ou, quem sabe, educação, simpatia, quando porventura não se tem o valor e se quer entrar sem pagar nada, “pulando a catraca”. Arruaceiro tem que ficar atrás, ou fora do ônibus. Assim, o passageiro que teve acesso à parte posterior do coletivo, quando passou pela catraca, sente-se à vontade para gozar dos prazeres de sua nova condição, a de passageiro, de cidadão.

Assim, identificamos o espaço interno do ônibus como um todo social que pode ser estruturalmente dividido em três partes que correspondem aos três estágios dos ritos de passagem propostos por Van Gennep (2008), a saber: “antes da catraca” (separação), “ao passar pela catraca” (liminaridade) e “após a catraca” (agregação). Por outro lado, podemos identificar a viagem propriamente dita como um outro todo social mais amplo e abrangente; por conseguinte, passível de uma estruturação análoga, na qual o ônibus torna-se o referencial de liminaridade e não mais a catraca, na medida em que ele representa a passagem da casa para a praia. Como bem lembra Marcel Mauss (1981, p. 414), é como se “as coisas fossem concebidas numa série de círculos concêntricos ao indivíduo: os mais afastados, os que correspondem aos gêneros ou situações mais gerais, são os que correspondem às coisas que o tocam menos; estas tornam-se-lhe menos indiferentes na medida em que se aproximam dele”. Em outras palavras, há no viajante a idéia geral do deslocamento de ônibus da casa à praia e vice-versa. Esta situação é vivida, inconscientemente, com toda a intensidade no microcosmo do ônibus que, em linhas gerais, reproduz no espaço interno ansiedade, educação, entre outros comportamentos que buscamos apreender nas condutas ritualísticas sugeridas por Van Gennep (2008).



Para este mesmo autor, o embarque para uma viagem constitui passagem ritualizada pelos homens, pois nesse momento o viajante assumiria uma nova condição, assim como no momento do desembarque. Passada uma hora desde que saímos, chegamos ao “fim” da viagem e os passageiros se amontoam na parte da frente do ônibus ao lado do motorista, a fim de “competir” para “sair primeiro”. Há na extensão da praia da Ponta Negra quatro “paradas de ônibus”, onde os passageiros desembarcam. É comum, e motivo de discussões, algumas pessoas, as quais só descerão dois ou três pontos adiante, “empatarem”, por ansiedade e medo de perder o ponto, a passagem de pessoas que irão desembarcar imediatamente.

Embora sejam visíveis as discussões, o desembarque feito de forma educada ainda é o mais freqüente, como se percebe nos pedidos de “licença” e no recorrente agradecimento ao motorista pela viagem antes de “descer”: “obrigado, motorista!”, “valeu, motora!”, entre outras expressões. Por mais que tais situações se constituam “separação”, na qual há o abandono de uma condição anterior, a de passageiro, se deseja que tal separação ocorra da melhor forma possível, pois o viajante provavelmente busca também adquirir prestígio pessoal entre aqueles que se mantêm no ônibus, e entre aqueles que o estão acompanhando nessa nova condição, sobretudo, de “banhista”, entre outras. Passada a condição de liminaridade da porta de saída do ônibus, se tem o momento de pós-liminaridade, ou de agregação, que pressupõe aceitação de tais categorias de pessoas entre os outros ex-passageiros. Assim, mesmo os comentários se alternando entre grosserias e palavras de ordem, nunca é bom começar um domingo na praia com discórdias, até porque se pode encontrar, ao longo do dia na praia, algum desafeto resultante de situações indesejáveis no ônibus.

A ansiedade do desembarque, a vontade de ser o primeiro e a discordância de quem é ameaçado de ficar para trás, provavelmente explicam a disputa que se trava no momento do desembarque, quando a viagem de ônibus que termina abre concomitantemente um novo ciclo ritualístico, que constitui diferentes



“viagens” ou trajetórias percorridas pelos sujeitos na praia. Mesmo que um dia na praia represente uma curta viagem, algumas horas de prazer, o que distingue os sujeitos são os diferentes “projetos” de vida, formas que escolheram para aproveitar o seu dia de domingo. É provável que esta expectativa que se encontra no desembarque gere um certo controle social entre os próprios indivíduos, já que a figura do cobrador e do motorista ficou para trás no momento da catraca e no desembarque na praia.

A Ponta Negra

A Ponta Negra é um bairro que surgiu em função de sua praia, situada na zona oeste da cidade, banhada pelo Rio Negro. Antes dos anos 60 do século passado, somente se tinha acesso à praia por meio de barcos; porém, a partir desta década, uma estrada foi aberta, ligando o centro à Ponta Negra. Esta estrada apresentava no início pouca segurança, tanto por não dispor de iluminação como também por não ser asfaltada. Sua situação melhorou com seu asfaltamento, a que se seguiu a inserção de unidades residenciais, como o Jardim Europa, nos anos 70. A Ponta Negra, desde esse tempo, é local de reunião de várias categorias de pessoas de Manaus, principalmente nos meses mais quentes da cidade (agosto, setembro e outubro), quando as praias estão “maiores” com o recuo das águas do Rio Negro, e o clima se torna mais propício para práticas recreativas. Isso se tornou mais constante após o processo de modernização e requalificação urbana da área, que lhe deu sua configuração atual (JORNAL DO COMÉRCIO, 2007).

Hoje, a Ponta Negra é um complexo de lazer onde se concentram múltiplas atividades e equipamentos urbanos voltados ao esporte, caminhadas, frequência aos bares, praia, além de espaço destinado a grandes eventos: ano novo, com a queima de fogos na praia, já tradição na cidade; a parada *gay* que tem edição todo ano e traz para a Ponta Negra número considerável de trios elétricos, que tocam todos os estilos de música, apoiada por várias lideranças e pessoas de influencia local; o dia do *rock*, 13 de julho, no qual grupos musicais do estilo



rock demonstram suas aptidões musicais para o público; o aniversário da cidade, no dia 24 de outubro, com shows de artistas locais e nacionais, espetáculos dramáticos, dentre outras atividades financiadas pelo poder público. Há também competições esportivas, de ciclismo e corridas pedestres realizadas na Estrada da Ponta Negra, de motociclismo, na praia, e de futebol e voleibol, nas quadras de areia.

Porém, a Ponta Negra não é um lugar somente orientado para o lazer. Conta com prédios de alto padrão que, em geral, têm vista para a praia e para o Rio Negro, o que a torna um dos metros quadrados mais caros da cidade. A Ponta Negra, então, é um espaço tanto de lazer quanto de residências, o que cria certa tensão entre os “moradores” e os “visitantes”. É constante ouvir de moradores sua insatisfação com o que ocorre na Ponta Negra aos finais de semana, como barulho, engarrafamento, falta de segurança, embora nunca tenham “descido” nessas ocasiões. Mas não são esses moradores que nos interessam, pelo menos neste momento, e sim os “visitantes”, os “viajantes” do “678”. Cada categoria de pessoas que desembarca na Ponta Negra, como jovens, famílias, dentre outros, escolhe na diversidade de equipamentos que o espaço agrega aquele que lhe interessa.

A praia é o lugar preferido dos jovens, assim como os bares da “parte baixa”, conhecidos como *inferninbos*; as músicas mais tocadas são o brega e o forró. A maioria dos bares recebe o nome de seu “dono” (Vera’s bar; Angelo’s bar; Bar do Chiquinho etc.), onde se observa o consumo de cerveja e outras bebidas alcoólicas, mas também a possibilidade para o almoço, com “pratos” a preços populares, inclusive com a permissão do comerciante para repetir as guarnições, ou seja, arroz, farofa, vinagrete. A carne é servida apenas uma vez, como frango ou carne assada, ou carne de panela.

Nos bares do calçadão superior, da “parte alta”, as músicas mais tocadas são a MPB e toadas de boi-bumbá, incluindo nesta última *performances* de figurantes e dançarinos apresentando um espetáculo reduzido dos bois-bumbás

de Parintins. Neste caso, as apresentações são realizadas à noite. A alimentação aqui é mais cara em comparação aos bares da parte baixa, posto que um jantar para duas pessoas pode custar em média quatro vezes mais. As bebidas alcoólicas também são mais caras do que as dos bares do calçadão inferior.

Pela manhã, é comum encontrar no calçadão pessoas que fazem caminhadas, tanto moradores quanto visitantes. Estes últimos utilizam-se preferencialmente de automóvel particular, embora aos finais de semana o público aumente com moradores de outros bairros que igualmente se ocupam de tais atividades. Aproveita-se também para apreciar a paisagem do Rio Negro. Acrescente-se que este é um dos poucos momentos em que se vêem os “moradores” fazendo uso dos equipamentos da Ponta Negra. Outra ocupação que merece destaque é a chamada “feira de artesanato” organizada pela Prefeitura aos finais de semana, que, além de barracas orientadas para a venda de produtos manufaturados, conta com algumas barracas de alimentação.

As famílias visitantes usufruem a praia, o parquinho e os restaurantes, ou consomem a própria comida que trazem de casa, pois um dia de praia deve ser aproveitado ao máximo na beira do rio. Na época de inverno, com a subida das águas, de dezembro a junho, a praia propriamente dita fica reduzida às imediações do Hotel Tropical, uma “prainha” improvisada em uma rampa cimentada usada outrora pela Associação Amazonense de Remo para o desenvolvimento de suas atividades, hoje transferidas para outro local da praia. As pessoas pegam sol e tomam banho de rio, mas muita gente não gosta, embora as alternativas fiquem reduzidas, posto que ouviram dizer que o hotel despeja dejetos sanitários no Rio Negro. Ainda assim, grupos costumam fazer rodas de capoeira e com instrumentos musicais tocam vários ritmos, como pagode, funk, entre outros.

Um desses grupos, ao som das músicas, joga capoeira no que sobrou de areia da praia. A música e a capoeira, que no início faziam parte apenas da atividade do grupo, acabam socializando os demais, que acompanham o grupo cantando as músicas e, às vezes, ensaiam um pouco de capoeira. O grupo ganha



visibilidade, e um rapaz se permite mandar “beijinhos” para outro rapaz que está tocando pandeiro. Este acha engraçado e começa a conversar com o primeiro, simulando uma voz feminina, dizendo, porém, que não estava interessado na sua proposta.

Seu Raimundo⁵, vendedor do famoso “queijinho” (queijo coalho, cortado em cubos e espetados por um espeto de madeira assado em um “forninho” portátil), trabalha há 18 anos na Ponta Negra e relata, lembrando um pouco do passado do lugar, que “isso tudo aqui era só barranco, primeiro vieram esses bares daqui de baixo e depois os lá de cima”. Uma das principais reclamações e reivindicações dele é a respeito da sujeira encontrada na orla, além dos matos que crescem na praia, dando um aspecto de abandono ao local, termina se perguntando: “o que os turistas vão pensar?”.

Seu Joaquim, permissionário de um dos bares mais curiosos do calçadão inferior, que é também um “mercadinho”, vende de tudo, desde pasta de dente até produtos não perecíveis como feijão, arroz, quando perguntado a respeito do “mercadinho”, responde que começou o negócio depois que surgiu a demanda por esse tipo de produto, tanto pelas pessoas da praia quanto das pessoas que moram em comunidades vizinhas. Em suas palavras: “o pessoal compra tudo aqui”.

Mas, afinal, o que motiva essas pessoas a saírem dos seus bairros de origem, e em um ônibus, lotado como o “678”, vivenciarem um domingo na Ponta Negra?

Ônibus: menor/melhor distância entre dois pontos

Segundo Lévi-Strauss (1993, p. 290), o morador atual de uma metrópole qualquer levaria horas para “encontrar a paz nos campos e bosques”, posto que muitos deles moram em bairros distantes, com infra-estrutura precária, inclusive de equipamentos urbanos orientados ao lazer. Nesse sentido, um fim-de-semana



implicaria buscar outros lugares para fruição na cidade, em direção a locais de lazer, em busca da natureza e outros motivos mais, que representem um desconto do cotidiano, que não encontram em seus bairros de origem. De fato, com o crescimento e expansão urbana das grandes cidades, as distâncias dos bairros em relação aos pontos ou centralidades de lazer, tornam-se cada vez maiores, o que dificulta a mobilidade das pessoas entre esses diferentes pontos.

Esta mobilidade que ocorre dentro da cidade, com sujeitos oriundos de diferentes bairros, entre os quais provavelmente muitos de origem no meio rural, em busca de ocupações mais favoráveis e prazerosas, mesmo que de modo efêmero, poderia ser comparada, enquanto propósitos, à idéia de migração do campo para cidade, enquanto passagem de uma situação desfavorável para uma mais favorável, como atesta Durhan (1973, p. 112). Quando indagando o motivo das migrações, encontra como resposta recorrente a idéia da melhoria de vida, ou na linguagem de seus informantes: “pra melhorar de vida”. Não seria forçoso ampliar essa idéia inserida em um contexto de migração, para um contexto de mobilidade interna na cidade. Assim, se visualizaria de um deslocamento realizado por residentes de bairros periféricos – com pouca infra-estrutura, fruto de uma urbanização de pouco ou nulo planejamento e, por conseguinte, com poucas áreas livres de lazer – para áreas ditas nobres da cidade, marcadas pelas belezas naturais e também por intervenções urbanas do poder público que direcionam seus usos para o lazer, uma “mudança de vida”, mesmo que efêmera, circunstancial, no âmbito da cidade, num dia de domingo. De fato, o que motiva tal deslocamento que é longo e cansativo, é justamente a idéia de melhoria de uma situação desfavorável em um primeiro momento para uma favorável no segundo momento, no que diz respeito ao lazer.

Segundo Vasconcellos (2001), a mobilidade aumenta de acordo com a renda, principalmente pelo uso do automóvel privado, enquanto o transporte coletivo público é utilizado principalmente pelas pessoas de baixa renda. De fato, as pessoas de baixa renda não têm condições de adquirir um carro, e as distâncias



dos bairros em relação aos pontos ou centralidades de lazer continuam existindo, demandando de forma absoluta o transporte coletivo tanto para as atividades cotidianas como para o lazer dos finais de semana e feriados. Dessa forma, o ônibus se constitui em um meio que contribuiria para o exercício da cidadania e mobilidade para as classes mais populares que não dispõem de recursos para adquirir um automóvel, facilitando assim que os mesmos não fiquem “presos a um equipamento cultural precário” (DURHAN, 1973), pelo menos no que diz respeito ao lazer, facultando aos “viajantes” o seu direito à cidade. Em outras palavras, trata-se de “ampliar um universo de vivências sociais” no contexto da cidade (DURHAN, 1973).

Acrescente-se que entendemos o espaço interno do ônibus para além de sua importância funcional imediata, ou seja, como um espaço culturalmente construído pelos sujeitos que fazem uso dele. Os sujeitos em questão, percebidos enquanto “viajantes”, estão em constante mobilidade, de acordo é claro com suas possibilidades, mas de forma geral estão procurando passar de uma situação menos para uma mais favorável. Nos termos de Roberto Da Matta (1997), o ideal é poder sentir-se em “casa”, inclusive no espaço público. E no domingo, dia destinado ao desconto do cotidiano, descansar, festejar, refrescar a cabeça, sair de casa torna-se uma opção de lazer, uma vez que não há sequer áreas livres de lazer, quem dirá uma praia, para realizar atividades que seriam próprias de um domingo. A Ponta Negra, segundo um informante, “é a única praia que dá pra ir de ônibus”.

A viagem de volta

As pessoas começam a retornar por volta das quatro e cinco horas da tarde. Seguem um dos trajetos que ligam o calçadão inferior ao superior, onde fica a principal parada de ônibus. Apesar de este ser o horário de pico, até o dia seguinte há pessoas aguardando os ônibus a fim de voltar para casa. Pela



grande concentração nas paradas no horário de pico, as pessoas se acomodam ou incomodam nas filas conforme vão chegando às paradas, o que deixa aquelas enormes, chegando até a dar voltas no calçadão, o que atrapalha a passagem dos demais transeuntes. Para as famílias que trazem filhos pequenos é preferível retornar antes das quatro horas. Este momento, última etapa da jornada de lazer, o momento da volta para casa depois de festejar, nadar, se refrescar, brincar, conversar, a tensão é notável nos rostos das pessoas.

Os sujeitos estão muito alterados tanto pelo excesso do consumo de bebidas alcoólicas, quanto pelo cansaço, que aumenta deveras a vontade de voltar para casa e aproveitar as últimas horas que se tem de descanso no conforto do lar, pois como se sabe, no dia seguinte, segunda, há de se trabalhar.

Os ônibus, nesse horário, não atrasam. O que dificulta o embarque é a quantidade de pessoas e as constantes discussões e brigas que ocorrem, contribuindo para os atrasos. Geralmente são embarcados dois ônibus por vez, de linhas diferentes, enquanto os outros aguardam para poder estacionar e pegar seus passageiros. Os passageiros se organizam em filas correspondentes aos seus ônibus. A maior fila sem dúvida é a do “678”, enquanto as menores são as dos ônibus que vão para o Centro, como o “120”, “011”, “012”, nos quais ainda se tem chance de seguir viagem sentado, mesmo nessas horas. Enquanto se espera o ônibus, conversa-se, como se fosse um prolongamento da sociabilidade que se viveu no contexto da praia. Os comportamentos corporais evidenciam-se na sensualidade dos corpos molhados, suados e ainda sujos pela areia, ao mesmo tempo em que os rostos deixam transparecer o desgaste do dia na praia. São freqüentes, no “empurra-empurra” da fila, os corpos se tocarem insinuando situações sexuais.

Quando o “678” consegue estacionar, suspiros de alívio são substituídos pela excitação. Alguns jovens que estavam aguardando o ônibus no fim da fila rapidamente se posicionam para “furar”. As pessoas da fila advertem o guarda que controla o embarque e desembarque: “seu guarda, olha o furão”. Em algumas



situações, os guardas se utilizam da própria força policial, principalmente com os mais embriagados, quando tentam furar a fila ou destituir de alguma forma a ordem das “coisas”. Indivíduos embriagados tentam entrar com garrafas plásticas ainda contendo restos de “gammi”⁶, que são recolhidas pelos guardas e os respectivos líquidos derramados no meio-fio. Assim, as pessoas, meio que tropeçando umas nas outras, buscam conseguir um lugar senão sentadas, pelo menos o mais perto da saída.

Porém, há vezes em que a viagem de volta se mostra agradável. Mas isso só acontece com as viagens que ocorrem depois do período de pico. Como em uma vez em que presenciamos um grupo de jovens que, na volta, se apropriaram do espaço interno do ônibus cantando músicas em coro. As músicas eram em sua maioria pagode, cujas letras faziam referência a amores mal correspondidos, que eram modificadas ao longo da viagem ganhando um teor mais sexual. O clima durante a viagem era de alegria e as pessoas não pareciam incomodadas com a cantoria, embora algumas pessoas se mantivessem indiferentes, como que em “evitação”. A situação só se tornou crítica quando o ônibus passou pelo Amazonas Shopping Center, cerca de um terço da viagem, e embarcaram passageiros que já entravam olhando de “cara feia” para as pessoas que tinham vindo cantando desde a praia. A atitude das pessoas do Shopping é de censura, o que indica certa intolerância com aqueles que vêm da praia, pois encontram-se “bem vestidos” e “arrumados” e a descontração e informalidade no interior do ônibus, a princípio, lhes ocasionam certa repulsa. Nesta ocasião, alguns garotos provenientes do Shopping, com vistas a constranger o grupo de cantores, comentam em voz alta: “isso aqui não é Samba Manaus⁷, não!”.

Entende-se, que as pessoas que se deslocam de suas casas em direção à Ponta Negra, de um modo geral, buscam estabelecer relações de sociabilidade num contexto de lazer, ou no dizer de uma frequentadora, “a gente vem pra trocar... trocar conversa”.

As conversas no interior do ônibus



As conversas englobam todos os tipos de assuntos. Há uma certa dificuldade para ouvir aquilo que está sendo dito, por conta das próprias condições físicas de observação ou porque muitas pessoas conversam ao mesmo tempo, próximas ou distantes de um observador atento. Mas em todas elas evidenciam-se contornos de uma “conversa popular”, no sentido de Bakhtin (2008), na qual adquire importância o “riso”, a “ironia”, gestos “grotescos”, alusão a um “baixo corporal”, inclusive insinuando situações sexuais. É o que se pode notar em algumas situações observadas que sugerem tais comportamentos estereotipados no interior do ônibus.

Tanto do ponto de vista metodológico quanto etnográfico, consideramos o espaço interno do ônibus como um espaço culturalmente construído por sujeitos que o habitam, mesmo que de modo efêmero. Edward T. Hall (1977) sugere quatro formas de comportamento socialmente construídas pelos sujeitos urbanos. O autor emprega o termo “proxêmica” para se referir à abordagem antropológica do espaço, a partir de formas de relacionamentos estabelecidas entre as pessoas, ou seja: distância íntima, pessoal, social e pública.

Para Hall (1977) a “distância íntima” é aquela marcada pela intimidade, no qual o contato físico é algo constante, ou senão passível dessa constância, e as relações entre as pessoas são estabelecidas de forma muito próxima. Tal distância é percebida no contexto de conversas íntimas principalmente entre os namorados, que preferem sentar-se “um do lado do outro”, e ficam muito chateados quando não conseguem sentar juntos. Às vezes, quando há um só lugar vago no ônibus, o rapaz dá preferência do assento à moça, que obedecendo às regras da boa educação tem como resposta à gentileza do rapaz segurar o que o mesmo porventura traz às mãos, como uma sacola, uma mochila, onde estão acondicionadas comidas, toalhas, e demais apetrechos que serão utilizados na praia. Em outras situações, dependendo da intensidade do contato entre eles, pode se configurar ao olhar tanto dos frequentadores quanto do cobrador e



motorista, algo que supostamente interfira na conduta ou decoro interno do ônibus.

Uma segunda distância social identificada seria a “distância pessoal”, na qual se nota uma relação de proximidade entre as pessoas, sem haver necessariamente contato físico. Trata-se de distância existente na conversa entre amigos ou afins, cujo tom de voz não precisa ser alterado e as individualidades não se confundem. No interior do ônibus, nem sempre a distância pessoal implica em proximidade dos corpos. O que, não raro, faz esta proximidade confundir-se com o que Hall (1977) convencionou chamar de distância “social”, que diz respeito a uma distância maior, quando a convivência com estranhos às vezes torna-se uma realidade, em meio a amigos ou afins, em que diferentes grupos de pessoas e sujeitos são quase que forçados a uma convivência mais ampla, posto que aqui estaríamos nos referindo a uma outra apreensão dos encontros e espaços culturalmente construídos pelo homem, o que o mesmo autor entende por distância “pública”, marcada pela impessoalidade, comum a todos, desde que a individualidade desapareça na multidão, e não se tenha o envolvimento característico das outras “distâncias” acima referidas.

O que se pode observar durante as viagens e, por excelência, constitui o nosso material etnográfico mais significativo de análise neste texto são os comentários e conversas em um tom de voz audível para quem se encontra relativamente próximo dos sujeitos. Conversas para serem ouvidas também por um público que está além dos próprios interlocutores. Nestes casos, ouvem-se comentários sobre o trabalho, as deficiências do transporte, razões ou motivos para conhecer alguém, enfim, um universo de situações entremeadas por risos, ironias, próprias da cultura popular, conforme os casos que apresentamos a seguir.

Um grupo de cinco amigos, quatro deles sentados e um em pé, um deles, avistando uma casa, comenta: “conheço uma puta do peitão deste cabaré!”. O comentário obteve ressonância nos sorrisos dos colegas. A conversa segue e o

assunto recorrente é o trabalho na construção civil⁸. Eles também conversam sobre suas respectivas conquistas como no exemplo dado acima. O grupo de jovens seria o que um dos cobradores entrevistados chama de pessoas “educadas”, pois se preocuparam quando uma moça passou pela catraca com um bebê de colo, e rapidamente um deles se levantou e ofereceu seu assento a ela. Em outras palavras, obedeceu às regras que disciplinam o uso do espaço interno do ônibus.

Logo depois do acontecido, cruzam a catraca três garotas um pouco mais jovens que os garotos anteriormente mencionados, e as mesmas não passam despercebidas por eles, aliás, nada passa despercebido por eles, já que enquanto conversam estão atentos a tudo que acontece no ônibus, em especial à catraca, com se ali fosse uma cortina por onde saem as modelos que irão desfilarem na passarela, que, no caso, seria o corredor do ônibus. Começa o flerte entre os jovens: “amor à primeira vista”, diz um dos garotos. Outro garoto, João⁹, diz cutucando o amigo: “dá lugar pra elas”. Este último se levanta e cede lugar a uma das garotas, que acha graça da iniciativa e da conversa dos meninos. O que se levantou, esperando que os amigos fizessem o mesmo, em tom de recomendação e ironia, pergunta: “Tu é cavalo ou é ‘cavaleiro?’” Demonstra, assim, preocupação com o sexo oposto, parte de um processo de sedução. De acordo com Geertz (1978, p. 286), esta situação indicaria através do discurso do garoto a separação entre dois mundos, o dos seres humanos (cultura) e o da animalidade (natureza), ou seja, João distingue perante as moças sua qualidade de “cavaleiro” (ser humano educado seguindo as regras mínimas de conduta social) em detrimento do amigo, que, ao negar ceder o lugar para elas, foi logo taxado: “É um cavalo!”.

Situação análoga a essa, envolvendo jovens e uma provável obrigação moral de ceder os lugares para pessoas que necessitam de uma atenção especial, é o caso de um homem que estava com um bebê de colo e não havia lugar vago para sentar com seu filho. Os dois se posicionam ao lado de dois jovens sentados. Os jovens se vêem em um dilema, ceder ou não o lugar. Um deles fala: “dá lugar



pra ele, tu é novo ainda!”. Depois de uma certa tensão entre os dois, um deles cede lugar ao pai e filho. O dilema relatado demonstra a dificuldade de abrir mão de uma situação confortável, estar sentado, perante uma obrigação de ordem moral.

Em outra situação, duas senhoras entram no interior do ônibus, no terminal 5, com lotação máxima e passam a conversar entre si. Ambas se encontram em pé e têm diante de si dois jovens rapazes sentados no banco do ônibus. As conversas são proferidas de forma que quem se encontra em bancos próximos consegue ouvir sobre o que se fala, ou seja, negócios pessoais, conhecimento sobre as linhas de ônibus que servem ao terminal 5, do bairro São José, problemas decorrentes do transporte urbano, sobretudo o fato de em um domingo, às 11:00 da manhã, o coletivo encontrar-se completamente lotado. Uma diz para a outra: “cada vez lotando mais, bora tentar ir rasgando por aí!”. A idéia, aqui, é chegar mais próximo da porta de desembarque, já que as duas passageiras, aparentemente, desembarcariam antes do terminal da Ponta Negra. Em certo momento, a conversa se dirige para os dois rapazes, uma delas, a mais falante, diz o seguinte: “vocês que são jovens, podiam deixar duas velhinhas sentar... dois gatos novos sentados [...] tudo bem?”. Os jovens não demonstram maior interesse pela conversa e comentam sobre alguém que vêem passar na calçada, durante a viagem: “é a irmã dela, né?. Provavelmente alguma pessoa conhecida e uma certa surpresa em encontrar tal pessoa no caminho.

Mas as duas senhoras, ditas “velhinhas”, não desistem da conquista ou talvez de um lugar para sentar: “dá o lugar pra gente, olha, eu to operada!”; “dá o lugar pra gente, vocês já sentaram bastante, vocês não querem levantar não?”. As duas senhoras acabam desembarcando na praça do Eldorado, a meio caminho da Ponta Negra, e o que fica, é um largo sorriso para os rapazes e acenos das velhinhas, já fora do ônibus. Um deles comenta: “será que ela não quer cuidar do meu filho, não? Ficamos imaginando o que significa a vida pessoal de cada um e como tais trajetórias de vida se encontram, de forma fragmentária,

em tais acontecimentos do cotidiano. Mas uma coisa é certa, as conversas são estabelecidas para serem ouvidas não somente pelos interlocutores, mas por quem se encontra próximo e, freqüentemente, em tom irônico e motivo de riso, traços característicos da cultura popular urbana.

Outro caso foi o de um rapaz que, depois de quase perder o “ponto”, o local de desembarque, próximo à praia da Ponta Negra, por causa da quantidade de pessoas que se encontravam na sua frente reclamou que os mesmos o estavam empatando, e teve de ouvir um desaforo de um dos “empatadores”: “tá achando ruim, pega um táxi”. Contrariado com o desaforo, responde em tom de ironia: “só se tua mãe pagar”. Esta situação já representaria motivo para brigas, mas outras situações não tão agressivas dão o tom de que a descida do ônibus sugere um rito de passagem, no sentido de Van Gennep (2008), ou seja, trata-se agora de abandonar a condição de passageiro e adquirir a condição de, no caso, “banhista”. Lembremos que a porta de desembarque, aqui, assume importância semelhante à catraca do cobrador, momento em que os sujeitos são postos à prova, sobretudo por sua educação e civilidade.

Por fim, temos o exemplo de uma moça que se manifestou publicamente sobre um suposto desrespeito praticado por um rapaz que estava ao seu lado, acusando-o de ter pegado em suas nádegas. O rapaz nega e, ao mesmo tempo, fala que se ela estava incomodada, que se sentasse, pois havia um assento vago próximo a ela. A moça se negou a sentar, dizendo publicamente: “quero ver se ele tenta de novo”.

De uma forma geral, o que percebemos nestes cinco casos é que apesar de serem dirigidas para uma única pessoa, ou grupo determinado de pessoas, as conversas são entabuladas em tom audível, como se o objetivo fosse mesmo trazer algo de cunho íntimo ao conhecimento do público. Dessa forma, tais conversas ganham contorno de representações teatrais, nas quais há personagens principais e coadjuvantes que contracenam em um palco, o ônibus, sob o olhar atento de um público, os demais passageiros. São ritualizações que visam



reforçar determinadas regras, tais como a de oferecer assento aos portadores de necessidades especiais, ou às supostas “velhinhas”, ou quem sabe às pessoas com quem se deseja ampliar relações sociais, como também o desejo de se posicionar com certa antecedência perto à saída para que o desembarque se realize de forma mais rápida, ou ainda, como evitar um contato íntimo com alguém que mal se conhece. Assim, apesar das semelhanças ou divergências de propósitos que agrupam as pessoas, teatralizadas em ritos, o que conta para efeitos de análise, é que tais conversas têm contextos, atores, público e *script* diferenciado.

A conversa e a elaboração da face

Alain Caillé (2002) nos oferece uma visão interessante das conversas entre interlocutores, no qual as mesmas poderiam ser vistas para além de ritos de interação como assim definia Erving Goffman (1967), mas também como relações de troca, no sentido de Marcel Mauss (2003). Neste último caso, enquanto contratos que pressupõem três instâncias básicas que resultam em obrigações de dar, receber e retribuir. Aqui, as prestações não seriam pecuniárias ou materiais, mas fundamentadas em palavras, gentilezas verbais etc. Em conversa, os interlocutores estariam preocupados em oferecer entre si o maior número de palavras, esperariam um bom retorno em relação a elas e palavras recíprocas em retribuição, com o objetivo de mostrar-se perante os outros como um bom “doador de palavras”, um bom “orador”.

Porém, tal atributo não deve ser alcançado em detrimento dos outros. Para Goffman (1999), os ritos de interação se dariam pelo intenso “controle de informações” que visariam a proteger a “face”, ou seja, a manifestação pública do “eu”, tanto do emissor como também do receptor. Tal proteção seria comparada pelo autor aos cultos religiosos negativos explicitados por Durkheim (1989) em *As formas elementares de vida religiosa*, que “não prescrevem ao fiel a realização de prestações efetivas, mas limitam-se a proibir-lhe determinadas maneiras de agir” (DURKHEIM, 1989, p. 364), ou seja, são baseados em proibições de ações que

porventura viriam a trazer impurezas à deidade. Assim, os ritos de interação baseados no controle da informação culminariam na construção de uma “face negativa”, ou seja, em uma face construída através de certas proibições que visariam a não macular a deidade sagrada que é o “eu”, cuja exteriorização é a “face”. Em uma conversa todos os interlocutores se preocupariam em preservar a própria “face” e a “face” dos outros, pois o próprio sucesso da mesma dependeria disso.

O “equilíbrio ritual”, portanto, dependeria de dádivas e contra-dádivas, e poderia ser quebrado, quando por algum motivo um desses elementos deixa de figurar na conversa, causando um “mal-entendido” ou uma “indiscrição”, nas palavras de Lévi-Strauss (1993). O mal-entendido seria uma carência de comunicação com outrem, e a “indiscrição” seria justamente o excesso de comunicação com outrem, comunicação essa que deveria ser controlada como antes já se disse.

Quebrado o equilíbrio por algum dos conversadores há chance para a retratação que também ocorre enquanto reciprocidade, na qual se oferece a ao outro a possibilidade de reinterpretar algo mal dito e espera-se a aceitação de tal retratação. Mas para que isso aconteça é necessário um elemento que daria início ao processo ritual, que impediria que o grupo entrasse em estado de impureza, de profanação do “eu” dos interlocutores. Nas palavras de Goffman (1967), um “processo de correção” da face. Esse elemento é o da “intimação”, ou seja, de dar ciência ao ofensor de sua responsabilidade e assim oferecer-se para a coerção devida. Não oferecida a “intimação” ou negada a mesma pelo agressor, ele pode, então, se ver como apto a praticar outras transgressões, como “um benefício para sua própria face”, em detrimento da dos outros.

Abre-se espaço, então, para o “enfrentamento”, ao invés da manutenção de um equilíbrio. Como em um duelo ou em uma arena de combates, há testemunhas, há público, há platéia. E é com vistas a essa platéia que a honra faz sentido. A honra é aqui vista como a “transgressão do domínio do interdito



dos outros” e é ela que transforma o que seria uma tentativa de restauração de uma “face negativa”, marcada pelas proibições de mácula desta face, desta apresentação do “eu”, em uma “face positiva”, que avançaria ativamente contra tais proibições, profanando a face alheia, para sacralizar a do profanador, visto no final do “duelo”, do “combate”, como o grande vencedor, aquele que melhor ostentou agonisticamente o seu repertório de palavras, o seu “vocabulário”.

Tendo em vista o exposto, voltemos aos cinco casos oferecidos anteriormente, que apesar de constituírem excertos de conversas, nos ajudariam a ver como se daria a *face-work* (GOFFMAN, 1967), ou seja, a construção da face, ou ainda “tudo que uma pessoa empreende para que suas ações [ou omissões] não levem alguém – e ela mesma – a perder a face” (GOFFMAN, apud CAILLÉ: 2002, 118) conjugada com o sistema de dávidas e contradávidas propostas por Mauss (2003).

O primeiro caso apresentado tem como protagonista a figura intitulada João, que contracena com seus amigos, cuja atenção se dirige a um grupo de meninas. Depois de oferecer o seu assento para uma das moças, João, vendo que seu amigo sentado não havia feito o mesmo para uma das meninas, oferece a ele um “dom de solicitação”: “dá lugar pra elas!”. Caso fosse aceito e retribuído, teria construído perante as meninas a “face” do grupo, uma imagem boa a respeito do mesmo. Não é o que acontece. O amigo não aceita e, com isso, ofende o grupo. João, preocupado com a “face” do grupo e consigo mesmo, oferece ao amigo a possibilidade de retratação, ou seja, uma “intimação”, uma provocação: “tu é cavalo ou cavaleiro?” A provocação ganha contornos de uma separação simbólica do amigo em um universo dividido entre cavaleiros e cavalos. Negada a intimação pelo amigo, João, ainda preocupado com a manutenção da “face” do grupo (cavaleiros), exclui verbalmente o amigo, delega a ele, por fim, a alcunha de animal, como alguém fora da cultura: “tu é um cavalo!”.

O segundo caso apresentado é o de dois amigos que contracenam, um supostamente mais velho e outro mais novo. Um pai e seu filho de colo

se posicionam ao lado dos dois amigos que estão sentados. O “mais velho”, vendo que seu amigo que estava diretamente ao lado do pai não tinha ainda oferecido o assento a este último, comenta em tom de voz audível: “dá lugar para ele, tu é novo ainda!”. O “mais velho”, vendo que o “mais novo”, ao não oferecer o assento, poderia estar colocando em xeque a “face” dos dois, oferece a oportunidade de redenção, a “intimação”, que é aproveitada pelo segundo, que a aceita, e depois de refletir sobre os prós e contras de tal ato, decide retribuir oferecendo o assento ao pai e seu filho. Nota-se que, para não pôr em risco sua própria “face”, o “mais velho” antecipa tanto ao amigo quanto à platéia que a obrigação de ceder o assento não era dele e sim do “mais novo”; enquanto a dele, como “mais velho” seria a de adverti-lo quanto a isso.

O terceiro caso nos mostra duas senhoras que, apresentando-se como “velhinhas”, oferecem a dois jovens uma “intimação” com ares de “dom de solicitação”: “vocês que são jovens, podiam deixar duas velhinhas sentar [...] dois gatos novos sentados [...] tudo bem?” Nota-se que, ao mesmo tempo em que se cobra uma suposta obrigatoriedade da cessão do assento para elas, por serem “velhinhas”, uma delas os chama de gatos como em uma paquera. De fato, há aí uma ambigüidade no discurso, na medida em que não se sabe ao certo o que elas realmente desejam, se o assento dos “gatos”, se os próprios, ou talvez os dois de uma vez. A “intimação” / “dom de solicitação” não obteve o resultado desejado, na medida em que as mesmas foram ignoradas. Não satisfeitas elas insistem na “intimação”, trazendo à tona outro atributo que daria a elas o direito ao assento: “dá o lugar pra gente, olha, eu to operada!”. Novamente, o silêncio foi a resposta. Tais “faces” construídas pelas supostas “velhinhas” não obtiveram o êxito esperado, se fosse um dos apresentados acima, provavelmente pelo tom irônico com que foram construídas, que não deram a legitimidade necessária para tal êxito. Mas, por outro lado, se o que se queria era arrancar o riso da platéia que as estava assistindo, não há dúvidas que alcançaram seu intento.



No quarto caso temos um rapaz que está querendo desembarcar, mas não consegue, pois há um número grande de pessoas à sua frente impedindo-o de passar. Frente a isso, pede para o motorista aguardar, pois ainda não havia conseguido passar, ao mesmo tempo em que reclama em voz alta para que as pessoas lhe dêem passagem, pois provavelmente pensa ser uma regra implícita do próprio ônibus que as pessoas ofereçam passagem a quem está prestes a descer. Entendendo que tal “pedido” não tem “cabimento”, pois para si a regra consiste em posicionar-se previamente próximo à porta de saída de forma que o desembarque se dê rapidamente, um outro rapaz, no anonimato da multidão que o protege defendendo a “face” do grupo ultrajado pela reclamação e a sua própria, age de forma a atingir a “face” do primeiro rapaz, que vira então seu adversário de combate verbal, grita: “tá achando ruim, pega um táxi!”. Tal comentário, assim como o comentário do primeiro caso restitui a “face” do grupo que separa não mais homens de animais, mas agora pobre de rico, quem anda de ônibus e quem anda de táxi. No caso, “quem anda de ônibus”, é “safo”, é trabalhador, sabe das dificuldades da vida e não lamenta o seu destino, que, apesar de todas as adversidades, é digno, como todos aqueles que se preocupam em posicionar-se próximo à saída na hora de descer. Quem anda de táxi, no caso, seria supostamente o contrário, não é “safo”, vive no conforto, pouco afeito ao trabalho, alguém de vida fácil, que tem dinheiro.

Por último, temos o caso da moça que foi supostamente assediada por um dos passageiros que estava próximo a ela. O assédio, por si só, pode ser identificado como um mecanismo ritual de construção de uma “face positiva”, na medida em que se configura em “transgressão do domínio do interdito do outro”, ou seja, as proibições relativas ao corpo da mulher, nesse caso, foram extrapoladas, foram invadidas. O suposto assediador poderia com seu ato estar defendendo tanto a sua própria “face”, o assédio seria, então, algo que a sociedade espera de um “macho” de verdade como ele pensa que é, como também poderia estar em “jogo” a “face” do grupo, porque o seu ato poderia ser



interpretado como uma “intimação” oferecida à moça para retratar-se, por estar vestida “indevidamente”. A moça não aceitou a “intimação”, a princípio por pensá-la um desrespeito, algo que “sujaria” sua “face”. Com vistas a defendê-la, anuncia perante a “platéia” o acontecido, esperando de um lado o seu apoio e uma possível retratação do assediador. Assim, o anúncio ganha contornos de também “intimação”. Não houve apoio por parte da “platéia” à moça, o que reforça a idéia de que o assédio pode ser visto como uma “intimação”, que visaria restaurar ao equilíbrio ritual do grupo no interior do ônibus, ameaçado naquele momento pela moça. O que houve foi nova “intimação”, um convite para a mesma sentar-se, visto que havia um assento vago logo ao seu lado. Para as pessoas presentes no ônibus, o melhor a ser feito por alguém que já estava “errada” desde o começo era sentar-se e encerrar a discussão, ou seja, retirar-se da contenda antes que a mesma acabasse mal. A moça, não satisfeita, não aceita a nova “intimação”, pois retirar-se significaria reconhecer o “erro”, perder a honra, a dignidade e, assim, permanece em pé, proferindo outro comentário em forma de desafio: “quero ver se ele tenta de novo”.

Como percebemos nos casos analisados, os passageiros observam regras de convivência social, mas não sem ironizar as mesmas, como nos enunciados em que tais regras são reforçadas verbalmente. Nos discursos relatados há dificuldade para se precisar o que está por trás de cada palavra dita: o que realmente está em jogo nessas conversas? A construção de uma “face” do grupo conjuntamente com a dos interlocutores, ou uma construção da “face” do indivíduo que profere as palavras? A obediência às regras e seu reforço ou o questionamento da mesma por meio da ironia e do riso?

Conclusões

Jean Dekindt (apud RIVIÉRE, 1997, p. 310-311), referindo-se a uma viagem de metrô ou de ônibus, reconhece na “entrada” e na “saída” da rede de



transporte não apenas “atos simplesmente funcionais e técnicos, mas também simbólicos”, expressos nas condutas rituais dos sujeitos. Arnold van Gennep (2008, p. 41), sendo mais específico, reconhece que “o embarque e o desembarque, o ato de montar na carruagem ou na liteira, de montar a cavalo para sair de viagem ou desmontar do mesmo etc., vão freqüentemente acompanhados por ritos de separação ao partir e agregação ao voltar”.

Nesse sentido, o passageiro do “678”, durante a viagem, enquanto não chega à Ponta Negra, ainda não abandonou, a despeito do rito de separação, por completo sua condição inicial que diz respeito ao contexto doméstico em que estava inserido, como também aproveita este íterim para se preparar para o novo contexto que tão logo estará fazendo parte. Assim, o espaço interno do ônibus, funciona como uma fronteira entre dois mundos, o mundo da casa, doméstico, e o mundo da praia, público, sugerindo o que Antonio Augusto Arantes (1997, p. 260) convencionou chamar de “guerra dos lugares”. Segundo ele, “os lugares sociais assim construídos não estão simplesmente justapostos uns aos outros como se formassem um grande mosaico”. Acrescenta, também, que, para este autor, os lugares sociais “sobrepõem-se e, entrecruzam-se de um modo complexo, formam zonas simbólicas de transição, onde os sujeitos e os cenários da sua interação desenvolvem atributos análogos aos que Victor Turner (1974) conceituou como *liminares*”.

Aqui vemos o ônibus mais como um espaço liminar do que um não-lugar (AUGÉ, p. 2004). Segundo este autor, o “usuário do não-lugar deve sempre provar sua inocência”, o que faz com atributos impessoais, não dispendo nem da conversa para tal, “as palavras aqui quase não funcionam mais”. Tal distinção entre espaço liminar e não-lugar se dá pela importância da conversa durante as viagens no primeiro caso e na quase ausência da mesma no segundo. A conversa é apresentada enquanto “dádiva de palavras” (CAILLÉ, p. 2004). Representa, sobretudo, estratégias individuais e coletivas que têm o objetivo de provar a qualidade de bom cidadão que será transferida, posteriormente, do espaço do



ônibus ao espaço da praia. A prova da “inocência” é dada ao cobrador e ao motorista, mas, sobretudo, aos demais passageiros, utilizando-se de atributos pessoais, como cordialidade, honra e caráter.

Por outro lado, tais provas, que constituem regras formais ou informais, de comportamento, que dariam àquele que as observasse o estatuto de pessoa “educada”, e por isso titular de um direito à praia, ao mesmo tempo são postas em xeque através do riso e da ironia. As regras são obedecidas ritualisticamente, mas de forma sempre caricata, estereotipada, como se todos estivessem participando de um teatro cômico, no qual há diferentes vozes falando através dos protagonistas, vozes que apontam para diversas direções, vários significados possíveis.

Conforme vimos anteriormente, segundo Victor Turner (1974, p. 117) “os atributos da liminaridade, ou de pessoas liminares são necessariamente ambíguos”. Mary Douglas (1991) toma como sinônimos “ambigüidade” e “anomalia” no uso prático destes termos, embora reconheça que em seu estrito sentido não o são. Para esta autora, anomalia seria algo que não “se insere em uma dada série e um dado conjunto”. Ambigüidade, por sua vez, “caracteriza enunciados que podem ser interpretados de duas maneiras”. Ambos os conceitos se aproximam, por designarem situações cuja classificação é difícil ou problemática, que por suas características não conseguimos encaixá-los em nossos modelos pré-construídos, ou seja, não podemos colocá-los “em ordem”, como percebemos nas conversas dos passageiros do “678”. Mas esta aparente “falta de ordem” presente na ambigüidade das manifestações populares, ao mesmo tempo, que instiga e oferece “perigo”, é o que confere a elas seu caráter poético, permitindo “enriquecer o sentido ou chamar atenção sobre outros níveis de existência” (DOUGLAS, 1991, p. 55). É essa poética que permite que os sujeitos de cultura popular possam repetir expressões do domínio público, entre tantas, tais como: “nós é pobre, mas se diverte” e “nós é pobre, mas é limpinho”, ou



seja, divertem-se e preservam-se, conformam-se e resistem, permitem e proíbem simultaneamente.

Bakhtin (2008) oferece-nos a figura do grotesco, para se referir à ambigüidade, no seu caso, à ambivalência: “a imagem grotesca caracterizaria um fenômeno em estado de transição de metamorfose ainda incompleta, no estágio da morte e do nascimento, do crescimento e da evolução” (BAKHTIN, 2008, p. 21-22). O que nos faz pensar nos passageiros, durante a viagem no “678”, como estivessem vivendo uma metamorfose, enquanto metáfora dos processos sociais que ali se desenvolvem, ainda que restritos ao espaço do ônibus, comparável a um “casulo”, buscando, sobretudo, mobilidade e liberdade, tanto física quanto mental e sentimental.

Nossos passageiros seriam “metamorfose ambulante”, como diriam Raul Seixas e Paulo Coelho na famosa canção.

Notas

¹ Manaus consta de 56 bairros, o Jorge Teixeira é um deles. Está localizado na Zona Leste e dista cerca de uma hora do centro da cidade. Os bairros novos que surgiram em Manaus, nas últimas décadas, por conta de processo intenso de crescimento populacional e em função da dinâmica de expansão urbana da própria cidade, abrigaram tanto migrantes como naturais, que buscaram outras alternativas de moradia além do centro da cidade. Por outro lado, a ocupação do solo urbano processou-se de forma desordenada deixando poucas áreas livres, que ao longo das últimas décadas tornaram-se cada vez mais disputadas e reduzidas.

² A tarifa aos domingos corresponde à metade do valor cobrado nos demais dias da semana, o que facilita a mobilidade de passageiros, que aproveitam esse dia para atividades destinadas, sobretudo, ao lazer.



³ Há poucos lugares disponíveis antes da catraca. No caso do “expresso”, há apenas um banco com dois lugares disponíveis e o espaço é muito reduzido.

⁴ O sentido antropológico de liminaridade que utilizamos neste texto tem como referência o antropólogo Victor W. Turner (1974), enquanto um contexto de indefinição de papéis sociais onde se é tudo e nada ao mesmo tempo, desde que se possa provar diante de outras pessoas uma condição social e assumir uma identidade pessoal de fato. Por exemplo, a condição liminar de “vestibulando” e posteriormente a identidade de universitário; no caso deste texto, a condição liminar de passageiro e quem sabe de pessoa, com nome, posição social etc. Desde que se permita assumir, portanto, uma nova condição social perante outras pessoas.

⁵ Para preservar a identidade dos informantes preferimos utilizar nomes fictícios.

⁶ Bebida alcoólica, preparada com cachaça e suco em pó solúvel.

⁷ Evento de samba que ocorre anualmente em Manaus, reunindo cantores de abrangência local e nacional, com significativa frequência da população local.

⁸ A partir de observação rotineira, feita fora do contexto do trabalho de campo, percebe-se que muitos dos homens que “pegam o 678” nos dias de semana trabalham na construção civil nos novos empreendimentos imobiliários da Ponta Negra.

⁹ O nome João utilizado para o garoto é fictício, com o propósito de identificá-lo na relação assumida com o grupo de amigos e, neste último caso, com a conversa travada com outro colega.

Referências

ARANTES, A. A. Guerra dos lugares. In: FORTUNA, C. (org.) *Cidade, cultura e globalização*. Oeiras (Portugal): Celta Editora, 1997.

AUGÉ, M. *Não-lugares: por uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus, 2002.



- BAKHTIN, M. M. *A cultura popular na Idade Média e no Renascimento: o contexto de François Rabelais*. São Paulo: Hucitec; Brasília: Editora da UNB, 2008.
- CAILLÉ, A. A dádiva das palavras: o que dizer pretende dar. In: MARTINS, P. H. (Org.). *A dádiva entre os modernos: discussão sobre os fundamentos e as regras do social*. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.
- DOUGLAS, M. *Pureza e perigo*. Lisboa: Edições 70, 1991.
- DURHAN, E. R. *A caminho da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1978.
- DURKHEIM, È. *As formas elementares de vida religiosos*. São Paulo: Paulus, 1989.
- GEERTZ, C. Um Jogo Absorvente: Notas sobre a briga de galos balinesa. In: *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1989.
- GOFFMAN, E. *Interaction ritual*. New York: Anchor Books, 1967.
- _____. A ordem da interação. In: *Os momentos e seus homens*. Lisboa: Relógio d'água, 1999.
- HALL, E. T. *A dimensão oculta*. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editor, 1977.
- LEVI-STRAUSS, C. *Antropologia estrutural dois*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1993.
- MAUSS, M.; DURKHEIM, È. Algumas formas primitivas de classificação. In: MAUSS, M. *Ensaio de sociologia*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003.
- MAUSS, M. Ensaio sobre a dádiva. In: *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.
- RIVIÈRE, C. *Ritos profanos*. Petrópolis: Vozes, 1997.
- TURNER, V. *O processo ritual*. Petrópolis: Vozes, 1974.
- VAN GENNEP, A. *Los ritos de paso*. Madrid: Alianza Editorial, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: AnnaBlume, 2001.

