

Marcelo Giacomazzi Camargo

**ENTRE LINHAS: MOVIMENTO E POLÍTICA A PARTIR DE  
UM TERMINAL DE ÔNIBUS EM FLORIANÓPOLIS/SC**

Dissertação submetida ao Programa de  
Pós-Graduação em Antropologia Social  
da Universidade Federal de Santa  
Catarina para a obtenção do Grau de  
Mestre em Antropologia Social.  
Orientador: Prof. Dr. Rafael Victorino  
Devos

Florianópolis  
2016

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Camargo, Marcelo Giacomazzi  
Entre linhas : movimento e política a partir de um  
terminal de ônibus em Florianópolis/SC / Marcelo Giacomazzi  
Camargo ; orientador, Rafael Victorino Devos -  
Florianópolis, SC, 2016.  
149 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa  
de Pós-Graduação em Antropologia Social.

Inclui referências

1. Antropologia Social. 2. transporte. 3. ambiente. 4.  
movimento. 5. antropologia urbana. I. Devos, Rafael  
Victorino. II. Universidade Federal de Santa Catarina.  
Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. III. Título.

## AGRADECIMENTOS

Escrever esta dissertação não foi um processo claro ou linear. Desde o início de meu tempo no mestrado, no mês de março de 2014, as possibilidades contidas na figura imaginária da dissertação – ruins e boas – pairavam sobre minhas expectativas e meus receios com igual intensidade. Muitos dias foram gastos organizando tempo e recursos para assegurar uma experiência de campo produtiva e um processo de escrita relativamente tranquilo. É evidente que, auxiliado em mais do que um pouco por minha tendência inabalável à preocupação, nenhuma quantidade de preparação conquistou por completo a sensação de incerteza que permeou todo este processo criativo de pesquisa. A confiança na qualidade e pertinência consolidaram-se em etapas e dependeram integralmente do apoio e das contribuições de muitas pessoas. Elas merecem muito mais do que o destaque que posso dar em poucas páginas de agradecimento, e a gratidão expressa nos parágrafos que seguem é apenas uma parcela do que espero poder oferecer de volta.

Primeiramente, devo gratidão especial a meu orientador nesta dissertação, o professor Rafael Devos. Quando entrei no mestrado, não havia decidido os pontos específicos daquilo que viria a se transformar em minha pesquisa. O processo de decisão que levou ao desenvolvimento de um projeto de dissertação e finalmente ao trabalho final que apresento aqui demorou alguns meses e passou por trocas de tema, campo e orientação. Por esse motivo, abordei o prof. Rafael com um pedido de orientação apenas após a sua participação em minha banca de qualificação. Esta se mostrou talvez a mais importante decisão que tomei durante o período do mestrado.

O aceite do prof. Rafael em me orientar significou o desenvolvimento de uma pesquisa junto a um orientador que se mostrou absolutamente simpático a meus objetivos e que, através de aulas, reuniões de orientação e um estágio de docência, ofereceu contribuições teóricas e metodológicas riquíssimas e absolutamente indispensáveis para que eu conseguisse levar meus esforços adiante. Suas leituras de cada capítulo que eu enviava foram invariavelmente cuidadosas e interessadas, e sua postura aberta e compreensiva enquanto orientador foi um incentivo central para que eu conduzisse minha etnografia e minha escrita com segurança. Se o primeiro ano do mestrado foi marcado por uma falta de clareza sobre o que pesquisar, o ano sob a orientação do prof. Rafael foi o completo oposto.

Agradeço também às professoras Alicia Norma González de Castells e Sônia Weidner Maluf, com quem mantive diálogos ao longo do

primeiro ano e que me ajudaram muito no processo de definição do escopo e dos objetivos da pesquisa. As reuniões no Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural (NAUI) com a prof. Alicia e do Transes – Núcleo de Antropologia do Contemporâneo com a prof. Sônia, que durante o período de desenvolvimento do projeto de qualificação também atuou como orientadora foram alguns dos momentos mais importantes para uma primeira definição daquilo que se transformaria em minha pesquisa final.

Ainda nesta linha, agradeço ao professor Gabriel Coutinho Barbosa, que ministrou junto ao prof. Rafael a disciplina de Sociedade e Meio-Ambiente, curso que me ofereceu alguns dos textos e debates mais importantes para a escrita. Ao longo da pós-graduação, e isto é algo que compartilho também com meus colegas do doutorado, há disciplinas que contribuem mais ou menos diretamente para nossos interesses principais de estudo. Entre elas, por vezes encontramos uma que se encaixa tão bem no que estamos investigando que parece ter sido feita sob medida para nós. O curso de Sociedade e Meio-Ambiente ocupou este lugar para mim.

Agradeço também aos professores Márnio Teixeira-Pinto, Miriam Pillar Grossi, Hélio Silva e Rafael Menezes de Bastos pelas outras experiências de ensino ao longo destes dois anos.

Aos colegas de mestrado e doutorado que percorreram comigo este trajeto, meu carinho especial. A Larisse Pontes, pelo sorriso caloroso sempre a postos, pelos momentos de carinho e compreensão durante as confissões de dramas e fofocas pessoais, pela diversão astrológica e pelo exemplo maravilhoso de como se fazer uma antropologia onde a maior riqueza está nos afetos e nas experiências compartilhadas entre a pesquisadora e seus interlocutores, se é que esta linha tão clara assim pode ser desenhada. A Hanna Limulja, pelas gargalhadas intermináveis, pelos contos imperdíveis, pelos jantares, pelos almoços, pelos passeios, pelas tardes de sol, pelas mensagens de texto e pelo exemplo de uma antropóloga com uma capacidade especial de tecer histórias a partir de suas experiências de campo (e não é essa uma das grandes tarefas de qualquer antropólogo?). A Fátima Satsuki, pelo senso de humor, pela diversão, pelas aventuras e pelo companheirismo que só cresceu ao longo destes dois anos de mestrado. A Beatriz Pereira de Oliveira, pelo compartilhamento de dilemas antropológicos, pelos passeios entre aulas, férias e congressos e também pelos comentários sobre meu projeto enquanto o mesmo ainda estava sendo escrito. A Lorena Trindade, pela simpatia que nunca acaba, pelos momentos de vulnerabilidade e sinceridade, pela disposição a oferecer a todos um ouvido amigo. A João Rodrigo Martins, pelas piadas, pelas festas, pelos convites, pelos

momentos de troca de conhecimento e pelos passinhos. A Igor de Sousa pelo senso de humor, pelo senso político, e pelas voltas de ônibus saindo de festas da turma às duas da manhã. A todos os outros colegas não citados por nome por dois anos e tanto de contribuições, por mais pontuais ou duradouras que tenham sido, para esta experiência.

Tatiane Barros e Diógenes Cariaga surgiram nessa trajetória como colegas do doutorado e rapidamente se transformaram em amigos da maior ordem. Com eles passei por alguns dos momentos mais importantes dos últimos anos, dividindo espaços e experiências muito mais especiais do que poderia ter imaginado em meu primeiro dia de aula. Não posso resumir em apenas algumas palavras tudo que teria a dizer; deixo aqui registrados então, acima de qualquer dúvida, meu amor e minha amizade duradouros, e também (como esta seção do texto pede) minha sincera gratidão.

A Jade Gandra Dutra Martins, comigo desde que cheguei em Florianópolis em 2013, agradeço por ter sido uma das primeiras amigas que fiz na cidade, e por seguir até hoje me dando tantos motivos para ter orgulho de chamá-la de amiga. Tenho nada senão o maior apreço por sua companhia e, é claro, um carinho único pela pequena Estela.

A Bruna Zonatto e Matheus Magalhães, amigos da época de graduação. Embora a mudança para Florianópolis tenha significado menor contato entre nós, carrego o mesmo afeto de sempre, e não posso deixar de mencioná-los aqui.

A Maurício Osorki de Aguiar, amigo há quase dez anos. Além de todo o tempo de amizade antes de nos mudarmos de Curitiba para cidades diferentes, a conexão Florianópolis-Rio de Janeiro foi motivo de alguns dos melhores e mais divertidos dias destes anos de mestrado. Por isso também devo agradecer a Ian Fuser, que tanto contribuiu para estes momentos.

A minhas irmãs, Camila Giacomazzi Camargo e Paula Giacomazzi Camargo, por sempre me lembrarem do porquê eu sinto falta de casa. De tudo que senti saudades desde minha mudança, estão e sempre estiverem no topo da lista.

A meus pais, Fábio Camargo e Scheila Camargo. Tenho plena consciência da extensão do suporte oferecido, e sou grato por ter sido incentivado tão incansavelmente neste processo. Lembro de cada palavra de apoio, cada gesto de consolo e cada demonstração de confiança. Insegurança alguma foi maior do que seus encorajamentos. Termino meus agradecimentos com seus nomes porque são absolutamente a quem devo a maior gratidão.



## RESUMO

O Terminal de Integração do Centro (TICEN) é o principal terminal de transporte público da cidade de Florianópolis, e o foco do presente trabalho. Através de etnografia realizada ao longo do ano de dois mil e quinze, analiso nesta dissertação as potencialidades múltiplas dos movimentos pelo terminal, a partir dele e relacionados a ele. Nesta análise, priorizo as maneiras que distinções, aproximações e afastamentos entre pessoas, assim como operações de categorias de cidadão, são criadas e mantidas através de estratégias de movimento. Também questiono a coerência de um imaginado sistema unificado de transporte e passo a averiguar como as diferentes maneiras de se inaugurar e navegar por circuitos urbanos agenciam forças políticas, éticas e econômicas. Por final, direciono a atenção para a política de transporte em termos mais amplos, expondo etnograficamente diferentes maneiras de movimentar cidadãos, empresas de transporte, o poder público e a paisagem urbana. Penso em como estas constituem, através das diferenças no engajamento ambiental, modos distintos de abordar politicamente as reformulações do transporte coletivo e consequentemente das divisões da cidade.

**Palavras-chave:** transporte; ambiente; movimento; mobilidade; antropologia urbana.





## ABSTRACT

The *Terminal de Integração do Centro (TICEN)* (Downtown Integration Terminal, in English) is the main public transport terminal in the city of Florianópolis, and the focus of this text. Through ethnographic fieldwork conducted throughout 2015, I analyze in this dissertation the multiple potentialities of movements in the terminal, starting from it and related to it. In this analysis, I prioritize the ways in which distinctions, approximations and distances, as well as the operation of categories of citizens, are created and maintained through strategies of movement. I also question the coherence of a supposed unified transport system and begin to study how the different ways of inaugurating and navigating urban circuits engender political, ethical and economic forces. Finally, I direct my attention to the politics of transport in broader terms, ethnographically displaying different ways of moving and mobilizing citizens, transportation companies, the public administration of the city and urban landscapes. I think of how these elements constitute, through differences in environmental engagement, distinct manners of politically approaching the redevelopment of public urban transportation and subsequently the divisions drawn through the city.

**Keywords:** transport; transportation; environment; movement; mobility; urban anthropology.



## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	1
<b>Capítulo 01: Vindo a ser em um terminal de ônibus</b> .....	5
Situando-se mutuamente no TICEN .....	11
As filas .....	27
<b>Capítulo 02: Linhas, circuitos e sistemas</b> .....	35
Um ou muitos sistemas? .....	35
Sobre a proliferação e os limites dos sistemas .....	65
A experiência da linha.....	71
<b>Capítulo 03: Conflitos, acordos e alguns caminhos da política</b> .....	79
Questões de gênero .....	79
A força política do movimento .....	88
<b>Capítulo 04: A importância da presença</b> .....	105
O ciclo de reuniões do IPUF .....	105
A movimentação política no TICEN.....	123
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	141
<b>REFERÊNCIAS DE DOCUMENTOS JURÍDICOS</b> .....	147
<b>REFERÊNCIAS DE REPORTAGENS</b> .....	149



## INTRODUÇÃO

Este é um trabalho de cruzamentos. Ao longo dos próximos quatro capítulos, tentarei demonstrar, através de uma costura de diferentes encontros e acontecimentos no Terminal de Integração do Centro (TICEN) em Florianópolis, algumas das principais maneiras que ali acontecem de formar rotas, imagens e paisagens da capital catarinense e de tudo que vive em suas histórias.

Por meio de introdução, um pouco sobre o TICEN. É o maior e principal dos vários terminais de ônibus atualmente ativos em Florianópolis. Os outros são os Terminais de Integração de Canasvieiras (TICAN) e Santo Antônio de Lisboa (TISAN), na região norte da Ilha de Santa Catarina; o Terminal de Integração da Lagoa da Conceição (TILAG), na região leste; o Terminal de Integração do Rio Tavares (TIRIO) na região sul e o Terminal de Integração da Trindade (TITRI) também na região central, mais a nordeste do que o TICEN. Outros dois terminais, o Terminal de Integração de Capoeiras (TICAP) na região continental da cidade e o Terminal de Integração do Saco dos Limões (TISAC) no limite entre o centro e a região sul foram construídos mas atualmente não atendem passageiros.

Entrarei em maiores detalhes sobre isso mais adiante, mas por ora vale apontar que a “integração” dos nomes dos terminais indica a sua função de conexão entre diferentes linhas de ônibus. Os terminais servem para conectar linhas distintas em trajetos contínuos, de modo que alguém que precisa pegar mais de um ônibus para chegar ao seu destino possa fazê-lo sem precisar pagar mais de uma passagem. Devido à estrutura dos terminais, dependendo do trajeto pode ser necessário para um passageiro realizar a troca de linhas em mais de um terminal para que chegue aonde deseja chegar.

Para fins desta apresentação inicial, destaco esta questão da integração de modo a introduzir aquilo que será o eixo que percorre o trabalho todo: é através do aprendizado e da efetivação de caminhos pelo transporte público que se articulam diferenciações entre agentes (individuais ou não), assim como exigências políticas e estratégias de reciprocidade. As dinâmicas de movimento promovidas pelo transporte público em Florianópolis e analisadas aqui especificamente no que tange ao TICEN envolvem um alto nível de adaptação e improvisação, assim como intensas negociações de afetos e interesses. Estas tensões e atrações, como demonstrarei no texto que segue, servem para negar ao dia a dia do transporte uma estrutura fixa de entes claramente distintos

entre si. O que acontece é um movimento de atributos e categorias entre corpos e locais de fala e atuação, algo que acompanha o movimento de pessoas, máquinas e poderes.

Para melhor evidenciar estas ocorrências, escolhi não fazer deste um trabalho histórico. Não entrarei em discussões sobre a progressão do transporte na cidade ao longo das décadas, e dedicarei atenção a desenvolvimentos da mobilidade florianopolitana através dos anos apenas quando isto se tornar imediatamente relevante para a compreensão dos movimentos urbanos atuais.

Certamente é possível argumentar que a compreensão histórica de como o TICEN veio a ser o que é hoje é necessária para um entendimento efetivo de qualquer coisa que lá aconteça ou que diga respeito ao terminal. Escolhi silenciosamente combater este argumento através das experiências que se cruzaram para dar início a este trabalho: a minha própria e as diversas de meus interlocutores, antes ou depois de ter formalmente iniciado o trabalho de campo.

Mudei-me para Florianópolis no ano de dois mil e treze, aproximadamente dez meses antes de iniciar meu período no mestrado em antropologia social da Universidade Federal de Santa Catarina. Logo de imediato, compreender o sistema de transporte público florianopolitano tornou-se para mim um dos desafios mais interessantes sobre a cidade, não menos por minha chegada preceder em apenas algumas semanas os protestos que se espalharam pelo Brasil em junho de dois mil e treze, marcados pelo agora famoso slogan “não são só vinte centavos”. Àquela época, usuários do transporte do país todo foram as ruas combater o aumento do preço das tarifas de ônibus. Deixando de lado os complexos desenvolvimentos políticos que seguiram este momento inicial, mantenho-me focado em uma questão pessoal ligada a estes movimentos.

Particpei da primeira onda de protestos antes de divergências políticas com o que acreditei estar se tornando a leva nacional de manifestações tornarem-me convencido de que o levante não lutava por qualquer propósito que me interessasse. O que destaco aqui é que, nestes primeiros momentos, estive presente devido a uma noção de mobilização política em âmbito nacional. Usuário do transporte público desde a adolescência, acumulei ao longo dos anos, assim como outros milhões de pessoas, uma série de insatisfações sobre como o mesmo era configurado no Brasil. Minha presença em junho de dois mil e treze se dava a isso. Ao mesmo tempo, carregava comigo durante estes eventos uma aguda consciência de que não compreendia de fato o funcionamento do transporte coletivo em Santa Catarina, nem em como utilizá-lo (havia

muito mais da cidade de Florianópolis que era desconhecida para mim do que há hoje), nem em suas dimensões políticas e empresariais.

Aprender como o transporte funciona, na capacidade de usuário, não envolveu aprender sobre o histórico de transporte. Envolveu aprender a lidar com os imprevistos diários, com as interrupções, com as mudanças súbitas de horário, com as rupturas nas cadeias de informação, com o sistema de pagamento de passagens, com a etiqueta dentro do ônibus e com os outros passageiros. Cada acontecimento destes foi pouco a pouco transformando minha relação com o sistema de ônibus, que continuou sua metamorfose a partir do momento que passei a vê-la enquanto pesquisador e não apenas enquanto passageiro. Conforme minha pesquisa de campo revelou, os aprendizados diários da maioria das pessoas também passam por estes caminhos e não por algum grande entendimento da história do transporte. De fato, muitos deles sequer lembram, ou chegaram a conhecer, o transporte público da capital antes da implementação do sistema de terminais, e mesmo as mudanças mais recentes (como a união de seis das empresas operadoras de ônibus em um único consórcio) parecem ter tido pouco efeito reconhecido na vida diária dos usuários.

Em resumo, falar do transporte historicamente seria fazer um trabalho focado em algo muito distinto daquilo que considere interessante sobre o TICEN. A meu ver, a riqueza de uma pesquisa antropológica no transporte público, ao menos para meus próprios interesses de conhecimento, está no agitado ritmo de trocas e caminhos e não em desenhos formais do que o transporte é ou deve ser. É também este o motivo que não há interlocutores protagonistas neste trabalho. Para compreender estes acelerados fluxos e toda a sua potencialidade, o melhor jeito pareceu ser entrar neles a fundo, de maneiras que até então não havia experimentado. Embora, é claro, isto envolva atitudes drasticamente diferentes daquelas que teria apenas enquanto passageiro, envolve também um reconhecimento da velocidade do movimento do terminal como algo essencial para a pesquisa. Este não é um trabalho sobre algumas pessoas em específico. Este é um trabalho sobre movimentos.

Para realizá-lo, frequentei o TICEN de janeiro a junho de dois mil e quinze, conduzindo breves entrevistas com passageiros, funcionários diversos, pedestres e pessoas em situação de rua próximos ao terminal. Acompanhei diversas pessoas em seus afazeres, desde o trânsito em suas linhas de ônibus até o acompanhamento de fiscais e motoristas em momentos onde, por exemplo, algum usuário precisou de assistência médica. Utilizei linhas que nunca havia utilizado antes, descobrindo novos trajetos pela cidade. Participei de protestos dentro e ao redor do

terminal. Acompanhei momentos de organização política e conheci representantes da prefeitura envolvidos com o desenvolvimento do Plano Diretor de Florianópolis.

Como disse, nenhum destes interlocutores tornou-se o protagonista. O real protagonista deste trabalho é a costura entre estas diferentes histórias e aquilo que surge de seu contraste e sua justaposição, e tudo aquilo que isto revela sobre o movimento urbano em Florianópolis. Para compreender melhor o que isto quer dizer, é necessário afirmar que estas categorias que acabo de empregar são apenas ferramentas de conveniência, e a vida no terminal rejeita a sua rigidez.

Isto ficará claro a partir do primeiro capítulo. Este será o momento onde discutirei como categorias diferentes de pessoas no terminal, entre funcionários, usuários e outros, surgem e são negociadas através de relações ambientais. A partir dali, seguirei no segundo capítulo para uma discussão sobre a noção de sistema de transporte, contrastando a ideia de um sistema único com a existência de sistemas múltiplos. Estes surgem de acordo com os diferentes movimentos que são feitos por pessoas e veículos nestas relações de negociação da cidade e de seus caminhos.

O terceiro capítulo terá como foco momentos onde o movimento urbano (relacionado ao TICEN) nos permite compreender pedidos ou demandas feitos explicitamente entre diferentes agentes dentro do transporte, assim como o modo como este movimento não é apenas o movimento de corpos e máquinas, mas o movimento da política. Por final, o quarto e último capítulo tratará de tensões e reformulações da política de transporte. Nele irei contrastar duas experiências de tentativas de reformulação da mobilidade em Florianópolis. A primeira trata de momentos em que a prefeitura lança mão de iniciativas formais de contato com a população para discutir a mobilidade. A segundo consiste nos protestos políticos organizados no terminal, onde a rigidez do poder público é recusada em favor de um reconhecimento imediato das demandas de transporte dos manifestantes. A partir disto discutirei os limites e potenciais políticos do cidadão enquanto interlocutor formal da prefeitura e enquanto manifestante, e arriscarei uma reflexão sobre a relação disto com a paisagem urbana focada no TICEN.



## Capítulo 01: Vindo a ser em um terminal de ônibus

Quem anda pelo centro de Florianópolis à tarde em um dia de semana qualquer muito provavelmente irá encontrar uma pessoa que raramente abandona aquela região. Ela será encontrada desenhando caminhos e interferindo nas práticas de movimento a todas as horas do dia ou da noite, debaixo da chuva, sob o sol na chamada alta temporada, onde o número de turistas na cidade congestionada cada vez mais o trânsito. E também estará lá nos meses de inverno onde os visitantes ainda estão para chegar, e quem habita a cidade são os moradores que insistem em reclamar, uns para os outros, da chuva ou, na falta dela, de sua ausência.

Esta pessoa de presença insistente no centro da Ilha pode ser, e quase certamente será, encontrada em qualquer um de vários caminhos. O passageiro de ônibus que vai da região metropolitana da cidade para o centro, às vezes enfrentando horas no trânsito devido a engarrafamentos causados pelo alto fluxo de automóveis nas pontes que ligam a região continental de Florianópolis à Ilha de Santa Catarina, poderá observá-la assim que descer do veículo. De fato, se parar para pensar por um instante, perceberá talvez que esteve acompanhado por ela durante todo o seu trajeto. O trabalhador saindo do emprego no movimentado emaranhado de ruas comerciais a poucas quadras da rodoviária da cidade andarão ao seu lado a cada passo do caminho, até chegar ao principal terminal de ônibus da capital, o Terminal de Integração do Centro (TICEN). A mãe que ao meio-dia busca a sua filha pequena na escola e a leva pela mão pelos corredores do chamado camelódromo de Florianópolis, um complexo de lojas logo à frente do mesmo terminal, irá desviar dessa pessoa por diversas vezes a partir do momento em que tentar atravessar a rua em direção ao TICEN e cruzar a multidão que desenha uma teia de pedestres em frente às cinco plataformas de onde operam os ônibus da cidade.

Se por ventura estes três personagens, em qualquer momento do dia, depararem-se uns com os outros em qualquer ponto do terminal, poderão seguir diversos caminhos. Pensemos aqui em quatro possibilidades.

A primeira é o simples descaso; continuarão em seus caminhos e pouca atenção prestarão uns aos outros, a não ser que seja preciso para evitar uma colisão. Cada um irá se misturar, como que ruído em um cenário barulhento, ao fundo da paisagem de cada um dos outros, escapando da atribuição de distinções para ficar no plano da indiferença.

A segunda envolve um breve momento de identificação. O passageiro que chega da região metropolitana pode passar pela mãe

acompanhada da criança e observá-la no meio de uma bronca com a filha que se recusa a acompanhar o seu ritmo, desacelerando para olhar, de olhos arregalados, para um vendedor de cartões de telefone que grita suas ofertas no outro lado da rua do TICEN. Fazendo um rápido comentário sobre o comportamento da mãe para a pessoa do outro lado da sua ligação de celular, este passageiro já citado irá retomar o assunto que conduzia anteriormente logo que esta mãe e sua filha desaparecerem do seu campo de visão.

A terceira irá ocorrer caso estas pessoas já se conheçam. O trabalhador do comércio irá passar pelo passageiro que vem da região metropolitana e, após um momento de contemplação, irá chamá-lo pelo nome, engatando um aperto de mão e perguntando como vão as coisas. Um brevíssimo olhar na direção do próprio pulso irá sinalizar ao conhecido que este trabalhador não pode perder o ônibus que está prestes a sair, e com um gesto com a cabeça, ambos irão reconhecer a necessidade de encerrar a conversa e seguirão novamente em seus caminhos.

A quarta opção envolve algo talvez um pouco mais grave. A mulher com sua filha irá se deparar com o trabalhador comercial no momento em que o mesmo, altamente embriagado, vocifera insultos para as pessoas que passam ao redor. Incomodada com o comportamento, a mulher sinaliza para que um dos poucos fiscais que andam pelo terminal venha em sua direção, e pede para que ele faça algo quanto ao homem bêbado que ameaça a tranquilidade do local.

Em qualquer um desses cenários, a pessoa de quem eu falei no começo do texto provavelmente estará presente. Cada uma das figuras descritas pode ser esta pessoa para qualquer uma das outras, ou para todas elas. Além disso, cada uma delas pode ser esta pessoa em um momento e deixar de sê-la no momento de reconhecimento mútuo, ou no momento em que uma é identificada por outra como alguém a ser retirado do local. Além disso, todos que potencialmente cerquem estas quatro possibilidades de encontro compartilham da capacidade de ser ou não esta pessoa ao mesmo tempo.

Meu objetivo com a descrição de quatro possibilidades de encontro é chamar atenção para uma dinâmica que acontece diariamente no TICEN, que invoca determinadas categorias e as transforma em cima de dois eixos centrais: o primeiro, que servirá como foco dessa dissertação como um todo, será um eixo ecológico e irá priorizar as relações ambientais. Entendo por relações ambientais algo como aquilo defendido por Ingold (2000; 2011; 2013), onde o conjunto organismo-ambiente é aquilo que se desenvolve *ao longo de* processos de descoberta, adaptação, encontro de caminhos, realização de tarefas, e construção de ritmo e

paisagem, que vêm à tona no engajamento de humanos com o seu ambiente imediato. Identifico o segundo eixo como o eixo da reflexividade, movimento pelo qual sujeitos passam a formular conceituações sobre si mesmos a partir de sua percepção da posição que assumem frente a um outro com quem identificam estarem em relação.<sup>1</sup>

O que tomo como reflexividade na presente discussão faz parte de algo semelhante ao que Keane (2013) propõe ao descrever a capacidade da antropologia de analisar simultaneamente os comportamentos cotidianos da vida social e as dimensões normativas que deles participam. O que Keane toma como seu objeto de discussão é especificamente a ética, e em termos mais amplos, a moral. Apesar de ter tido oportunidades de observar e participar de questões e disputas éticas durante minha pesquisa de campo, exemplos que serão tratados ao longo deste trabalho, não é a ética meu foco de pesquisa. Mesmo assim, acredito que Keane apresenta uma certa tensão entre dois polos de análise que serve como referência útil para localizar a reflexividade no tratamento que dou às mudanças nas categorias empregadas diariamente no TICEN.

Esta tensão é a tensão entre as formas ditas naturalistas (nos termos defendidos por Keane) de explicar ações cotidianas e as formas normativas. As formas naturalistas seriam aquelas que trabalhariam especialmente com *affordances*, no conceito de Gibson do termo (1986). *Affordances*, para Gibson, são características dos corpos, dos objetos e do ambiente que, em relação com algo que possa com elas realizar uma ação ou precipitar um acontecimento, possibilitam a mobilização de características e propriedades objetivas para a realização de tal ação ou acontecimento. Na descrição de Keane, estes chamados naturalismos tomariam *affordances* como aquilo que permite explicar ações cotidianas em um nível abaixo da consciência de quem toma ação – ou seja, explicam motivos para a ação que escapam à percepção consciente de

---

<sup>1</sup> O conceito de reflexividade vem sido trabalhado na antropologia especialmente no que diz respeito à prática antropológica consciente da posição do antropólogo perante seus interlocutores e temas de pesquisa. Para abordagens diversas deste tema, ver McCormack e Strathern (1980); Clifford e Marcus (1986); Peirano (1994); Viveiros de Castro (2012). Para reflexividade como um movimento realizado por aqueles que historicamente têm sido interlocutores da antropologia e a quem historicamente se atribuiu o conceito de cultura, e que agora trabalham conscientemente nas redes de conceitos de que outrora imaginava-se por muitos serem elementos passivos, ver Gallois (2005); Carneiro da Cunha (2009; 2012); Coelho de Souza e Coffaci (2010).

quem age.<sup>2</sup> Do outro lado, as formas normativas de explicar a ação seriam aquelas que apelam para a *reflexividade*, que imaginam a ação cotidiana como algo levado a ocorrer como resultado de um processo de decisão. Esse processo envolve considerações de quem age sobre si próprio e sobre tudo aquilo que participa ou está implicado em sua ação. Trata-se aqui da filosofia e do direito, por exemplo.

Que lugar ocupa a reflexividade aqui, portanto? Em um momento inicial, parece estar confortavelmente localizada em um de dois polos. Porém, Keane sugere a ideia de *affordances* éticas, que compreenderiam “*any aspect of people’s experiences of themselves, of other people, or of their surround, that they may draw on as they make ethical evaluations and decisions, whether consciously or not*” (2013, p. 8).

Basear decisões de ação e comportamento próprio perante um outro, durante uma relação ambiental, é em resumo o que acredito que se faz no TICEN por parte de muitos dos seus múltiplos usuários, todos os dias. Ao descrever os quatro possíveis cenários que descrevi acima, meu intuito foi de fornecer, com exercícios imaginários baseados em exemplos de experiências reais no TICEN, uma breve introdução a esta maneira, simultaneamente ambiental e reflexiva, que certas formas de ser surgem e se transformam neste nexos da mobilidade urbana de Florianópolis.

Mais especificamente, é isso que acredito acontecer quando alguém no terminal reconhece aquela pessoa de que falei no início do texto. O personagem que invoquei não é um indivíduo, mas uma categoria operante. Colocar a categoria de *pessoa* como uma figura ubíqua no TICEN, nos seus arredores e nos caminhos de que faz parte serve para começar a elucidar algo: *pessoa* é simultaneamente o termo que se usa no TICEN para designar alguém que não passou (e que poderá ou não passar) pelos processos de diferenciação de que falei brevemente, e o termo que se usa para articular a presença de todos no TICEN, mesmo aqueles que passaram por algum processo de diferenciação, para fins discursivos e frequentemente políticos.

Ao dizer isso, não tento sugerir que meu intuito é que este trabalho sirva como uma contribuição a algum tipo de antropologia *da*

---

<sup>2</sup> Esta é a visão defendida por Keane, e não necessariamente a visão de affordances que utilizarei ao longo do texto. Ao longo deste capítulo tentarei reconhecer no conceito de Gibson de affordance seu valor estratégico e, sim, consciente. Ofereço a explicação que dá origem a esta nota de rodapé neste primeiro momento por se tratar da explicação preferida por Keane.

*pessoa*<sup>3</sup>. Quando falo em *pessoa* no contexto do TICEN, trato de um termo empregado por frequentadores do terminal para designar uns aos outros em determinados contextos, termo que tem algo a ver com, mas certamente não corresponde diretamente a, uma concepção maior de indivíduo nas configurações urbanas (SIMMEL, 1973). Também não pretendo lançar a hipótese de que este seja um acontecimento exclusivo ao TICEN, completamente distinto de dinâmicas semelhantes na grande Florianópolis, no Brasil como todo ou até, quem sabe, na vida urbana em geral. Escolhi esta constelação de categorias especificamente porque acredito que toma uma forma distinta no terminal porque acontece em correspondência com certas dinâmicas ambientais – estas, sim, específicas ao TICEN, por serem específicas a como as linhas e a administração do transporte operam na cidade de Florianópolis.

Para poder efetivamente descrever algumas das ocasiões onde pude observar e participar destas dinâmicas, é importante abordar alguns pontos-chave.

O TICEN fica, como já diz o nome, na região central da cidade de Florianópolis. Situado ao lado da rodoviária que conecta a capital a cidades de todo o país, nele convergem turistas e residentes da cidade de diversos gêneros, raças, etnias, ocupações profissionais, classes, origens, idades, etc. É um local de trânsitos constantes: de quem frequenta o terminal, via de regra os únicos que passam mais tempo que necessário para pegar seu próximo ônibus são aqueles que lá trabalham, em uma capacidade ou outra; aqueles que esperam a chegada de alguém; aqueles que aproveitam o fluxo de pessoas para pedir doações de dinheiro; ou, recorrentemente nos dias de semana aos horários de saída das escolas, grupos de adolescentes que fazem de alguns pontos do terminal seus locais de sociabilidade.

Com exceção de comerciantes, funcionários do transporte ou pessoas que pedem doações em dinheiro, a estadia no TICEN costuma não envolver longos diálogos com desconhecidos para a maior parte das pessoas. As interações face a face com desconhecidos são em sua maioria

---

<sup>3</sup> Entendendo-se antropologia da pessoa como um campo datando de no mínimo Mauss (2011[1938]), que se preocupa em tratar, em contextos sociais, culturais e geográficos diversos, de questões relacionadas à formação ou não do indivíduo, das práticas e rituais que definem uma pessoa socialmente, e dos elementos investidos em formulações das divisões e interferências articuladas em diferentes conceitos de pessoa. Sobre isso, ver Lévy-Bruhl (1928), Leenhardt (1971), Strathern (1988), Haraway (1990), Viveiros de Castro (1996), Goldman (1999) e Maluf (2013).

breves, durando não mais que alguns minutos, no máximo. Essa configuração de movimentos e as trocas passageiras correm o risco de serem usadas como justificativa para encaixar o terminal em um modelo de supermodernidade como aquele defendido por Augé (2008). Esta supermodernidade, que configura um mundo “*surrendered to solitary individuality, to the fleeting, the temporary and ephemeral*” (p. 78) produz *não-lugares*, ou espaços “*which cannot be defined as relational, or historical, or concerned with identity*” (p. 77). Ou, como define Agier (2011):

“Nos não-lugares urbanos, as práticas cidadinas são essencialmente individuais tanto em sua ação como em seu alcance imediato. (...) O sentido do lugar é condicionado estreitamente pela existência simbólica e social da qual é o seu suporte. Nesse quadro, a questão sobre o espaço físico está bem presente, mas secundária ou, para usar uma expressão clássica e mais precisa, a simbólica do espaço é “sobredeterminada” pela simbólica das relações sociais que ali se localizam.” (pp. 113-114)

O que Agier aciona em seu texto é uma divisão entre *lugares*, espaços físicos que servem de apoio para a articulação de relações simbólicas e são conseqüentemente por elas preenchidos de valor, e *não-lugares*, espaços físicos onde o que predomina é uma efemeridade que exclui a possibilidade de atribuições simbólicas entre pessoas e a relacionada reformulação da individualidade.

Pois então: seria o TICEN um *não-lugar*, o resultado da supermodernidade em todo o seu poder individualizante? Se sim, seria isso evidência de que o espaço físico, especificamente o espaço físico urbano, é meramente um *milieu*, um suporte para atividades e conceituações que o envolvem meramente em um nível de necessidade prática?

Difícilmente. Não irei me preocupar aqui com uma discussão sobre identidade<sup>4</sup>, conceito que tanto Augé quanto Agier elegem como

---

<sup>4</sup> Embora identidade seja um conceito acionado por Augé e Agier apenas positivamente, a antropologia e a filosofia se preocupam com avaliações críticas da ideia de identidade há décadas. É pelo enorme escopo da discussão e sua relação tangencial com o tema desta dissertação que evitarei me aprofundar em debates sobre identidade. Para definições do conceito de identidade e

importante nas suas considerações sobre lugares. Nas discussões a seguir, baseadas em ocasiões da pesquisa de campo, irei focar especialmente em como os trânsitos e as passagens que Augé e Agier descrevem como tão autocontidos na realidade envolvem uma série de interferências e articulações de necessidades e desejos muito mais que individuais.

### **Situando-se mutuamente no TICEN**

Em um anoitecer de agosto, por volta das dezenove horas, estava prestes a ir embora do terminal quando avistei uma mulher de pé perto da entrada da plataforma A. A plataforma A é uma de cinco plataformas no terminal, cada uma comportando pontos de chegada e partida de linhas para diferentes regiões de Florianópolis e da região metropolitana. Entre a entrada da plataforma A, que fica na extremidade esquerda do pátio onde o terminal encontra a rua que corre à sua frente, e a entrada da plataforma B, há uma grade curva, que separa este pátio de uma rotatória dentro do terminal, que é usada pelos ônibus que saem da plataforma A para darem a volta e se direcionarem à saída. Um corrimão extenso percorre todo o lado externo dessa grade, e esse detalhe aparentemente banal é essencial para compreender uma região do terminal que difere das outras. Esse local serve como ponto privilegiado para pessoas que aguardam a chegada de outras, estejam estas chegando ao terminal para seguirem a pé para outro lugar ou para pegar algum ônibus. Ainda tentando compreender melhor alguns dos modos que este espaço surgia para os frequentadores do TICEN, abordei a mulher na entrada da plataforma e iniciei uma conversa com ela.

Em nossos breves minutos de diálogo (ela partiu assim que a pessoa que estava aguardando chegou), esta interlocutora, que irei chamar de Mariana<sup>5</sup>, compartilhou comigo sua experiência de presenciar uma troca irregular de passagens em frente às catracas da entrada da mesma plataforma diante da qual conversávamos.

“Agorinha mesmo – não que eu tenha alguma coisa a ver com isso... – mas agora mesmo

---

problematizações de sua adequação e lógica interna, ver Deleuze (1994), Deleuze e Guattari (1987), Butler (1990), Latour (2005), Carneiro da Cunha (2009), Goldman e Viveiros de Castro (2012).

<sup>5</sup> Com exceção de políticos e pessoas publicamente conhecidas, os nomes de todos os interlocutores neste trabalho foram inventados para preservar a privacidade dos colaboradores.

tinha gente trocando passe por dinheiro. Isso eu não acho uma coisa boa, porque de repente, eles devem furtar de alguém, né? E tão aqui, e ninguém faz nada. Passam vários seguranças – eu tou aqui há vinte minutos – passam vários seguranças, olharam e não falaram nada. (...) É muita gente pra pouco fiscal.” (Mariana, usuária do TICEN)

Há coisas que devemos apontar nesse breve depoimento. Em primeiro lugar, Mariana lança mão de um jogo de designações para posicionar, simultaneamente, a pessoa que vendia “passes” (o cartão-passe emitido pelo Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis, que pode ser carregado com créditos descontados cada vez que o cartão é usado para liberar uma catraca de ônibus, no terminal ou dentro dos veículos), os fiscais do terminal, as demais pessoas que surgem como possíveis vítimas de um crime que Mariana imagina ter ocorrido, e finalmente, a si mesma. Junto com esse conjunto de designações, Mariana referencia certos movimentos na sua fala – dos fiscais, da pessoa vendendo os passes, das pessoas que por ela passavam e de si própria – que são necessários para compreender as designações mais profundamente. E por final, Mariana aciona, tanto no conteúdo da sua fala quanto no ato de falar, uma posicionalidade sua no ambiente, que está intimamente ligada com o restante do jogo de designações por ela conduzido.

A fala de Mariana só pôde aparecer no terminal porque certos movimentos se realizam ali de certas formas. De qualquer ponto do terminal até a entrada da plataforma A, Mariana poderia ter feito uma série de caminhos. É de importância para o seu depoimento que ela tenha feito um caminho que tenha a levado ao encontro da cena que presenciou. Se tivesse chegado à entrada da plataforma por dentro da plataforma após desembarcar de um ônibus, muito possivelmente não teria visto a cena – a saída e a entrada ficam próximas uma à outra, mas no elevado fluxo de pessoas que marca o horário do anoitecer, é fácil perder de vista ocorrências específicas como a que descreveu. Da mesma forma, não é por acaso que o acontecimento tenha acontecido onde aconteceu; existe uma lógica em vender passes (roubados ou não) em frente às catracas de entrada da plataforma. Se esta foi a intenção de quem realizava, ou tentava realizar a venda dos passes, não temos como saber. Porém, o que é possível afirmar é que o posicionamento desta pessoa onde ela estava, algo implicado em sua ação, junta-se a esta última para estabelecer



relações de descoberta de caminho diversas com outros usuários do terminal.

Quando falo de descobertas de caminho, refiro-me especificamente ao conceito de Ingold (2011) de *wayfaring*. *Wayfaring* consiste basicamente no exercício de descobrir e negociar um caminho pelo mundo, e a proposta de Ingold é que é no exercício desta atividade, *ao longo* dos caminhos descobertos e negociados, que o conhecimento se desenvolve nos humanos.

Andar pelo terminal, assim como andar por qualquer local da cidade, envolve um grau elevado de *wayfaring*. Participando do cotidiano do TICEN, por diversas vezes não apenas observei, mas aconselhei e orientei pessoas que não sabiam como chegar aos seus pontos de destino desejados; da mesma forma, em outras ocasiões, em busca de uma linha de ônibus ou outra, para fins de pesquisa ou de uso fora da pesquisa, precisei buscar informações em outras pessoas ou em orientações manifestas na própria construção física do TICEN.

Refiro-me aqui, em primeira instância, a um mural de duas faces que fica neste pátio inicial do terminal que já mencionei. Em cada um dos seus lados, o mural carrega uma placa com uma ilustração do terminal conforme visto de um ponto aéreo, com suas divisões em plataformas e pequenos retângulos coloridos sinalizando onde cada linha de ônibus opera. Com diferenças de cor sinalizando ônibus operados por empresas diferentes, o mural conta com uma legenda para os desenhos, indicando a qual linha de ônibus cada ícone da imagem faz referência.

Em uma ocasião, estava chegando ao terminal quando fui abordado por uma mulher que não conhecia a cidade e não sabia como chegar do centro ao seu bairro de destino. Perguntando a ela se sabia de algum ponto de referência próximo do local onde gostaria de chegar, identifiquei qual seria o ônibus que faria o caminho mais rápido e aproveitei que estávamos próximos ao mural para nele apontar onde o ônibus ficava.

Algo torna-se evidente em uma ocasião como essas – especificamente, uma afinidade com o conceito de Gibson (1986) de *affordances*, mencionado anteriormente. Este termo, mais do que designar apenas o que algo (uma superfície, um meio, um animal, uma pessoa) possibilita a outro, indica uma relatividade – uma *affordance* é um fornecimento de possibilidades que algo tem *relativo a* alguma outra coisa (ibid., p. 127). Não trata-se aqui apenas de características que possam ser acionadas em relações físicas do ambiente, mas inclusive de relações sociais – “*what the infant affords the mother is reciprocal to what the mother affords the infant*” (ibid., p. 135).

O exemplo que dei da ocasião em que olhei o mapa do terminal junto à mulher que me pediu informações invoca, de uma só vez, a relação entre *affordances* e *wayfaring*. O mapa em si disponibiliza *affordances* para mim, para a mulher que buscava seu caminho, e possivelmente para qualquer pessoa no terminal com as habilidades necessárias para lê-lo. Em uma relação mais ampla, o órgão público e as empresas responsáveis pela elaboração, produção e manutenção do mapa participam do oferecimento de *affordances* do mapa<sup>6</sup>, de modo a estarem também, como Ingold diz, “*bound up*” nas histórias de quem faz uso desse recurso (2011, p. 160).

Da mesma forma, o recurso ao mapa e o engajamento com suas *affordances* fez parte do processo de descoberta de caminho, ou *wayfaring*, da mulher que me pediu orientações. Não conhecendo o terminal ou a cidade, o único recurso que tinha para descobrir como chegar ao ponto de ônibus em que deveria embarcar era de fato explorar o terminal com seu próprio corpo e buscar dentro dele os caminhos que deveria seguir. A conversa comigo e a observação do mural serviram como etapas em um processo que só estaria concluído no momento em que ela partisse do terminal em direção ao seu destino.

O motivo da escolha deste exemplo é o fato dele elucidar que o que acontece no terminal acontece pela implicação do caminho que levou os corpos envolvidos no acontecimento até o ponto em que passam a se corresponder. Voltando ao depoimento de Mariana sobre a venda clandestina de passes, dispomos agora das considerações necessárias para reconhecer como a presença da pessoa responsável por essa atividade suscita novas relações ambientais.

A posição de Mariana frente ao ocorrido é de distanciamento em uma série de níveis, o mais relevante (nesse momento) sendo o distanciamento que ocorre por não estar interessada em comprar o que estava sendo vendido. Optar pela compra, porém, significaria no caso de

---

<sup>6</sup> Ao falar de *affordances*, Gibson não arrisca o movimento de traçar uma rede de operação e fornecimento de *affordances*; o termo é usado principalmente para falar do que acontece em relações binárias. Mas o que acontece ao pensarmos nas *affordances* que possibilitam que algo ofereça *affordances*? Gibson cita o exemplo de uma superfície horizontal, plana, extensa e rígida que, por ter estas características em relação com uma pessoa, confere a possibilidade de apoio (GIBSON, 1986, p. 127). Se falamos do chão, porém, precisamos pensar em outras coisas que o permitam ter estas características. Um piso plano só se mantém plano enquanto as condições de pressão atmosférica concederem a *affordance* para que isto aconteça.

Mariana – e significou para aqueles que realizaram a compra de fato – um engajamento com novas *affordances*. O transporte público em Florianópolis segue uma lógica comercial que é recorrentemente contestada por setores da população. Comprar passes mais baratos significa adotar métodos para contornar um dos limites que o atual modelo de mobilidade estabelece para os usuários do sistema. Parar em frente à entrada da plataforma A e efetuar esta compra significa redescobrir o caminho de entrada para o sistema de transporte, pois agora a experiência do corpo no ambiente encontra uma nova negociação, uma nova *affordance*. Não se trata apenas de uma situação econômica; trata-se também de uma relação eminentemente ambiental com a administração pública e as formas de operar às margens de suas contingências e imposições.

Outro distanciamento para que a fala de Mariana aponta tem a ver com as capacidades de interferência que a mesma desempenha frente a outras pessoas no TICEN. Existe, no terminal, a possibilidade de qualquer usuário intervir em acontecimentos que observe, se julgar que estes são de alguma maneira inadequados ao lugar. Em uma noite em que estava no terminal, por volta das vinte horas, observei um homem embriagado, segurando uma garrafa de bebida alcoólica, a caminho da entrada da plataforma B, falando incompreensivelmente e jogando o corpo de um lado pro outro, visivelmente chamando a atenção de quem estava ao seu redor. Nessa ocasião, outros três homens – não fiscais do terminal – se aproximaram do sujeito e o afastaram das pessoas rumo a quem andava, falando a ele que se acalmasse.

Embora estas formas de intervenção sobre o comportamento de outrem aconteçam no TICEN – inclusive porque a visão de Mariana de que há “pouco fiscal pra muita gente” é uma opinião ecoada por outros com quem já conversei – Mariana optou por adotar uma posição, concorrentemente no ambiente e nas relações com outras pessoas, de deixar aos fiscais a resolução da cena que assistia.

Mais do que isso, Mariana invocou em sua fala as formas de trajeto que compõem a fiscalização do TICEN. Seu comentário de que “passam vários seguranças” não se refere apenas a uma casualidade. A forma de operação da fiscalização do terminal envolve duplas de seguranças – não mais que duas ou três em qualquer dado horário do dia – caminhando por todo o terminal, traçando caminhos por dentro das plataformas, pelo pátio na frente das entradas e pela área em frente às plataformas C, D e E, onde alguns serviços (uma padaria, uma casa lotérica e, principalmente, os escritórios do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis) operam.

Ao ficar parada e esperar que, pelo movimento dos fiscais, eles vissem a cena e fizessem algo a respeito (o que não ocorreu), Mariana operou uma reflexividade dupla. A um nível discursivo, ela designou os movimentos de corpos no ambiente e os associou a expectativas de comportamento. A um nível ambiental, ela praticou esta mesma divisão, organizando sua própria disposição em relação aos outros corpos no TICEN; mais do que uma relação apenas de possibilidades, este posicionamento próprio deriva de um projeto de operação do terminal. Mariana ficou parada porque definiu como função de outro mover-se nesta situação.

O que isto começa a demonstrar é a maneira que a diferenciação de pessoas no terminal não se opera apenas no plano do discurso, ou apenas no plano socioeconômico (Mariana e os fiscais têm, afinal de contas, ocupações profissionais diferentes), ou apenas no plano simbólico, como defende Agier no trecho citado anteriormente. Mariana poderia ter se aproximado dos fiscais ao interferir no câmbio irregular de passes. Isto não teria feito dela uma fiscal, mas, como já exemplifiquei, existe uma rede de fiscalização no terminal que opera *junto* aos profissionais responsáveis pela segurança, que não é *operada por* eles (ou ao menos não *apenas* por eles).

Não é meu objetivo aqui incluir Mariana, ou qualquer outro usuário do TICEN, na posição de possivelmente ser um fiscal, na maneira que se entende o termo quando se pensa em uma categoria de trabalhadores do transporte. Penso apenas no que propõe Latour (2005) ao falar sobre formações de grupos. Latour questiona a adequação de um método de identificação de grupos que elege representantes, outras formas de agrupamento que se distinguem do primeiro grupo de modo a criar um “contexto”, que “define” um grupo de acordo com determinados critérios e que invoca um reconhecimento “social” do grupo (Latour, 2005, pp. 31-33). Sua sugestão, contrária a essa, é a de seguir associações ou formações grupais, focando nos caminhos que tomam as ações conjuntas ou interligadas de “atores”, como os chama.

Seguindo essa orientação, a rede de fiscalização que ocorre no TICEN *associa* determinados atores, não exatamente em uma atividade em comum mas na criação de um tipo de ambiente que é mantido por ações que se suportam mutuamente. A ação daqueles que não são fiscais profissionais auxilia o trabalho destes últimos e acaba servindo, em determinados contextos, para compensar por determinadas falhas (conforme percebidas por usuários do transporte) da fiscalização oficial em manter a segurança. Na outra mão, as ações daqueles que são fiscais profissionais servem como referência para os outros atores na sua

percepção do que deveria ou não acontecer no terminal em termos de vigia e manutenção de determinadas formas de ordem (o controle de transações comerciais irregulares, das ações de pessoas sob a influência de substâncias, para retomar os dois exemplos já apresentados).

Com isso, chamo atenção para o distanciamento de Mariana dos fiscais não como algo resultante de uma diferença de profissão pura e simplesmente, mas como uma *tática ambiental* de diferenciação de pessoas. A posição de usuária do transporte, ou passageira, que Mariana assume é uma posição específica, não um estado padrão de quem não é funcionário do terminal. Não é subtraindo posições de ação no TICEN que se chega à posição de passageira, mas praticando, em relação ambiental com outros, um jogo de afastamentos e aproximações, movimentos e estaticidade, que desenvolve a cada situação uma forma da categoria de usuário do transporte.

Isto não significa dizer que “usuários do transporte” se formam enquanto grupo através de dinâmicas semelhantes àquela empregada por Mariana. Usuários do transporte, como falei, também participam das estratégias de fiscalização. Não se trata aqui de um grupo social, mas de uma categoria múltipla, sujeita a mobilizações das mais variadas.

As mobilizações ambientais e discursivas desta categoria não se dão apenas no movimento físico de corpos ao longo de determinadas linhas, porém. Uma outra forma de relação que serve para operar diferenciações no ambiente é o som.

O som não desempenha uma função declarada no TICEN. Não existe música saindo por alto-falantes; não há avisos sonoros avisando os horários de chegada ou partida de certas linhas, como se pode esperar encontrar em outros terminais de mobilidade como aeroportos ou rodoviárias; não há comunicados de qualquer tipo pelas empresas que gerenciam o transporte; e mesmo os vídeos publicitários que passam nas telas dos quadros de horários do terminal e nos pequenos monitores eletrônicos dentro dos ônibus são mudos. Se há a intenção de se buscar informações pelo som, estas informações devem ser buscadas em interações imediatas com outras pessoas, principalmente por meio do diálogo.

Isto não é o mesmo que dizer que outros meios de informação estão prontamente disponíveis sem a necessidade de estabelecer relações. De certo que a informação oferecida ativamente para coletivos de pessoas no TICEN por parte da sua administração é principalmente visual. Além do mapa que descrevi anteriormente, o terminal também conta com telas eletrônicas – quatro em cada plataforma – que anunciam os horários das próximas oito partidas, cada conjunto de quatro relacionando as

informações referentes a sua respectiva plataforma. Também há quadros de horários fixos, impressos em papel, agrupados em painéis ao longo de cada plataforma, disponibilizando para consulta todos os horários de todas as linhas. Sem mencionar os avisos apontando para onde ficam as saídas, ou as peças de comunicação visual identificando cada um dos prédios ofertadores de serviços localizados na área externa do terminal.

Porém, estas informações precisam ser suscitadas. Além da máxima de Ingold de que *“my environment is the world as it exists and takes on meaning in relation to me”* (2000, p. 20) – ou seja, os dados do mundo precisam relacionar-se para que ganhem significado –, a percepção sensorial não é passiva ou objetiva, e aprender a navegar pelo mundo envolve um aprendizado de como e para que movimentar os sentidos. Schwartz (2004) chama atenção para isso ao falar de discriminações sonoras, ou as técnicas que pessoas adotam para ouvir alguns sons em maior detalhe que outros – ou para simplesmente não ouvir determinados sons.

Essas informações suscitadas não são apenas dados relacionadas ao transporte, mas dicas e insinuações de como operar categorias de modo a criar diferenciações. E assim como as táticas de diferenciação pelo movimento, o desenvolvimento das distinções pelo som pode envolver um grau significativo de reflexividade.

Uma das experiências etnográficas que me inseriu em um momento onde isso pôde ser observado aconteceu como consequência de um evento raro no TICEN. Apesar do movimento constante de veículos, acidentes entre os ônibus dentro do terminal costumam ser raros. Em uma determinada manhã de julho, porém, um carro freou bruscamente, e o motorista que vinha em seu rastro não teve tempo de parar antes que houvesse uma pequena colisão. A batida resultou na queda de uma parte do para-brisa do segundo ônibus, deixando vidro quebrado espalhado no asfalto, próximo ao meio-fio da plataforma onde uma fila de passageiros havia se organizado.

Uma série de mobilizações ocorreram em seguida. O motorista do ônibus danificado saiu do veículo para inspecionar o ponto de impacto e o vidro no chão. Com seu celular, passou a fotografar ambos. O ônibus em que eu estava passava ao lado deste último no momento do ocorrido, e um grave congestionamento de automóveis ao redor do terminal impossibilitava que saíssemos do lugar. O carro estava lotado com passageiros, e a mistura do calor daquela manhã com o pouco espaço livre no ônibus e os problemas do trânsito já haviam provocado alguns passageiros a reclamar em voz alta da situação.

A visão do motorista fotografando os efeitos da batida, porém, catalisou uma reação distinta de uma passageira específica, a poucos centímetros de mim. Ela, uma mulher que estava em pé no corredor do carro, passou a gritar com o motorista pela janela, reclamando que a sua recusa e a do primeiro motorista que havia freado de tirar os dois ônibus de onde estavam contribuía para a dificuldade de movimento dos demais veículos do terminal. Ela falava, em volume alto, daquilo que percebia como a incompetência daqueles funcionários de lidar com o contratempo, e suas reclamações logo começaram a receber o apoio de outros passageiros, que também passaram a falar em voz alta pela janela. Logo, reclamações eram feitas por muitos dos passageiros que encontravam-se em pé no ônibus, e mesmo alguns que esperavam nas filas na plataforma passaram a contribuir para o coro.

Acredito que a diferenciação operou de três ângulos diferentes naquele momento, e será o terceiro o que tomarei como mais importante para esta discussão. Mas antes, os dois primeiros: a mobilidade no ambiente imediato e o conteúdo das reclamações.

Pensemos no que era dito pelos passageiros indignados. O grande problema por eles observado era a incapacidade dos motoristas de, mesmo naquela situação, otimizarem o fluxo do terminal. A reclamação inicial focou no fato do motorista do ônibus danificado ter descido ao asfalto para averiguar o ocorrido, enquanto os passageiros eram forçados a aguardar nas filas ou suportar o calor e o desconforto de um carro lotado.

A consideração das diferenças desta capacidade de pequenos movimentos – poder ou não descer do ônibus, poder ou não conduzir um veículo, mesmo que por poucos metros, para liberar uma obstrução na via – é o ponto-chave da indignação da primeira passageira, que passou então a ser ecoada por outros. Existe então uma reflexão que implica tanto aqueles passageiros quanto os motoristas que eram alvo das mensagens em uma disposição de poderes sobre o ambiente. A raiva da passageira que começou a gritar pela janela vinha do fato de que ela tinha compromissos que não poderiam ser abandonados, e o obstáculo que se punha à chegada ao seu destino não estava sob seu poder de solução, mas sob o poder de motoristas que, ao ver da passageira, fracassavam no desempenho de sua função. As contingências da vida urbana cotidiana – a obrigação com horários, a infraestrutura de mobilidade que obriga certas pessoas a adotar o ônibus como veículo principal para equilibrarem as diversas tarefas de seu dia – são então invocadas discursivamente em uma análise reflexiva da configuração ambiental daquele momento. Análise que vem acompanhada de uma determinada prática daquele ambiente.

De certo que permanecer no ônibus e aguardar a saída do terminal não era a única opção disponível para aquela passageira ou para quaisquer outros – de fato, alguns antes de e durante aquele momento de conflito haviam descido do veículo e ido embora do terminal. A permanência daqueles que escolheram ficar implicavam uma tensão exercida sobre o ambiente por fatores para além do TICEN, mas que funcionavam também para operar as distinções que ali ocorriam. A passageira que iniciou as reclamações tinha um horário a cumprir no trabalho; o motorista que fotografava o ônibus já estava realizando o seu.

Se ocorreu uma diferenciação, não foi pelo alastramento, como um contágio, como uma mimese, de um comportamento ou ação individual para uma série de outras pessoas. A diferenciação não ocorreu porque uma linha foi iniciada pela primeira passageira a reclamar, posicionando-a frente ao motorista; esta linha não foi então imitada pelos outros passageiros que entraram no coro. Imaginar isso seria objetivar um ponto de partida da mimese, um caminho que possa ter seguido e um ponto de chegada. Como Deleuze e Parnett (1987, p. 2). dizem, imaginar que vir a ser é um processo de imitação é ignorar que aquilo em que se transforma muda tanto quanto o que, ou quem, se transforma. Não há um ponto de partida ou um ponto de chegada, porque a transformação em si silenciosamente se transforma. Se um segundo passageiro passa a gritar pela janela com o motorista-fotógrafo, como de fato aconteceu, este segundo passageiro não é apenas uma repetição da primeira passageira a gritar, mas torna-se envolto em uma relação tríplice com ela e com o motorista. Os outros passageiros que passaram a reclamar serviram para ampliar a mensagem da primeira passageira ao mesmo tempo que a transformaram, já que agora a mensagem não era mais de uma pessoa, mas de várias.

Acontece algo em um momento como estes que problematiza a clássica descrição de Simmel (1973) do individualismo da vida urbana. Enquanto Simmel imagina a cidade como um campo fértil para a individualidade plena – talvez até como algo definido por ela – o que um evento como o que descrevi faz é provocar questionamentos sobre como a individualidade deixa de se tornar tão clara a partir do momento em que pessoas aparentemente distintas tornam-se implicadas e envoltas umas nas outras. Há um vir a ser, citando Deleuze novamente, que acontece quando a ação de uma pessoa movimenta uma ação prévia por outra pessoa, movimenta a outra pessoa pela movimentação desta ação, e faz com que a segunda pessoa se veja movimentada pela própria movimentação da ação de outra. Outra pessoa que agora é marcada por



ter tido sua ação movimentada, e portanto não é mais igual ao que era no primeiro momento em que fez a ação.

Poderíamos pensar que ao invés de mimese, o que ocorreu foi um apontamento feito por uma pessoa que orientou a atenção de outras para algo a ser percebido, e que a partir daí as ações vieram à tona pela identificação conjunta de um problema em comum. Isto seria algo como o que Ingold (2010) chama de educação da atenção, onde o conhecimento é desenvolvido ao longo de relações ambientais que ocorrem quando alguém apto à percepção de certos elementos no ambiente treina outros para exercerem a mesma aptidão. De fato, algo nesse nível parece ter acontecido. As ações de uma primeira passageira parecem ter sido o que chamou a atenção de outros passageiros para uma percebida ineficiência na realização de um serviço esperado, e as ações de outros passageiros progressivamente mobilizaram ainda outros para o reconhecimento de um problema. Mas talvez ainda exista algo neste cenário que não possa ser capturado por esta explicação.

Em primeiro lugar, não há porque imaginar que todos os passageiros que entraram no coro de reivindicações o fizeram a partir da identificação de uma mesma coisa. A ineficiência do motorista frente às expectativas da primeira passageira surgem a partir da relação desta com um ritmo maior do dia em Florianópolis, e a inadequação do movimento no terminal para com as intenções de uma pessoa específica para o restante da sua manhã formam uma tensão que não é compartilhada do mesmo modo com os outros passageiros. É uma tensão específica aos tropeços em *um* dos vários trajetos diferentes que pretendiam-se realizar a partir da saída daquele ônibus e daquele terminal. Como Velho (1994) diz, nem porque mais de uma pessoa usa um determinado vocabulário – nem porque mais de uma pessoa reclama da ineficiência do serviço – podemos supor que o vocabulário tenha o mesmo sentido para todos que o usam.

O que fica claro é que as ações da primeira passageira mobilizaram de alguma forma os outros passageiros, e a diferenciação ocorreu em algum nível por causa de *afeto*, no sentido definido por Latour (2004). O *afeto* é uma característica da corporeidade; enquanto Ingold (2011) define o corpo como um cruzamento aberto de linhas e histórias, Latour sugere que aprender a ter um corpo é ser afetado, ou seja, ser mobilizado, posto em ação por outro ou por alguma coisa.

De fato, parece que ambas as descrições têm alguma validade aqui. Os passageiros mobilizados pela ação de diferenciação para com o motorista tornaram-se por esse meio (e também por outros, mas focarei apenas em um aqui) emaranhados um no outro, implicados um no outro,

transformados um pelo outro. Ao mesmo tempo, foram postos em movimento um pelo outro, assim como, é claro, pelo próprio ônibus, pelos outros veículos ao redor, pelos motoristas dos outros veículos, pelo asfalto do TICEN, e pelas pessoas do lado de fora que passaram a reclamar também.

De certa maneira, este tipo de afeto é constitutivo do transporte público. Caminhos e linhas de ônibus se formam de acordo com os cruzamentos entre as necessidades de locomoção da população, da capacidade gestora da prefeitura e das empresas de ônibus e das contingências e oportunidades – as *affordances*, por assim dizer – do terreno urbano. Estas confluências e divergências não compõem apenas um momento fundacional do transporte público, se é que em algum momento compõem isso, mas retornam em cada encontro de corpos em um trajeto e, como no caso sendo aqui discutido, em cada interrupção e obstrução de caminhos.

Não é meu objetivo aqui arriscar uma resposta definitiva de porque aquela ocasião se configurou do modo que o fez. Para fazer isso, certamente seria necessário muito mais informação sobre cada um dos passageiros envolvidos no ocorrido. Meu objetivo aqui é chamar atenção para uma coisa específica, o terceiro ângulo da diferenciação que mencionei mais cedo. Não se trata de alguma forma de uma *essência* do que aconteceu, mas de um fator que foi posto em evidência naquele momento e que, conforme irei descrever adiante, desempenha papéis importantes em algumas das mobilizações, dos afetos e das dinâmicas de diferenciação no terminal: a intensidade sonora.

De certo que a intensidade sonora por si só não nos diz muita coisa, muito menos para quem está a qualquer momento no TICEN. Mas participando das paisagens sonoras que ocorrem naquele lugar, merece seu destaque.

Atkinson (2007) chama atenção para as sonoridades urbanas e suas formas de organização. O volume da cidade aumenta e diminui de acordo com lugares específicos em horários diferentes do dia, com atividades variadas que são neles realizadas e com expectativas de padrão. Em outros termos, a percepção do volume urbano varia de acordo com aquilo a que estamos acostumados.

O que podemos dizer sobre o volume e a paisagem sonora do TICEN? Na maioria dos casos, o que ouvi durante conversas quando tentei de alguma forma ou outra abordar este assunto foi uma resposta simples: “é barulhento”. Discursivamente, pouco se reconhece de variedade sonora no terminal. Ele é apenas um aglomerado de sons, uma cacofonia. É barulhento. Minha observação de variações sonoras não

servirá para contestar necessariamente essa avaliação, mas para explorar os modos que as táticas sonoras operam *a partir* dela.

Sim, o TICEN muitas vezes é barulhento. Nos horários de pico, para ser ouvido por mais do que quem está imediatamente ao seu lado, ou a sua frente, ou logo atrás, quem fala precisa elevar consideravelmente o tom de voz. Esse é o caso principalmente nos horários de pico – entre sete e nove horas da manhã, entre o meio-dia e as duas horas da tarde, e entre seis e oito horas da noite em dias de semana, aproximadamente. São, evidentemente, os horários que coincidem com os incios e fins de períodos de aula, de expedientes de trabalho e com intervalos de almoço. Os sons de pessoas andando e conversando se misturam aos sons de ônibus chegando e partindo, aos sons de carros em frente ao terminal, de vendedores do outro lado da rua do pátio de entrada anunciando seus produtos, de pessoas compartilhando espaço com os vendedores enquanto discorrem sobre questões políticas em megafones ou em microfones ligados a alto-falantes, de músicos tocando seus instrumentos perto das entradas das plataformas... Enfim, trata-se de uma configuração de sons recorrente em cidades brasileiras onde o transporte comporta fluxos elevados de passageiros.

Nos horários em que há menos movimento, a paisagem sonora muda de acordo; vale notar que não há uma só em todo o terminal, porém. A constelação de sons da plataforma A é diferente das plataformas C e D, por exemplo, que são consideravelmente mais movimentadas durante quase todo o dia e muito da noite – pelo menos durante a semana, e fora de feriados. Ainda algum destaque merece a plataforma E, a mais distante da entrada do terminal e a menos movimentada, por operar exclusivamente linhas que atendem as cidades metropolitanas mais distantes da capital. Durante uma tarde de semana usual, em comparação às outras plataformas esta é praticamente silenciosa.

A distinção de volume da plataforma E para com as outras aponta para algo no modo em que o terminal é construído e nas maneiras de se movimentar naquele ambiente. Nenhuma das cinco plataformas têm paredes ao seu redor; trata-se de espaços abertos, cobertos por tetos sustentados por colunas e não por muros. Estão dispostas lado a lado, e de qualquer uma delas todas as outras podem ser vistas. Mesmo assim, pouco som é carregado de uma para outra – pouco o suficiente para que haja distinções sonoras nítidas.

Chamo atenção para o volume nestes dois contextos – na ocasião da passageira que gritava com o motorista e nos contrastes de volume de som entre as plataformas – porque juntos apontam maneiras de pensar ocasiões em que a atenção conquistada pelo volume sonoro e a

transmissão de som de uma plataforma a outra operam simultaneamente na produção ou interferência de apreensão de algumas atividades.

No caso do acidente entre os ônibus, foi o elevado volume das reclamações dos passageiros dentro do carro que chamou a atenção dos passageiros do lado de fora, e do próprio motorista. Como qualquer manhã de trânsito intenso, a paisagem sonora do terminal naquela instância era uma bastante congestionada. Era necessária uma elevação de volume para uma apreensão mútua de passageiros, que só foi possível dentro de uma área relativamente pequena.

Esta ocasião serve, porém, como contraste para outra. Durante a noite, o TICEN como um todo costuma ser um lugar bastante silencioso. Nestes períodos de silêncio, em que o impacto sonoro do trânsito diminui, surge aos ouvidos algo que durante o dia pouco se ouve a distância – a atividade de limpeza do local.

Por volta das vinte e três horas, todas as noites de segunda a sexta, alguns funcionários chegam ao terminal para realizar a coleta dos conteúdos das lixeiras. Esta não é a única equipe responsável pela manutenção do lugar – durante o dia, há a presença constante de trabalhadores varrendo as cinco plataformas com vassouras e pás de metal. Mas estes funcionários noturnos trabalham de uma maneira específica, e estabelecem certas relações que são distintas a eles.

Seus trajetos se repetem, noite após noite. Começando pelas entradas das plataformas, percorrem a extensão de cada uma até o fim, passando pelas colunas que suportam o teto – uma fileira de colunas próxima do comprimento de cada meio-fio. Puxando consigo lixeiras de mais ou menos um metro de altura, abrem as lixeiras fixas nas colunas das plataformas e transferem seus conteúdos para a lixeira maior que vêm e vão puxando. Este processo inteiro dura não mais que alguns minutos, mas ganha uma distinção no cotidiano do terminal.

No relativo silêncio daquele período da noite, o som que mais se ouve no TICEN é o das lixeiras tremendo conforme andam sobre as pedras do chão do terminal. Junto a esse ruído, ouve-se o alto barulho de lixeiras pesadas sendo desacopladas de colunas, seus conteúdos batendo uns nos outros com o movimento, e o ruído destes mesmos conteúdos derramando de um recipiente para o outro quando a lixeira cheia é virada de cabeça para baixo sobre a abertura da lixeira coletora.

Acontece que estas movimentações corporais e os sons que as acompanham sinalizam simultaneamente o fato de que esta atividade se torna visível no TICEN apenas com a ausência do tráfego usual dos dias de semana. A operação de distinção que ocorre aqui – e por operação de distinção chamo as mudanças e táticas que sinalizam a presença e

apontam para formas específicas de apreensão e reconhecimento de determinadas relações – não é uma com vetores tão claros quanto aquelas operadas quando se aponta explicitamente uma designação ambiental, como no caso da relação de Mariana com os fiscais.

Ao invés disso, o que acontece é uma distinção maior, não entre “funcionários da limpeza” e “passageiros”, ou “funcionários da limpeza” e “funcionários do transporte”, ou entre “funcionários noturnos” e “usuários e funcionários durante o dia”, mas entre *ambientes* diferentes que tornam-se evidentes enquanto si pelo destaque que ganha uma atividade específica.

Não é apenas durante este horário ou durante as noites de semana que a paisagem sonora do terminal se torna notadamente mais silenciosa. Sábados, domingos e feriados permitem observar o mesmo fenômeno de redução de ruídos ao longo de todo o dia e toda a noite. Mas o fato de que isto acontece destaca que não é apenas a redução de movimento que suscita um novo ambiente.

Durante os horários de maior movimento, é difícil escutar de qualquer lugar do TICEN qualquer atividade específica que ocorra a mais do que uma breve distância. Se a escuta no terminal é direcionada, não o é necessariamente neste sentido em especial<sup>7</sup>. Mas a atividade de limpeza à noite é imediatamente perceptível de qualquer uma das plataformas; não apenas porque acontece em todas, mas porque acontecendo em qualquer uma é perceptível de qualquer uma das outras.

O que isto faz é fornecer um ponto de entrada para a apreensão e engajamento com um ambiente específico, que acontece porque existe este ponto de entrada. É algo como o que Nancy (2000) chama de *origin-of-the-world*. Não se trata de acessar um ambiente (“mundo” é a palavra que Nancy usa, já que suas preocupações não são estritamente ambientais) que já existe; não há nada além da origem, do ponto de acesso, senão outros infinitos pontos de acesso. Não há qualquer coisa além do movimento senão mais movimento. É algo semelhante ao que Deleuze (1987) diz sobre o devir; não se trata de apreender algo que *é*, já

---

<sup>7</sup> A chegada dos ônibus é algo cujo som eventualmente ganha importância para algumas das pessoas que esperam para partir. Porém, isso ocorre especificamente com os ônibus cujas linhas interessam a estes usuários que direcionam a escuta. Os ônibus no terminal ganham características específicas quando interagem mais diretamente com usuários; fora destas correspondências imediatas, as características de cada ônibus se misturam entre si, em uma categoria geral de “ônibus” que movimenta certas percepções sem atrelá-las a corpos específicos. Tratarei disso no capítulo seguinte.

que o que é também está implicado em movimentos e reorientações. Se trata de constantemente descobrir um caminho – praticar o *wayfaring*.

Este *wayfaring* não é apenas praticado pelos pés, porém. Ingold (2011) chama atenção para esta dimensão em especial, mas o conceito é aberto a outras invenções. As interseções de *wayfaring* com a ideia de educação da atenção (Ingold, 2010) são evidentes, e convidam ainda outros cruzamentos com as ideias de *origin-of-the-world* e do devir conforme descrito por Deleuze para pensarmos que, se o movimento é essencial para o desenvolvimento do mundo e das suas relações, o movimento não necessariamente se dá na perspectiva de um corpo só.

O que quero dizer com isso é que se é possível acessar um novo ambiente pela orientação dos sons da atividade de limpeza no terminal, isso não depende totalmente do andar de quem segue este acesso. É evidente que a locomoção está implicada nisso; não se existe, como que espontaneamente, junto a este específico ponto de acesso que falo. Do mesmo modo, este ponto de acesso ocorre ao longo dos movimentos dos funcionários da limpeza.

Porém, se a capacidade de se acessar e praticar ambientes se dá pelo movimento e pelas diferenciações que ocorrem ao longo do movimento, é possível observar que o movimento é uma característica de se existir em relação, e não apenas algo que é praticado no momento em que se toma um, ou dois, ou mais passos, ou que se empurram as rodas de uma cadeira de rodas, ou que se pedala uma bicicleta...

Alguém pode se manter perfeitamente parado no terminal às vinte e três horas da noite e aguardar que se inicie o trabalho de limpeza para ser puxado em direção a um ponto de acesso de um novo ambiente, apenas pelo movimento de outrem. É algo como o que Ingold (2014) chama da tensão que existe ao longo das linhas. Linhas não são apenas caminhos percorridos, mas implicações em uma malha (2011), o que quer dizer que não há qualquer ponto na malha que não esteja vulnerável às tensões, às atrações e aos afastamentos que ocorrem ao longo de todas as linhas.

De fato, as táticas de diferenciação que ocorrem no TICEN parecem depender disso. Se diferenciações envolvem mobilizações, estas não são espontâneas por parte de todos os envolvidos, mas envolvidas em movimentos puxados por outros. Posicionar-se em relação a um outro que se cria no momento do posicionamento é mobilizar todo o ambiente, inclusive o outro, sem que esta seja necessariamente sua vontade ou algo que tenha sequer contemplado. Além disso, estas movimentações e diferenciações dependem de rastros e espaços abertos que são deixados em seu caminho. Quando os sons do terminal se transformam em algo que permita que se ouça o trabalho de limpeza sendo executado, isto é uma

consequência deixada por toda aquela atividade que antes tornava impossível a percepção de ações no nível que ocorre à noite.

Os efeitos das mobilizações são, então, mobilizações em si só; a malha é feita de modo que aquilo que é um efeito age sobre aquilo que o causou, mesmo que não ocorram simultaneamente no tempo. As diferenciações, assim como a malha, são recíprocas, mesmo que o primeiro movimento não seja igual ao segundo que o atinge no caminho reverso. Cada movimento de diferenciação revela uma inconstância nas categorias de acordo com as quais pessoas são divididas entre si no TICEN. Por isso quero dizer que não se “pertence” a uma categoria de modo fixo, mas se coloca ou se é colocado transitoriamente em uma ou em outra através dos movimentos de outrem.

Existe um intervalo onde uma prática ambiental se refere a outra, mas não a captura por completo. Como o “a” derrideano (Derrida, 2001), uma preposição que indica uma referência e um intervalo de incompreensão ao mesmo tempo, cada tensão na malha volta-se para tantas outras sem fazer com que estas se resumam a apenas uma reação a um movimento originário. Não existem vetores na malha, e praticar uma tática de diferenciação é sofrer o efeito de outra, relacionada mas não simplesmente reversa.

### **As filas**

Algumas das ocasiões onde as implicações mútuas de movimentações ficam mais nítidas no terminal ocorrem nos momentos de constituição ou rompimento de filas de diversos tipos.

A fila é a forma de organização por excelência no TICEN. Tratando-se de cinco plataformas mais extensas do que largas, os ônibus que param e saem das plataformas organizam-se um atrás do outro ao longo destas extensões, em paradas consecutivas designadas por placas. Junto a estas placas, listras no chão desenham o contorno do espaço reservado para que os passageiros que esperam a chegada de seu ônibus aguardem em fila. Ao longo de todas as plataformas, lancherias, quiosques abastecidos com livros e revistas, bancos para repouso, murais com nomes e horários de linhas e cabines onde ficam os funcionários responsáveis pelo gerenciamento das linhas, dos motoristas e dos cobradores de cada empresa organizam-se também sobre a extensão de um único eixo. Ao lado do terminal, no grande pátio que ostenta uma fonte de água em seu centro e tem ao redor dela o prédio do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis, uma casa lotérica,

uma farmácia, uma confeitaria e padaria e três pequenos quiosques de venda de rifas, o atendimento aos clientes e usuários destes variados serviços os organiza, também, em tantas filas. As filas começam logo na entrada de cada plataforma, onde usuários assim se organizam para pagar a sua entrada.

Há algumas coisas específicas a serem abordadas sobre as filas no terminal. Por ora, focarei em alguns acontecimentos específicos para discutir o que o enfileiramento diz sobre as relações no terminal – especificamente, que a correspondência direta do diálogo ou mesmo da interação face-a-face em geral não é algo imprescindível para o desenvolvimento coletivo de ambientes coletivos.

Parte de minha pesquisa de campo envolveu o uso de linhas de ônibus que antes eu desconhecia, por não terem conexão direta com os caminhos que, fora da pesquisa, costumo ou costumava seguir no meu dia a dia. Algumas das várias linhas que passei a usar ocasionalmente para maior conhecimento da malha de transporte da cidade foram justamente aquelas mais movimentadas e que eram responsáveis pelas mais extensas filas no terminal. Dentre elas, a linha direta que liga o TICEN ao Terminal de Integração de Canasvieiras, na região norte da Ilha de Santa Catarina, é a que atende o maior número diário de passageiros.

A linha 210, ou a “TICAN direto”, como chamam seus usuários, fica no extremo oposto da entrada da plataforma B, próximo às linhas não-diretas que atendem a região mais ao norte da Ilha, como as linhas que vão até o bairro de Santo Antônio de Lisboa. Pelo elevado fluxo de passageiros comparada às outras linhas cujos pontos ficam ao seu redor, o espaço reservado por marcadores visuais (placas e faixas pintadas no chão) para a 210 é consideravelmente maior que os espaços reservados para quase todas as demais linhas. Mesmo assim, nos horários de pico – principalmente entre as dezoito e trinta e as vinte horas nas noites de segunda a sexta-feira – as filas de passageiros da 210 extrapolam os limites designados e passam a ocupar quase que um quinto de toda a extensão do lado onde fica a plataforma B.

Os primeiros eventos que chamaram minha atenção para como a dimensão de cada fila por si só serve para orientar descobertas sobre o terminal e seus passageiros ocorreram quando, entre muitas outras pessoas esperando a chegada do próximo ônibus, acompanhei pessoas chegando ao final da fila da 210 e comentando em voz alta que imaginavam estar no lugar certo simplesmente pelo número de pessoas ali presentes. Da primeira vez, em uma determinada noite, duas mulheres chegaram juntas e uma comentou: “acho que o Canasvieiras é esse... ao menos pelo tamanho da fila, parece”. Anotei esta breve fala na hora e em



outras ocasiões tive a chance de observar outras pessoas tendo experiências bastante parecidas. Há o conhecimento de que uma linha é movimentada, e o encontro da fila mais extensa da plataforma leva à conclusão de que é diante desta linha que se está presente.

Ainda outras formas de organização de fila marcam determinados pontos no terminal. Em especial o ponto das duas linhas que conecta o TICEN ao campus da Universidade Federal de Santa Catarina serve como um foco ao redor do qual passageiros se aglomeram sem necessariamente qualquer ordem específica; de fato, em outro dia de pesquisa de campo, ouvi um homem comentar com a mulher que acompanhava: “Ué, aqui não tem fila?” para o qual veio a resposta, “não, o pessoal não faz fila pro UFSC”.

Outras duas linhas, na mesma plataforma A onde fica a linha da universidade, compartilham do fato de que terem formas de organização recorrentes que fogem à lógica da fila. As linhas 320 e 330, ambas conectando o TICEN ao Terminal de Integração da Lagoa da Conceição, na região leste da Ilha, têm fluxos consideráveis de usuários. Mesmo assim, não raramente todas as pessoas que em qualquer dado momento esperam a chegada de um ou outro destes ônibus esperam sentadas nos bancos do terminal, encostadas nas lancherias ou mesmo em pé, fora da zona da fila, conversando entre si. Em algumas ocasiões presenciei a chegada destes dois ônibus e os vi serem imediatamente lotados, sem qualquer tipo de fila ter sido formada em sua espera, por pessoas que não demonstravam a um observador descuidado estarem todas esperando pelo mesmo ônibus.

Nos horários de pico, filas momentâneas se formam e rapidamente desaparecem mesmo entre quem está em movimento. Quando alguma das plataformas fica muito lotada, a configuração de filas de espera em ambos os lados e de construções físicas correndo todo o eixo central de cada plataforma impossibilita a dispersão da multidão que caminha de um lado para o outro, o que faz com que se criem pontos de congestionamento que têm como resultado filas não de passageiros que esperam seus ônibus, mas de usuários em movimento que são forçados a andar mais lentamente, ou parar por completo.

As diversas maneiras de disposição de corpos ao redor do conceito da fila destacam uma qualidade de negociação de atributos e características entre tudo aquilo que está implicado nas relações que ocorrem ao longo dos momentos de organização para espera ou de congestionamento.

Em primeiro, e mais evidente, lugar: alguns pontos específicos do terminal funcionam recorrentemente sem fila, e isso é reconhecido e

conscientemente praticado pelos usuários (e rapidamente apreendido por novos passageiros). Estes ocorridos demonstram que a tentativa manifesta nos marcadores visuais do terminal de organizar o mesmo em tantas filas não captura a variedade de movimentos diferentes que são feitos.

Mas isso apenas começa a desvendar a dimensão das negociações que ocorrem nestes momentos. Seguindo o caminho apontado por esta tentativa real do terminal de formar filas, é possível perceber como a fila, em um esforço de controlar um movimento, incita tantos outros.

Em um primeiro momento, parece haver uma cadeia de informações que norteia o que as filas diferentes dizem para quem as encontra. Sabe-se que a 210 é a segunda linha mais movimentada da plataforma; por consequência, encontrar a (usualmente) segunda maior fila da plataforma B é encontrar o ponto da 210. Sabe-se que o terminal é mais movimentado nos horários de pico; por consequência, tentar pegar a 210 às dezenove horas de uma quarta-feira significa quase certamente entrar em uma fila.

Porém, relatar os acontecimentos desta forma desenha limites muito claros entre o que são atributos da linha de ônibus, o que são atributos das filas, o que são atributos do terminal e o que são atributos dos horários do dia e da noite durante a semana. Fazer isso é deixar de levar em consideração que cada uma destas coisas funciona como uma extensão da outra.

As filas da 210 estão entre as maiores da plataforma B não só porque esta é uma das linhas mais movimentadas, mas porque esta é uma linha que tem um determinado ritmo de chegadas e partidas, e uma determinada capacidade, regulada tanto por capacidade física dos veículos quanto por restrições legais sobre formas de uso dos veículos, de carregar uma quantidade máxima de passageiros de cada vez. De fato, estes fatores, diretamente implicados também nos ritmos dos usuários e na sua disposição ou não de entrarem em veículos bastante lotados, impactam o ritmo de chegadas e partidas da 210. Esta é uma linha com saídas a cada 10 minutos nas horas de maior trânsito, o que não pode ser dito por linhas que atendem menos passageiros.

A configuração das filas da 210 em determinados momentos de maior trânsito é manifestação direta, então, dos ônibus enquanto corpos materiais com formas e dimensões concretas, das características físicas e estéticas do terminal e do restante da cidade como um todo. O ritmo de chegadas e partidas da 210 – e de todas as outras linhas – depende também

das *affordances* suscitadas ao longo de todo o caminho que os veículos percorrem de e para o terminal.<sup>8</sup>

Se esse é o caso, o que fazer do fato de que se busca, explicitamente, um sequenciamento de acontecimentos para entender as formas de organização no terminal (“pelo tamanho, essa é a fila do Canasvieiras”)?

Elencar fatores em relações causais é uma forma de organizar *atributos* no terminal. É uma maneira de estabelecer pontos de acesso às relações de que o terminal participa. Tratar o tamanho da fila do 210 como um atributo próprio da mesma e não, por exemplo, como um atributo da 210 (o que é plenamente possível, se pensarmos que, como já mencionei, a 210 vem a ser como uma intersecção de diversas práticas, *affordances* e condições que vão muito além dos veículos enquanto máquinas) é uma forma de negociar características que surgem na relação entre os passageiros, a 210, a fila, os veículos, os motoristas, as ruas, o trânsito...

Esta negociação, que nega determinados atributos a certas partes da relação e os confere a outras (de novo: neste pensamento, o tamanho da fila é um atributo *da fila, não da 210*) é uma maneira de encaixar as partes com que se entra em relação em uma ordem que permite o exercício recorrente de um aprendizado sobre como o movimento no terminal funciona. Se distribuem atributos desigualmente para que se possa lembrar deles em localizações estáveis, de maneira a tornar possível o reconhecimento de um certo padrão, nos termos de Bateson (1972, p. 67), de movimento no TICEN.

Existem possibilidades diferentes de se aprender caminhos e reconhecer padrões; a observação do tamanho da fila, ou da ausência da fila em favor de outras formas específicas de organização, oferecem apenas alguns junto ao reconhecimento do local de cada ponto relativo a outros elementos do terminal (é possível chegar até o ponto da linha da universidade sabendo apenas que ele fica do lado da penúltima lancheria da plataforma A, por exemplo).

Observar isso é reconhecer que a alocação de atributos que mencionei anteriormente é muito menos um *reconhecimento* de uma distribuição de atributos, que existe uniformemente para a apreensão coletiva, e muito mais um ato de *traçar caminhos através de atributos*. O

---

<sup>8</sup> Basta observar os efeitos que interrupções do tráfego em pontos-chave da cidade têm no terminal. No caso de manifestações políticas que interditam ruas e avenidas inteiras, ou no caso de acidentes nas pontes que ligam a região continental de Florianópolis à Ilha de Santa Catarina, a programação de horários estabelecida para o terminal passa a pouco importar.

caminhar por dentro das plataformas do terminal depende da identificação e associação em sequência de marcadores no ambiente, mas o fato de que todos estes marcadores estão em relações mutáveis entre si e com quem os identifica – já que existem diversas formas de fazê-lo – faz com que associá-los a certos atributos seja uma tática de organizá-los legivelmente muito mais do que decifrá-los.

Esta ocorrência simultânea de corpos e atributos – é traçando atributos que se traçam caminhos, e é organizando corpos que se traçam atributos – aponta para uma dependência mútua entre ambos. Nestes exercícios de cartografia no terminal, um não ocorre sem o outro. Porém, é de máxima importância ressaltar que os corpos organizados nestes exercícios não são corpos nítidos ou discretos um dos outros. Reconhecer filas ou outras formas de espera não é reconhecer sempre os mesmos corpos nas mesmas disposições; filas formadas por pessoas diferentes em momentos diferentes terão espaçamentos diferentes entre pessoas, entre o limite da fila e o ônibus que chega, etc. Os próprios corpos humanos dispostos na fila serão materialmente diferentes em cada uma de suas ocorrências.

Mesmo assim, o reconhecimento de padrões e a alocação recorrente de atributos à fila (o ato de chegar em certa altura da plataforma B e, pelo tamanho e formato da fila saber para qual ônibus ela existe) não depende por completo destas características particulares a cada situação específica de espera. Evidentemente isto tem um peso inegável; não há reconhecimento sem algo a reconhecer, e não há algo a reconhecer sem características particulares, fenomenológicas. Porém, o ato de identificar filas diversas como *a fila da 210* em vários dias, ou aglomerados diversos como *o lugar onde as pessoas esperam o UFSC*, faz a corporeidade operar em um plano que não se resume aos aspectos particulares de cada ocasião de espera, em cada dia.

Isto torna mais nítida a operação de alocação de atributos como um meio de acessar e compreender relações. Ao conferir atributos recorrentes a manifestações diversas da fila da 210, o que se faz por parte de usuários do transporte é reconhecer que aquela organização de corpos e de ambiente não é identificável exclusivamente por motivo de características dos materiais que as compõem, mas por motivo da posição que ocupam dentro de uma relação reconhecida que envolve ônibus, horários, motoristas, passageiros, o terminal e a cidade.

Parece claro que os materiais que compõem estes diferentes atores desempenham um papel essencial na sua possibilidade de ser identificados. Estas composições materiais são tão importantes que chegam a ser operadas a nível de metonímia na fala dos habitantes da

cidade (“latão” para se referir aos ônibus, “asfalto” para se referir às ruas e por assim em diante). Mesmo assim, os exercícios de alocação de atributos e de traçar caminhos através destes sugerem que existe algo parecido com a materialidade que Ingold (2011, p. 20) descarta em favor dos materiais; um aspecto geral dos corpos, que, pelo que o TICEN sugere, tem menos a ver com suas características físicas do que com suas potencialidades relacionais.



## Capítulo 02: Linhas, circuitos e sistemas

No capítulo anterior, escolhi como foco os modos que diferentes movimentos ocorrem juntos a formas de diferenciação entre pessoas e modos de organização no terminal. Meu propósito foi de explicitar como o movimento é algo que permeia todo o terminal por ser característica das relações em que o mesmo se insere, e não apenas algo que acontece em alguns momentos e não em outros.

Neste segundo capítulo, continuarei a discussão do movimento para compreender como determinados deslocamentos no terminal constroem formas diferentes de perceber a cidade e praticar a socialidade. Ao longo das descrições etnográficas que farei, o eixo comum que será traçado trata de como estas diferenças constituem uma multiplicidade de *sistemas de transporte*, e das formulações conscientes e calculadas sobre como o terminal deve operar, feitas por diferentes sujeitos em diferentes situações (detalhadas adiante). Enquanto o primeiro capítulo tratou dos movimentos praticados mas não ditos nas situações descritas, este terá como principal objeto os movimentos no TICEN e também fora dele que correspondem diretamente a planejamentos variados de como o mesmo deve operar, e propostas distintas de quais são as finalidades do terminal e do transporte público na capital catarinense. Meu objetivo com este esforço não é de organizar uma coletânea de depoimentos, como uma seção de dúvidas e reclamações, mas analisar o que vem à tona em termos de percepções de mudanças na paisagem urbana quando quem está envolvido no transporte usa de critérios específicos para avaliá-lo e encontrar seu caminho por dentro dele.

### Um ou muitos sistemas?

Em uma manhã de junho, durante um dia em que estava no terminal para realizar minha pesquisa, encostei-me no balcão de uma lancheria da plataforma A e pedi uma garrafa de água ao rapaz que estava atendendo naquele momento. Aproveitando este primeiro contato, iniciei uma conversa, tentando entender melhor como era o cotidiano de quem trabalhava na função de atendente de lancheria no TICEN.

O rapaz, na faixa dos 20 anos e que chamarei aqui de Júlio, logo começou a oferecer uma riqueza de detalhes sobre como corriam alguns dos seus dias de trabalho. Ao invés de construir uma narrativa generalizada acerca do que seria a sua rotina, Júlio passou a relatar momentos e acontecimentos específicos ao longo dos anos que me

possibilitaram uma compreensão mais minuciosa do que o seu trabalho acarreta.

Júlio trabalhou pela primeira vez no TICEN em 2006, na mesma função que desempenha hoje, mas em outro estabelecimento dentro do terminal. Após alguns breves anos de ofício, saiu para fazer outras coisas e retornou ao trabalho mais ou menos um ano e meio antes do dia em que nos conhecemos. Neste conjunto de tempo, desenvolveu uma fina percepção das modulações de ritmo no terminal e criou um senso crítico próprio de como as diferentes funções do terminal se engajam com os imprevistos que insistem em acontecer todos os dias. Estas avaliações, em um primeiro momento, parecem ser simplesmente fruto de uma relação de trabalho que o obriga a passar 8 horas diárias quase que em um só local – dentro do meio-círculo que compõe a área por trás do balcão da lancheria. Porém, o que as falas de Júlio elucidam é que ocupar a posição de profissional no TICEN é ocupar uma posição de interstício; ele constrói suas próprias relações com o transporte para ir e voltar do trabalho, e o fato de seu trabalho estar intimamente ligado justamente com a estrutura urbana que permite que ele vá ao trabalho e que faça mais coisas na cidade além deste deixa claro que suas considerações sobre o que é trabalhar no terminal estão impregnadas de suas experiências sobre o que é andar pela cidade, e vice-versa.

Para entender melhor o que quero dizer com isso, é importante tomar a fala de Júlio em conjunto com uma segunda fala. Enquanto conversávamos, uma mulher, mais ou menos da mesma idade que Júlio, entrou no quiosque e passou a participar da conversa também. Fernanda, como a chamarei, é funcionária da lancheria ao lado da de Júlio, mas estava ali para cobrir o intervalo de um colega. Ao longo de suas falas, os cruzamentos e as diferenças entre as experiências de Júlio e Fernanda foram traçando uma complexa imagem do trabalho do terminal e de tudo que o cerca.

Os ritmos de trabalho dos dois são parecidos, mas têm diferenças-chave. Júlio chega no terminal todos os dias às cinco e meia da manhã, horário em que as lancherias abrem. Surpreso com esta informação, perguntei se ele dependia do sistema de transporte para isso. (Até então, não havia prestado atenção suficiente no funcionamento dos ônibus durante a madrugada.) Um outro colega, que ouviu a conversa, disse que as linhas regulares de ônibus (diferentes dos chamados “madrugadões”, alguns poucos ônibus que completam uma volta do seu trajeto a cada 60 minutos durante a madrugada) começam a operar às quatro e cinquenta da manhã. Júlio, porém, mora perto do terminal e vai trabalhar a pé.



Por sua vez, Fernanda logo ofereceu o seu próprio relato – ela mora na Agronômica, um bairro a alguns poucos quilômetros do terminal, e deveria chegar ao trabalho no seu horário de seis e dez de manhã. O horário de funcionamento da linha que a leva de casa ao TICEN não permite que isso aconteça – Fernanda contou que chega atrasada todos os dias. “Seis e dez é o horário que meu ônibus passa lá no morro,” disse. Essa constatação serviu para que logo seguisse uma série de críticas aos horários dos ônibus.

Fernanda: “O horário dos ônibus é horrível. É horrível, é horrível, é horrível. É muito ruim, cara. Final de semana, sabe, se eu não sair daqui – se a minha supervisora não deixar eu sair cedo no domingo, eu vou pra casa só às cinco e vinte e cinco.”

Marcelo: “Você pega quantos ônibus para ir para casa?”

Fernanda: “Eu pego um ônibus. Eu moro ali na Agronômica. Tem um ônibus, duas e vinte, no domingo. Daí eu tenho que sair cedo pra conseguir pegar o ônibus, senão o outro ônibus é só cinco e vinte e cinco. [...] E também tem muito cobrador que passa a sinaleira fechada... Ele vem assim, sabe, parece que ele tá numa pista de corrida. Ele pega e vem. [...] Tem uma guarita [estação de vigia policial] que só tá de olho no meu ônibus. Quando ele parar o meu ônibus... [...] O guardinha já falou: ‘olha, eu vou te pegar’.” (Diário de campo, 16/06/2015)

Essa não foi a única reclamação que Fernanda fez sobre os horários das linhas. Na outra fala, mais uma vez reservou uma parcela de culpa aos motoristas.

“Os motoristas são assim: quando vê uma pessoa, que a pessoa tá vindo correndo pra pegar o ônibus, eles não param. Aí às vezes eles vê as pessoas – tem uns bem folgadinhos – eles chegam a xingar as pessoas. Aí as pessoas vão entrar dentro do ônibus e eles pegam e xingam as pessoas. [...] Que que custa eles pegar e abrir a porta rapidinho?”

Porque tem motorista que larga assim na pista, eles não largam no ponto direitinho. Então pra largar a gente na pista eles podem, agora pra pegar as pessoas assim, ó... eles não podem. [...] E eles saem tudo atrasado. Tudo atrasado, ou eles saem antes. Eles não saem no horário exato, eles saem antes ou atrasado.” (Fernanda, em conversa, 16/06/2015)

Esses depoimentos apontam para uma tensão na posição de Fernanda, entre usuária do transporte e funcionário do terminal de transporte. Enquanto usuária, um conjunto de deficiências estruturais de mobilidade atrapalham o seu cotidiano; enquanto funcionária, a sua relação com aqueles que têm gerência sobre estes pontos de deficiência passa a ser articulada de acordo com os modos em que estas categorias profissionais podem ser responsabilizadas pelas falhas da mobilidade em Florianópolis.

Não é imediatamente possível saber o que vem antes – a insatisfação com o transporte ou a culpabilização dos motoristas e cobradores do ponto de vista de alguém que trabalha com eles diariamente. Fernanda fez alguns outros comentários nesse sentido, nos momentos da sua fala em que passou a falar especificamente das limitações de segurança no terminal.

Falar sobre segurança no terminal tornou-se para Fernanda, e até certo ponto para Júlio, uma maneira de reclamar não especialmente sobre riscos que qualquer um dos dois venham a correr no terminal, mas de tecer uma narrativa coerente sobre quais ações os fiscais do terminal estão ou não dispostos a tomar frente a ameaças a pessoas ou à propriedade. Em alguns momentos, os dois mobilizavam a categoria de “as pessoas” para significar o conjunto dos passageiros e dos trabalhadores das lancherias como eles próprios, mas não os motoristas, cobradores, ou os fiscais – estes eram os contrapontos usados para poder desenhar a categoria “as pessoas”, justamente aquela que deve ser protegidas de riscos de segurança no terminal e que se tornam vulneráveis quando fiscais, motoristas e cobradores não colaboram para manter alguma ordem.

Júlio: “Na verdade, eles não dão conta [da segurança do terminal]. Os caras só vão quando eles vê que é o mais fraco. [...]”

Fernanda: “Deixa eu falar uma coisa. [...] É verdade, [os fiscais] com mulher, com aqueles bêbados, com aqueles que eles vê que vão

conseguir, eles pega e se dão de machinho. Mas aí essas coisas de torcida organizada, que jogam rojão aqui, que nem fizeram esse domingo, que soltaram foguete dentro do ônibus. [...] E os guardinhas ficaram olhando e não fizeram nada. [...] Saindo de dentro do ônibus. Eles tavam saindo de dentro do ônibus e tavam jogando pela janela. [...] E ninguém fez nada. [...] Tipo, as pessoas vêm pegar ônibus apavorada.” (Diário de campo, 16/06/2015)

Nota-se nas falas de Fernanda e de Júlio a percepção de que há interrupções sendo feitas a todo momento nos caminhos que deveriam, em teoria, ser caminhos tranquilos pelo terminal, assim como para chegar e sair dele. Os incômodos apontados têm a ver com uma dimensão de rompimento ou atraso de percursos; o problema dos motoristas que brigam com passageiros é colocado como um empecilho para o uso da estrutura de transporte por parte destes últimos. O problema dos fiscais que não cumprem aquilo que Fernanda e Júlio esperam é colocado da mesma forma – “as pessoas” passam a ter problemas para pegar ônibus porque se sentem apavoradas. De um jeito ou de outro, o que se perde é a possibilidade de traçar caminhos ininterruptos.

É interessante notar a multiplicidade de formas de descobrir caminhos para que estas falas apontam. Fernanda diz que os ônibus nunca cumprem seus horários; ela coloca isso como uma característica geral de todos os ônibus e todos os motoristas. Seria perfeitamente possível aqui apoiar-me tanto na minha experiência como usuário da rede de transporte quanto como pesquisador que observou a movimentação de diversas linhas para pintar a colocação de Fernanda como uma mentira, ou no mínimo um exagero. Porém, não cabe aqui fazer isso.

Não cheguei a acompanhar com atenção exatamente a linha que Fernanda usa, simplesmente por não ter perguntado qual era (julguei que, para uma primeira conversa, depois de descobrir seu horário de trabalho e seu bairro de residência, pedir o número do ônibus que Fernanda pega para ir e voltar do trabalho seria intrusivo demais). Mas, a partir de algumas outras experiências, posso lançar mão de algumas hipóteses.

Em alguns momentos da pesquisa, ouvi de diversos usuários que os ônibus que atendem os morros da capital frequentemente operam fora de seus horários. Os tempos de espera tornam-se insuportáveis e os veículos, quando chegam e partem do terminal, circulam com um número elevadíssimo de passageiros. Fernanda mencionou que transita em uma dessas linhas; sua avaliação de uma inadequação generalizada no

cumprimento de horários pode partir de uma combinação desta experiência com a sua vidente insatisfação com a classe de motoristas e cobradores como um todo. Importante notar aqui o que exatamente Fernanda aponta como o ponto crítico desta situação. Apesar de falar da grade de horários em termos mais gerais (“o horário dos ônibus é horrível”), sua fala vai muito mais em direção de relacionar a falta de um padrão de horários, e a correlacionada dificuldade de pegar ônibus, a agentes particulares do que a alguma ideia de “sistema de transporte”.

Esse é um contraste com algumas outras experiências que me foram contadas, especificamente de algumas pessoas que vieram de outras cidades e contrastam o transporte de Florianópolis com outras cidades. Uma mulher com quem conversei brevemente uma vez me contou que se mudou para Santa Catarina depois de anos em Curitiba – cidade que figura recorrentemente em discussões sobre transporte no Brasil como algum tipo de modelo – e teceu comentários parecidos com os de Fernanda. Segundo ela, faltam horários e os ônibus muitas vezes não cumprem a programação.

Por outro lado, em outras conversas interlocutores de outras regiões do país avaliaram que o transporte em Florianópolis é excepcionalmente eficiente. “É uma maravilha,” ouvi uma vez em uma conversa muito passageira com uma mulher do Rio Grande do Norte, que esperava seu ônibus na mesma fila que eu. “Ônibus aqui não atrasa!”

Algum tipo de relativismo não é exatamente o que este conjunto de percepções contrastantes revela. Parece difícil dizer que se tratam de interpretações diferentes de um mesmo sistema de transporte quando as referências que são elencadas sequer são as mesmas. A mulher que veio de Curitiba examinou a programação de horários em um nível mais amplo exatamente naqueles pontos em que era possível identificar convergências e divergências com uma programação – e com o cumprimento da programação – de horários na capital paranaense. Desenhou-se ali um quadro analítico que pouco desejava apontar o cotidiano dos funcionários do transporte como um fator essencial para a operação do transporte. Já a fala de Fernanda faz exatamente isso. Fernanda não constrói o (des)cumprimento dos horários como algo que se torna aparente a partir de uma diferença, ou de um aglomerado de diferenças, com como a mobilidade existe em outro lugar. Sua preocupação é com a classe de motoristas, cobradores e fiscais, que ela mesma unifica para que surjam “as pessoas”, tão essenciais para o seu argumento.

A conversa com a passageira do Rio Grande do Norte foi, infelizmente, breve demais para que eu conseguisse compreender melhor

o seu local de fala, por assim dizer, referente à oposição entre os ônibus na sua cidade de origem e os ônibus em Florianópolis. Coincidindo ou não com as abordagens de Fernanda ou da interlocutora curitibana, seu elogio ao transporte na Ilha ainda serve para evidenciar que o funcionamento ou não do mesmo não depende exatamente de características completamente intrínsecas a ele.<sup>9</sup>

Uma maneira de pensar a diferença material que existe entre estas percepções vem da proposta de Barad (2007) sobre o *aparato*. Barad incorpora sua noção de aparato a partir de uma formulação anterior de Niels Bohr, e usa das teorias deste físico para propor uma forma de pensamento – e uma configuração ontológica – que denomina *realismo agencial* (*agential realism*, no inglês original).

A ideia do realismo agencial surge através de um eixo que Barad traça a partir do trabalho de Bohr, cruzando as teorias de Michel Foucault e Judith Butler sobre as contingências materiais da linguagem e do pensamento, rumo a uma ontologia pós-humanista que tire o humano da posição de agente privilegiado nas relações de que participa. O realismo agencial ecoa a oposição de Bohr ao atomismo – a ideia de que há entidades discretas com propriedades inerentes – e segue a proposta do mesmo de que toda a existência se dá em relações de materiais. A crítica de Barad a Bohr é direcionada à percebida insistência deste a tratar esta formulação teórica como uma questão epistemológica ao invés de ontológica.

Detalhando sua formulação, Barad invoca o uso que Bohr faz do conceito de *fenômenos*, e constrói uma ligação entre este conceito e a sugestão de Bohr de que conceitos teóricos não são ideacionais, mas arranjos físicos.

“De acordo com Bohr, conceitos teóricos (por exemplo, posição e impulso) não são ideacionais em caráter, mas arranjos físicos específicos. Por exemplo, não se pode supor que a noção de posição é um conceito abstrato bem

---

<sup>9</sup> Também devo ressaltar que não há, sem uma avaliação mais profunda da trajetória de cada pessoa com quem conversei, forma de esmiuçar toda a carga política que compõe cada fala. É inteiramente possível, por exemplo, que Fernanda tenha exagerado intencionalmente ao insinuar que os horários nunca se cumprem. Embora esse tipo de informação certamente prometa uma interessante e ampla discussão sobre como certos locais de fala são usados para determinados efeitos, prescindo dela aqui para avaliar o relativismo evidente ou ausente na comparação de formulações variadas sobre a grade de horários do TICEN.

definido; nem se pode supor que a mesma é um atributo individualmente determinado de objetos que existem independentemente. Ao invés disso, a posição só tem significado quando um aparato com um conjunto apropriado de partes fixas é usado. E mais adiante, qualquer medida da posição usando esse aparato não pode ser atribuída a algum objeto abstrato, que existe independentemente, mas é ao invés disso uma propriedade do *fenômeno* – a inseparabilidade do objeto e das agências de mensuração.” (Barad, 2007, p. 139, tradução minha)

É a partir deste conceito que Barad opõe sua preferência pela ontologia à escolha de Bohr pela epistemologia.

“Em minha elaboração agencial realista, fenômenos não meramente marcam a inseparabilidade epistemológica de observador e observado, ou os resultados de mensurações; ao invés disso, fenômenos são a inseparabilidade/engajamento de “agências” em intra-ação. Isso é, fenômenos são relações ontologicamente primitivas – relações sem partes pré-existentes. A noção de intra-ação (em contraste com o usual “interação”, que supõe a existência anterior de entidades independentes ou partes) representa uma profunda transformação conceitual.” (Barad, 2007, p. 139, tradução minha)

A opção que Barad faz de abandonar “interação” em favor de “intra-ação” em muito ecoa a estratégia semelhante de Ingold (2013) ao abandonar “interação” em favor de “correspondência”. Ambos os casos significam uma rejeição de ideia de que relações são feitas de partes que chegam à relação já formadas. Tanto “intra-ação” quanto “correspondência” apontam para a *ocorrência* simultânea das partes de cada relação – Ingold faz referência explícita a isso (Ingold, 2011). Nos dois casos também há o uso da palavra “engajamentos” (*entanglements*, nos dois originais) para designar a qualidade das relações que produzem partes não inteiramente discretas umas das outras.

A utilidade da proposta de Barad junto à proposta de Ingold neste caso específico vem pelo fato de Barad isolar o *aparato*, aquele conjunto de partes materiais que permitem a realização de uma experiência. Mais

do que isso, vem do fato de Barad incluir como partes possíveis destes conjuntos de partes materiais as próprias ideias e conceitos, já que estas se dão apenas fenomenologicamente no mundo dos materiais. O conceito de aparato muito serve para pensar aquelas diferenças que descrevi anteriormente nas percepções dos horários do terminal.

O que Fernanda e a interlocutora de Curitiba fazem, ao elencar coisas diferentes para avaliarem os horários no terminal, é construir e utilizar *aparatos* diferentes. Fazendo cada aparato parte da relação de que participa – ontologicamente e não apenas epistemologicamente – a proposta que diferentes percepções do terminal não apontam para um relativismo, mas para a condução de experiências (no sentido tanto fenomenológico quanto científico, de avaliação e mensuração, do termo) distintas que ocorrem simultaneamente a configurações distintas dos feixes de relações que se denominam “o terminal”.

O aspecto ontológico do aparato é algo que Barad defende explicitamente contra qualquer restrição dos fenômenos à epistemologia (Barad, 2007, p. 139). Barad reconhece a dimensão epistemológica do aparato, dos fenômenos e da constelação de conhecimento desenvolvida por Niehls Bohr, sua principal referência (p. 31), mas desenvolve seu conceito de realismo agencial como uma armação epistemológica-ontológica-ética (p. 26). Sua recusa a tomar a epistemologia como um campo do qual a ontologia está inteiramente protegida merece, por motivos que explicarei adiante, contraste com o tratamento que Bateson (1972) dá da relação – e da distinção – entre epistemologia e ontologia.

Segundo Bateson, a ontologia e epistemologia são dois tipos de problemas filosóficos. A ontologia estaria preocupada com como as coisas são, o que uma pessoa é, e que tipo de mundo é esse (Bateson, 1972, p. 228). A epistemologia estaria preocupada com como sabemos qualquer coisa sobre estas coisas (ibid., p. 228). À epistemologia fica reservada a possibilidade de estar errada, e de não expressar corretamente questões ontológicas. Mesmo assim, há uma multiplicidade de epistemologias corretas; um dos eixos que separam uma epistemologia da outra, corretas ou não, é a cultura. Outros são a religião, as áreas profissionais e até mesmo programas altamente específicos de resposta e tratamento a crises e adicção, como o Alcoólicos Anônimos (ibid., p. 239).

Bateson ressalta então que ao longo da história humana nunca foi plenamente possível uma separação entre ontologia e epistemologia – o modo que o homem percebe o mundo ao seu redor faz com que ele desenvolva concepções correspondentes sobre qual é a natureza deste mundo (p. 228). Ontologia e epistemologia, apesar de distintos, seriam

campos inextricáveis um do outro por uma limitação da epistemologia de acessar *corretamente* a ontologia; ou, no mínimo, por uma limitação humana de transcender a epistemologia e acessar a ontologia pura, em si.

Esta é uma posição que Barad reconhece como significativa na história das ciências humanas, e seu ponto principal de tensão é a negociação que Judith Butler faz entre materialismo e idealismo. A distinção entre materialismo e idealismo na obra de Butler opera de maneira análoga à distinção entre ontologia e epistemologia em outras situações; o materialismo ocupa o lugar daquilo que *é*, enquanto o idealismo ocupa o lugar daquilo que *pensa naquilo que é*, ou que oferece *um caminho para acessar ou modular aquilo que é*.

Especificamente em *Bodies That Matter*, de 1993, Butler dedica seus esforços a uma tentativa de romper as barreiras entre materialismo e idealismo através de uma análise de como a materialidade dos corpos humanos – com atenção especial para as diferenças sexuais – é construída discursivamente.

Butler propõe que não existe uma materialidade pré-discursiva; ao falar da distinção entre sexo e gênero – um supostamente natural, o outro supostamente social, cultural e/ou discursivo – a filósofa afirma que, tomado dentro desta distinção, o sexo é algo que desaparece por completo a partir do momento que o gênero é introduzido. Se o natural é imaginado como algo pré-discursivo e, portanto, ontologicamente fixo, estável, imune, uma vez que entra em qualquer relação com algo social – mutável por excelência – justamente aquilo que serviria para garantir sua segurança ontológica deixa de existir. “*If gender consists of the social meanings that sex assumes, then sex does not accrue social meanings (...) but, rather, is replaced by the social meanings it takes on*” (Butler, 1993, p. 5).

Isto não é o mesmo que dizer que não há nada além do discurso (uma crítica comum à obra de Butler como um todo, feita recorrentemente com base na herança filosófica que Butler deve a Jacques Derrida, mesmo que a dominação total da realidade pelo discurso seja uma ideia explicitamente contrariada em diversos dos livros e textos de ambos os autores). Como Butler diz, “*every effort to refer to materiality takes place through a signifying process which, in its phenomenality, is always already material*” (Butler, 1993, p. 68).

É o caso, então, que a materialidade e sua significação – a ontologia e a epistemologia – são processos mutuamente inextricáveis não porque não se pode acessar uma sem a outra, como diz Bateson, mas porque o processo de significação ao qual toda materialidade é sujeita já



é material. Não estamos diante de duas coisas que se relacionam de maneira incompleta, mas de duas coisas que acontecem simultaneamente.

Barad resgata *Bodies That Matter* em sua discussão sobre ontologia e epistemologia e critica Butler por privilegiar, no seu tratamento de processos discursivos de significação, o ponto de vista humano acima dos diversos pontos de vista não-humanos, e também por focar excessivamente nos processos de formação de corpos humanos. O antropocentrismo do qual Barad acusa Butler é identificado como o motivo que, para Barad, Butler não consegue realizar plenamente o movimento de implosão da distinção entre ontologia e epistemologia, ainda pendendo demais para o lado desta última (Barad, 2007, p. 151).

Um esforço de legitimação da simultaneidade entre ontologia e epistemologia deve, para Barad, tomar não-humanos como tão produtivos quanto humanos; a proposta de Butler, por mais que reconheça que “a matéria” (e aqui podemos retomar o questionamento de Ingold sobre o que de fato se quer dizer quando se refere a algo tão vago e tão amplo) não é meramente passiva, não concede a esta o mesmo poder que enxerga nos processos humanos de significação. A ideia da *intra-ação* funcionaria para sanar esta deficiência prática e analítica.

Porém, um movimento recente na antropologia contraria todas estas proposições. Discutindo a ascensão e a polêmica ao redor da chamada virada ontológica, Viveiros de Castro (2014) descreve a ontologia como *anti-epistemológica* (p. 11). Segundo Viveiros de Castro, a ontologia ganha tração como conceito a partir do momento que a superioridade cultural de um polo do mundo entra em crise, e a pluralidade se faz presente de maneira forte demais para ser negada ou domesticada (p. 10). Além disso, a ontologia surge com a crise da visão que separa o fenômeno da coisa-em-si (p. 9).

O caráter anti-epistemológico da ontologia está no fato de que ela é mais que inseparável da multiplicidade; a ontologia tem a multiplicidade como característica essencial de si. A ontologia surge a partir do momento em que acontece uma “delegação ontológica”, como define Gildas Salmon; quando uma operação analítica se torna excessivamente custosa para ser realizada exclusivamente pelo cientista, este delega a operação aos atores em si. Isso significa que o cientista é forçado a abandonar a certeza de seus pressupostos ontológicos e submetê-los ao crivo da análise indígena.

Ocorre neste movimento uma transferência do local da ontologia, de um local de certeza a um local de dúvida. Não trata-se mais de acessar uma coisa ou outra, ou de agir discursivamente sobre a matéria. Trata-se

de existir em uma alteridade imanente. Não há ontologia fixa para ser capturada, há a possibilidade constante e infundável de transformação.

“A afirmação da alteridade – ser-enquanto-outro como intrínseco ao ser-enquanto-ser -, e equivocação – variação enquanto verdade – não é igual a postular *uma* ontologia, mesmo que pluralista, e nem *muitas* ontologias aliás, mas significa ao invés disso que questões ontológicas são questões políticas na medida que vêm à existência apenas no contexto de fricção e divergência entre conceitos, práticas e experiências dentro ou fora de coletivos culturalmente individuados, *dada*, eu enfatizo o valor polissêmico desta palavra, dada a absoluta ausência de qualquer árbitro exterior ou superior. Diferenças ontológicas, para ir direto ao ponto, são políticas porque insinuam uma situação de guerra – não uma guerra de palavras, como diria a virada linguística, mas uma corrente guerra de mundos, e daí a repentina, urgente insistência da importância ontológica das nossas descrições etnográficas, em um contexto em que o mundo (‘como o conhecemos’) é imposto de diversas maneiras nos mundos de outras pessoas (como elas os conhecem), mesmo enquanto esse mundo hegemônico parece estar à beira de um doloroso, lento e feio fim.” (Viveiros de Castro, 2014, p. 10, tradução minha)

Porque não há um árbitro definitivo, questões ontológicas são questões de contato, embate, atrito e transformação; a ontologia entra em questão quando as práticas, inclusive metafísicas, do eu e do outro se encontram e revelam estar operando corpos, atores, análises, pressupostos, objetivos diferentes, de modo que o chão comum, por assim dizer, a ser encontrado está no plano da transformação e da afetação mútua, e não no descobrimento de uma base imutável e universal sobre a qual ambos podem ficar de pé e conversar cara a cara.

O motivo desse *detour* ontológico, por assim dizer, é situar mutuamente a ontologia e o conceito de aparato para que seja possível desenvolver a discussão sobre que cidade, e que sistema de transporte, surge com os diferentes aparatos empregados no TICEN – aparatos que não dizem respeito apenas ao TICEN tomado dentro das limitações legais

do seu território, mas a classes profissionais, à cidade de Florianópolis enquanto um emaranhado de caminhos praticados diariamente e também enquanto uma cidade a ser situada *vis-a-vis*, ou ao menos lado a lado, outras cidades do país.

Que Fernanda e a interlocutora curitibana empregam aparatos diferentes já foi constatado; o que resta fazer é uma análise etnográfica do que estas diferenças significam para a ideia de *sistema de transporte*. “Sistema de transporte” é um nome recorrentemente dado ao conjunto de veículos, pontos de parada, terminais, horários, funcionários, empresas operadoras de ônibus, ruas e trajetos que compõem o transporte coletivo na cidade de Florianópolis. Este nome é empregado de diferentes maneiras, porém; de maneira metonímica, se fala de “sistema de transporte” e suas características quando se quer falar especificamente de um ou de outro de seus componentes. Falar do “sistema de transporte” é, por vezes, uma maneira de falar da grade de horários de uma ou outra determinada linha, por exemplo. Isto não é surpreendente; um sistema é, afinal de contas, um complexo de partes e circuitos interdependentes, e algo que reflete em um pode muito facilmente (se não inevitavelmente) refletir no todo.

Além disso, e também bastante importante, falar de “sistema de transporte” em determinadas ocasiões significa falar de um sistema imaginado operado e utilizado de maneira unificada por todos aqueles que participam dele de diversas formas (passageiros, funcionários, etc.). Esta é a noção de sistema de transporte que surgiu, por exemplo, em conversas com técnicos do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF). Para estes técnicos com quem tive a oportunidade de dialogar, “a cidade” é algo que existe *para* “as pessoas”, não necessariamente *junto* a elas (fica para o último capítulo a discussão, bastante interessante a meu ver, de como “as pessoas” – esta categoria tão maleável que, como vimos com Fernanda e Júlio, é empregada *vis-à-vis* a cidade e alguns de seus habitantes pelos técnicos do IPUF para elevar a nível de categoria privilegiada aqueles atores que o enunciador considera válidos para a sua fala).

“A cidade” possui características; “as pessoas” se adaptam, ou não, a elas. “O sistema de transporte”, no singular, é uma das características, ou um dos elementos compositores, “da cidade”. Ele existe, e ponto final. Está restrito, basicamente, a tudo aquilo que pode ser tratado, de alguma maneira, em documentos oficiais – desde a configuração do consórcio responsável pela oferta do serviço de ônibus, até a manutenção dos mesmos, até as leis que governam o trânsito, até os terminais e aquilo que neles pode ser gerenciado por ordens oficiais do poder público municipal.

Tudo que foge disso entra no campo de aditivos ao sistema de transporte – incluindo os usuários, que apenas reagem, usam ou fazem reivindicações frente àquilo que a eles é oferecido.

Na prática cotidiana do TICEN, porém, o sistema de transporte não é tão restrito assim. Na realidade, a análise etnográfica permite revelar que há mais de um sistema, e que chamá-lo de sistema *de transporte* transforma “transporte” numa porta de entrada para mobilizar outras coisas (uma tarefa compatível com a palavra que destaco aqui, e bastante semelhante ao que acontece no caso das filas, como descrevi no último capítulo). O emprego de aparatos diferentes e a prática de caminhos diferentes, tanto dentro da cidade quanto para chegar a ela (no caso da interlocutora curitibana, que continuará sendo o exemplo que utilizarei junto aos depoimentos de Fernanda e Júlio), faz com que as informações que navegam junto a diferentes pessoas revelem sistemas distintos. Para melhor compreender isto, antes é necessária uma discussão do que entendo por *sistema*.

Partindo das descrições teóricas e etnográficas de Gregory Bateson, é possível traçar uma definição compreensiva do que é um sistema. Bateson começa a elucidar o que quer dizer com este termo com sua análise do *ethos* Iatmul, seguindo seu trabalho etnográfico na Papua-Nova Guiné. Ele explica que a sociedade Iatmul funciona com duas classes de ciclos regenerativos ou “viciosos”, onde os atos de um ator estimulavam os atos de um segundo ator, cujos atos por sua vez serviam de estímulos para potencializar os atos do primeiro ator, que respondia então a essa reação e assim por diante (Bateson, 1972, p. 95).

Bateson prossegue para uma descrição de como estas sequências sociais se perpetuam e possibilitam sua própria constante ativação. Isto ocorreria porque, em algum ponto da sequência, existe um mecanismo de alívio da tensão acumulada ao longo dos progressivos aumentos de intensidade dos estímulos e das respostas entre os atores. Essa é uma característica, por exemplo, do que Bateson chama de “cismogênese simétrica”<sup>10</sup>, onde atores desenvolvem relações de equivalência entre seus

---

<sup>10</sup> Bateson chama de cismogênese os processos de diferenciação entre atores que operam em *loops* positivos de *feedback*. Por exemplo, a corrida armamentista entre os Estados Unidos e a União Soviética durante o período da Guerra Fria, onde o avanço de um provocava o avanço de outro em uma corrente de tensão cumulativa. Este seria um caso de cismogênese simétrica. O outro tipo de cismogênese, a complementar, é observado nas relações onde tipos diferentes de estímulo e resposta circulam entre os atores. É o caso de relações de dominação e submissão, por exemplo; o submisso não responde aos estímulos daquele que o

atos – o que um faz, cabe ao outro igualar. É o caso de situações de concorrência ou competição (p. 96). Este alívio de tensão é um clímax que serve para garantir a estabilidade, ou a homeostase, do sistema. De fato, Bateson descreve este movimento a favor da estabilidade como uma característica importante dos sistemas (p. 339).

Porém, nem todos os sistemas buscam a estabilidade através do clímax; existem sistemas não-cismogênicos. É o caso do que acontece na resolução de conflitos na sociedade balinesa. Bateson descreve o exemplo de dois homens que brigam entre si. Para lidar com o conflito, o que se busca não é um ápice da briga, uma resolução pelo embate. Ao invés disso, ambos os homens vão ao escritório do representante legal e registram oficialmente o atrito que existe entre eles, acordando que certas formas de interação e correspondência não serão permitidas, sob ameaça de multa. Isto, segundo Bateson, é a substituição do clímax por um *platô* (p. 98).

Deleuze e Guattari explicam que Bateson usa a palavra “*platô*” para designar “*a continuous, self-vibrating region of intensities whose development avoids any orientation toward a culmination point or external end*” (Deleuze e Guattari, 1987, p. 22). Os autores seguem esta descrição com uma consideração: a de que é um hábito infeliz da mente ocidental relacionar ações e expressões a fins externos ou transcendentais, ao invés de considerá-las em seu valor intrínseco (p. 22).

Bateson ainda descreve outra maneira encontrada em Bali para evitar o clímax – aquilo que ele chama de “interações irrelevantes”. Isto ocorre no ato de contar histórias; o desenvolvimento de uma longa narrativa tem poucas chances de capturar atenções em Bali, e aqueles que estão envolvidos no ato de narrar constantemente agem de modo a desviar a atenção da história em questão. Estas interrupções recorrentes quebram o circuito de acúmulo de tensão e mantêm a relação em um *platô*, nunca chegando a um pico (Bateson, 1972, p. 98).

O que permanece de compartilhado em todas estas formas diferentes de sistema é a presença de *características mentais*. Estes complexos de circuitos pelo qual estímulos navegam formam sistemas que *comparam*, ou seja, que respondem às diferenças e “processam

---

domina recriando suas ações, tentando igualá-las ou superá-las. O *loop* de informação faz acumular a tensão na medida em que as diferentes posições ocupadas pelas partes da relação passam a ser tensionadas pelo desequilíbrio, e não pela equivalência. Nesses sistemas também há um clímax, um movimento de alívio que permite que o sistema permaneça e não seja destruído pelo montante de sua própria energia (Bateson, 1972, pp. 95-97).

informação” de modo a se autocorriger em direção à homeostase. Estas operações mentais não são a ação de uma ou outra parte do sistema, mas ocorrem apenas no sistema *como um todo*, e nenhum elemento tem controle unilateral sobre os outros (p. 229). Esta impossibilidade de localizar os movimentos de resposta à diferença e de autocorreção em apenas um elemento de um conjunto é o que leva Bateson a formular seu próprio conceito de *mente*, tirando esta do sistema nervoso central de seres que o possuem ou de alguma noção transcendente de alma e localizando-a no mundo imanente, reduzindo deste modo o escopo do “eu” consciente (p. 326).

Este caráter holístico e mental do sistema fica evidente quando observamos que, em qualquer sistema - que Bateson define como “uma rede de circuitos fechados” (p. 230) -, as ações de cada parte são determinadas pelas ações de outras partes e também por suas próprias, após o intervalo de tempo necessário para que a mesma informação percorra toda a extensão de cada circuito. Isto mostra que sistemas têm *memória* (p. 229).

Estas características mentais não podem ser restritas apenas a um dos circuitos que forma o sistema, porém. Bateson dá o exemplo de um computador: não cabe dizer que o computador em si tem características mentais. A mente imanente no computador está imanente em todo o sistema que inclui, também, a pessoa que utiliza o computador, o ambiente do qual a informação é recebida, e sobre o qual diferentes informações advindas do computador têm efeito. É este conjunto que forma uma mente (p. 230).

Estas informações que têm efeito são diferenças que formam diferenças, como Bateson diz, ou *ideias*. É a partir dela que os sistemas realizam sua autocorreção; o que não quer dizer um retorno sempre à mesma ação, compensando por divergências ou modulações imprevistas, mas uma adaptação progressiva àquilo que aparece de novo (p. 230).

Em resumo, um sistema é algo composto por algumas características-chave:

“Um sistema irá operar com e sobre *diferenças*.

Um sistema irá consistir de voltas fechadas ou redes de caminhos ao longo dos quais diferenças ou transformações de diferenças serão transmitidas. [...]

Muitos eventos dentro do sistema serão energizados pela parte que responde ao invés de pelo impacto da parte que aciona.

O sistema demonstrará autocorreção na direção da homeostase e/ou na direção do descontrole. Autocorreção implica em tentativa e erro.” (Bateson, 1972, p. 339, tradução minha)

Feita uma discussão suficientemente detalhada do que se entende por sistema quando esta palavra é usada aqui, posso seguir adiante na avaliação de quais sistemas aparecem quando falamos de sistemas de transporte em Florianópolis.

O sistema de transporte conforme definido pelos técnicos do IPUF com quem conversei compartilha de todas as características de um sistema conforme definido por Bateson. Em primeiro lugar, trata-se de um aglomerado de circuitos em diversos níveis. O mais evidente deles é o nível dos trajetos percorridos pelos ônibus e dos trajetos percorridos pelos passageiros. Estas duas coisas não são sempre as mesmas; caso um passageiro pegue mais de um ônibus para viajar de uma origem até um destino, seu trajeto irá consistir de um circuito que não corresponde diretamente e completamente a nenhum dos circuitos formados pelos trajetos de qualquer um dos dois ônibus que pegou. Estes trajetos diferentes formam circuitos porque, assim como os circuitos que Bateson descreve, possuem memória. Um ônibus percorrendo seu caminho pré-estabelecido tem uma determinada quantidade de tempo para fazê-lo; percorrer ou não o caminho nesse dado intervalo influi na sua capacidade de iniciar e terminar os percursos subsequentes sobre o mesmo caminho no intervalo de tempo reservado para isso na programação de horários que os usuários seguem. Um ônibus que se atrasa para terminar um percurso é um ônibus que irá se atrasar para terminar o percurso subsequente, a não ser que mudanças no trânsito e na própria técnica de direção do motorista consigam compensar o “tempo perdido”, por assim dizer. Também como em um circuito, ao longo deste caminho todos os elementos são energizados por diferenças. As diferenças no trânsito são as mais evidentes. Um motorista que percorre seu percurso pela primeira vez no dia e descobre que em algum ponto ele está interrompido (por obras, um acidente de trânsito, uma manifestação política, uma maratona, um festival cultural, etc.) poderá, no momento em que passar pelo mesmo ponto do trajeto em seu percurso subsequente, adaptar o trajeto para compensar por esse tipo de acontecimento (tomando um desvio em um outro momento do caminho). Os passageiros que dependem do

cumprimento do trajeto que agora é desviado também ficam cientes da mudança e, tendo desembarcado do ônibus no percurso de ida, saberão que devem adaptar a sua rotina no percurso de volta, pegando o mesmo ônibus para voltar em outro ponto ou em outro horário.

Os trajetos de passageiros e ônibus formam circuitos diversos, variando de passageiro para passageiro e ônibus para ônibus. Mas o sistema não está completo apenas com esta rede. Operando junto a ela estão os circuitos desenhados pelos próprios funcionários do transporte, que agem junto ao ônibus e junto ao seu trajeto baseados nas diretrizes das empresas. É o caso dos cobradores e motoristas que ficam de reserva no terminal, e que normalmente, quando não estão cumprindo horário nos ônibus, ficam concentrados ao redor das várias cabines de operação das empresas de transporte, ou então ao redor das lancherias, conversando entre si, lendo jornais ou usando seus celulares. Tive a oportunidade de conhecer algo da rotina diária de alguns destes trabalhadores, e durante muito do dia, seu trabalho se resume à espera. Estes funcionários ficam no terminal caso algum dos cobradores ou motoristas escalados para trabalhar em determinados horários não possa, por qualquer motivo que seja, cumprir a sua tarefa. Não têm linhas específicas, podendo atender qualquer linha que precise de apoio, e assim como os cobradores e motoristas fixos, trabalham de acordo com uma escala de horário, não podendo exceder mais que 6 horas de percurso contínuo dentro de um ônibus (contando com intervalos). Essas informações iniciais já deixam claro que, assim como no caso dos passageiros e dos ônibus, os trajetos percorridos por estes trabalhadores constituem circuitos pelo qual a informação navega – dentro do sistema assim como pelo território, já que estamos falando de sistema de *transporte*.

Mesmo assim, não podemos tomar os circuitos de que participam esses funcionários de reserva como voltas fechadas no território do terminal e ao longo dos caminhos que eventualmente são percorridos em ônibus. Por dependerem de diretrizes imediatas das empresas de transporte, a informação que navega dentro destes circuitos vêm também de fora do terminal – especificamente, dos funcionários fixos que sequer chegam até esse, e que por esse motivo despertam no funcionamento do transporte a necessidade dos funcionários-reserva.

É importante lembrar disso para ressaltar que esta visão geral do que é o sistema de transporte não se resume apenas ao transporte nos seus momentos de efetivação ao longo do território da cidade. Este sistema se estende até para dentro das casas dos funcionários.

Uma análise geral como essa corre o risco de sufocar a multiplicidade dos sistemas de transporte se nos prendermos ao que foi



dito nessas últimas páginas. Tudo isso corresponde diretamente ao que os técnicos do IPUF definem como sistema de transporte – algo generalizado, visto de cima e que, por mais complexo e exaustivamente emaranhado que seja, opera de maneira oficial, com base nos mesmos circuitos para todos e respondendo em última instância a definições uniformes e altamente atomistas do que são ônibus, ruas, funcionários, passageiros, programações, empresas e tudo mais que incita e responde e às diferenças navegando pelo sistema.

Ao levarmos em consideração os diferentes aparatos utilizados para analisar e se engajar com o transporte, observamos os diferentes sistemas que surgem, muito distintos deste sistema generalizado. Esta análise também permite considerarmos o aparato como componente importante deste sistema, por simultaneamente reconhecer que o que opera dentro do sistema o faz baseado no que acontece dentro do mesmo (e não em algo externo, transcendente) e que a circulação da informação por dentro do sistema não ocorre sem filtro, como se falássemos de informações como verdades neutras.

Com base nas falas de Fernanda, Júlio e da interlocutora curitibana, podemos começar a identificar quais são os diferentes aparatos empregados. Para Fernanda e Júlio, sua experiência do terminal e do transporte conforme descrita em conversa comigo tem um eixo principal – a eficiência de diferentes funcionários (especificamente motoristas, cobradores e fiscais de segurança). Como veremos adiante, esta não é uma ferramenta rígida – a percepção da eficiência dos funcionários não é dada antes do acontecimento daquilo que permite sua avaliação. Embora ela se torne um prisma pelo qual Fernanda e Júlio filtram suas experiências, ela é invocada para novas avaliações – positivas ou negativas – a cada experiência em que é envolvida. Servir como ferramenta para a análise das outras dimensões do TICEN e do transporte, portanto, não faz da percepção da eficiência dos funcionários uma ferramenta isolada destas dimensões. Como parte de um sistema batesoniano e como um aparato conforme define Barad, esta percepção está em relação com aquilo que informa e pelo que é informada.

No caso da interlocutora curitibana, o que é movimentado para realizar a análise do terminal e do transporte em Florianópolis são os terminais e os transportes em Curitiba. Como explicarei adiante, esta comparação é usada para compreender o trânsito em Florianópolis tanto em sua dimensão de tempo – quanto tempo leva para viajar de ônibus em Florianópolis *versus* o mesmo em Curitiba – quanto em sua dimensão de navegação corporal – como se comportam os corpos no planejamento de transporte em Florianópolis *versus* o mesmo em Curitiba.

Para entender com maiores detalhes o que isso quer dizer, podemos dividir o sistema em algumas das características apontadas por Bateson e analisar como os diferentes aparatos são utilizados em relação a cada uma delas. Para este fim, as características analisadas aqui serão a *memória* do sistema, a *holismo* do sistema, a *tensão* do sistema e as *características mentais* do sistema.

No caso da memória, podemos identificar um ponto de referência na fala de Fernanda e para compreender onde está localizado o ponto em um dos circuitos onde se completa uma volta inteira da informação. Este ponto é o momento de saída do trabalho aos domingos. Isto fica nítido na fala de Fernanda sobre como seu tempo de permanência no trabalho deve ser ajustado conforme os horários de saída da linha de ônibus que a leva até em casa. A cada domingo, Fernanda negocia a possibilidade de sair mais cedo do trabalho para conseguir embarcar às duas e quinze da tarde e não precisar aguardar várias horas até a próxima saída. Se pensarmos que o conhecimento e a adaptação ao horário de saída das duas e quinze é o que se repete todos os domingos, podemos traçar o caminho que esta informação segue.

Ela começa na percepção de Fernanda de um tempo de espera, que por experiências prévias de espera Fernanda considera indesejável. Já nessa informação traçamos uma volta. Fernanda passou pela experiência de espera e, ao retornar ao momento em que esta possibilidade ressurgiu em outro dia, escolhe adaptar-se para não passar novamente pela mesma situação. Seu comportamento é influenciado pelo seu comportamento anterior desde o último intervalo de tempo entre o momento em que saiu do trabalho e teve que esperar horas pelo próximo ônibus e o momento em que sai do trabalho e tenta ajustar seu horário para pegar uma partida anterior.

Porém, isso é transformado pelo aparato que Fernanda utiliza para compreender o terminal. Suas experiências prévias como passageira, e sua relação de insatisfação generalizada com o trabalho dos motoristas, criam em Fernanda uma descrença na confiabilidade dos horários. Em outras palavras, Fernanda não tem certeza que irá conseguir sair do TICEN no mesmo horário todos os domingos pelo motivo que isso depende de pessoas que, a seu ver, tendem ao erro e ao descaso. Embora esta seja também uma informação que faz uma volta – a cada ocasião em que pega um ônibus que cumpre ou não o seu horário, Fernanda aprende algo em comparação à sua última experiência – a informação não é sobre a possibilidade de repetir uma ação, mas justamente sobre a *impossibilidade* de repetir *sempre* uma ação que *deveria ser sempre* *recriável*.

Uma das maneiras de compreender isto seria reconhecendo esta variação como algum tipo de falha no sistema de transporte. É, de fato, o que Fernanda e Júlio fazem. Não é impossível imaginar que seria a resposta mais evidente caso concordemos que o sistema de transporte é aquele definido pelos técnicos do IPUF. Porém, uma outra maneira que se apresenta é a de considerar que este sistema de transporte fixo e estável não existe, e o que existe no caso em que estamos analisando é um sistema cuja característica mais evidente é justamente a do impulso à adaptação e ao aprendizado (sem necessariamente qualquer tipo de valoração positiva destas duas coisas).

Ainda é possível levar a instabilidade do sistema adiante. As falas de Fernanda e Júlio refletem hábitos de pessoas que estão quase todos os dias no terminal e que respondem às variações de horário de dentro do mesmo. Em uma outra conversa, uma passageira que aguardava a chegada de uma amiga do lado de fora do TICEN me disse:

“Os ônibus não param quase... ontem foi um dia, né? Meu ponto é na Ivo Silveira [rua no bairro do Estreito], e passou dois Monte Cristo [linha que liga o TICEN à região continental] e tinha uma senhora, também, de idade, do lado, e o ônibus não parou. Os dois ônibus, da mesma linha.” (Passageira do TICEN, 25/08/2015)

A recusa, por qualquer motivo, de dois motoristas diferentes em parar seus veículos quando solicitado demonstra que a adaptação e o aprendizado por parte dos passageiros tem um poder limitado no cotidiano de transporte; a adaptação pressupõe uma resposta positiva ao ato de se adaptar. Nestes momentos, um circuito se quebra em favor de outro. O circuito que esta passageira esperou que se estabelecesse – envolvendo seu embarque em um dos ônibus para os quais sinalizou – não se estabeleceu. Em seu lugar, surgiu um circuito mais longo. A experiência de ser efetivamente ignorada por dois motoristas informou suas experiências seguintes de pegar outros ônibus, e a informação obtida foi justamente, assim como no caso de Fernanda e de Júlio, da impossibilidade de garantir circuitos dentro de um sistema.

Há algo a ser dito sobre a natureza da informação nestes casos. Sempre há a possibilidade de que o que os diferentes usuários do transporte em Florianópolis digam sobre o transporte reflita um desconhecimento de uma dinâmica ou outra da operação das linhas de ônibus. Existem momentos do dia e da noite em que determinadas linhas

não buscam passageiros ao longo de seu trajeto, apenas permitindo o desembarque daqueles que saíram do terminal de partida. Alguém que não está ciente disso e sinaliza para a parada de uma destas linhas ao longo do seu caminho possivelmente irá interpretar a recusa a parar como uma recusa pessoal do motorista.

Resultado de um limite de conhecimento ou não, o que importa para fins desta análise é que esta – a recusa do motorista – é a *informação* que chega ao passageiro, e portanto é junto com esta que aquele circuito particular, e que aquele sistema resultante da rede de circuitos que inclui este já citado, serão formados. Aqui está latente a presença do aparato – o conjunto de ferramentas empregadas para a apuração de informação, para a avaliação das diferenças que geram diferenças. Não se trata de identificar qual é o sistema “real” e em quais pontos deste sistema quais passageiros estão deixando de aprendê-lo corretamente. Não há sistema estável para ser aprendido. A análise do sistema de transporte deve ser uma análise dos vários aparatos presentes nas experiências do transporte, e junto com isso uma análise dos inúmeros sistemas que surgem.

Voltando à análise da memória do sistema, podemos comparar o que já foi avaliado até agora com o que aprendi em conversa com a interlocutora curitibana. Uma das coisas sinalizadas por ela foi a diferença entre as maneiras de navegar entre as plataformas do TICEN em comparação à operação semelhante nos diversos terminais de ônibus de Curitiba. No TICEN, não há caminhos ligando as cinco plataformas internamente. Passar de uma para a outra envolve sair daquela onde se está e passar pela catraca de entrada das plataformas A ou B, ou então pela catraca do ônibus que se deseja pegar nas plataformas C, D ou E (quem entra nas plataformas A ou B não precisa passar pelas catracas internas de cada ônibus, podendo entrar pelas portas do meio e da parte de trás dos veículos). Caso o usuário que fizer isso não possuir o cartão-transporte emitido pelo Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis será forçado a pagar a tarifa de transporte, mesmo que já tenha a pago para entrar na plataforma de que saiu.

Segundo esta passageira com quem conversei, esse é um sistema que não faz sentido. Sua avaliação foi feita com base no fato de que, nos terminais curitibanos, a passagem de plataforma para plataforma se dá por meio de túneis subterrâneos, e não é necessária a passagem por qualquer catraca ou outro tipo de mecanismo de controle de fluxo.

Não é o caso aqui que os terminais de Curitiba façam de alguma forma parte do sistema de transporte em que esta passageira está inserida. Para que isto acontecesse, precisaria haver uma recorrência destes

terminais e do TICEN nos mesmos trajetos percorridos. Só desta maneira a informação poderia completar percursos em circuitos fechados.

Mesmo assim, o transporte em Curitiba como referência para a compreensão do transporte em Florianópolis compõe o aparato usado para experimentar este último. Observamos assim uma circulação de informação em circuito em dois planos. A recorrência, nos trajetos desta passageira, do ato de passar por catracas para transitar entre plataformas é o que podemos seguir para reconhecer o circuito. Somada a esse circuito, porém, está a informação de que existe uma maneira diferente de se transitar dentro das estruturas de transporte. O fato de que esta maneira diferente está atrelada a outro local do país situa o circuito percorrido entre as plataformas em Florianópolis em outro lugar do que onde estaria caso não entrasse em questão Curitiba como referência. A partir do momento que esta comparação existe, o circuito se transforma de *o* jeito de se fazer uma coisa – a transição entre plataformas – para *um* jeito de se fazer uma coisa. O aparato transforma o circuito e, por consequência, o sistema, mesmo que não componha a informação que por estes dois circula. Além de serem múltiplos, os sistemas no TICEN não são, de modo algum, fechados.

Sobre o holismo do sistema, podemos começar lembrando que Bateson afirma que, apesar de responder a estímulos e diferenças e de processar informações, um computador não pensa. O que pensa é o conjunto do computador, seu usuário e o ambiente – a informação navega ao longo de todos estes. No caso do TICEN, dos humanos que se relacionam com ele, dos veículos transitando pelo terminal e pela cidade, dos funcionários que os operam, etc. a mesma observação vale.

Fernanda, Júlio, a interlocutora curitibana e a passageira que reclama dos ônibus que não param quando sinalizados todos pensam de alguma forma sobre aquilo que encontram. Ou melhor: todos fazem parte de sistemas que pensam. Fernanda não avalia o desconforto sentido por usuários do terminal frente ao comportamento de motoristas, cobradores e fiscais com base em uma experiência interna. Sua análise depende de informações compartilhadas pelos motoristas, cobradores e fiscais junto com os passageiros que Fernanda observa, junto com a própria Fernanda, junto com aquelas características físicas do ambiente que a colocam em uma determinada posição de espectadora (assistindo os acontecimentos de trás do balcão da lancheria onde trabalha), e junto com os ônibus que se movimentam ou não para criar relações entre motoristas e passageiros. Poderíamos seguir essa rede para muito além, mas estes parecem os elementos mais evidentes no momento em que Fernanda observa os

acontecimentos que relatou para mim de funcionários do TICEN falhando (a seu ver) no tratamento de usuários.

Do mesmo modo, não é imediatamente possível localizar a avaliação que a mulher de Curitiba faz sobre o terminal em um processo mental interno. Há de se notar que, ao comparar o planejamento do trânsito de pessoas dentro dos dois modelos de terminal, o que esta mulher faz não é avaliar as características de um ou de outro, mas avaliar a diferença que existe entre eles. Como Bateson diz, a diferença não pode ser localizada. “*Obviously the difference between the paper and the wood is not in the paper; it is obviously not in the wood; it is obviously not in the space between them, and it is obviously not in the time between them*” (Bateson, 1972, p. 320).

A compreensão que se forma sobre o TICEN a partir de uma comparação com outros terminais torna impossível, então, qualquer alternativa senão reconhecer o holismo do sistema que de alguma forma tem um engajamento com esta comparação. Nós podemos localizar a mulher, o TICEN, os outros terminais, Curitiba e Florianópolis, de alguma forma ou de outra, mas é impossível localizar o ponto que conecta todas estas partes em uma só relação. É um ponto que atravessa todas elas sem estar em nenhuma em momento algum. A força que agrupa estes elementos diversos é forte o suficiente para que, enquanto esta relação durar, se tornem absolutamente inseparáveis.

Há outras formas de discutir este holismo, sem necessariamente recorrer à noção de sistema. Penso aqui na comparação que Ingold faz entre a teoria ator-rede – *ANT*, ou *Actor-Network Theory* no inglês - e aquilo que vem a ser chamado de *SPIDER* (talvez apenas para fins desta distinção em particular), ou *Skilled Practice Involves Developmentally Embodied Responsiveness* (Ingold, 2011, p. 94).

O bloqueio à localização de pontos separados nos sistemas que surgem no TICEN parecem se assemelhar mais à proposta de *SPIDER* do que de *ANT*. Segundo Ingold, a teoria ator-rede imagina entes mutuamente distintos que, a partir de algum engajamento, contagiam uns aos outros, dando vida à noção de *híbridos*. Como em uma rede, há linhas conectando pontos claramente identificáveis que, por mais interdependentes que sejam, ainda são reconhecidos como de alguma forma separados uns dos outros.

Em contraste, o conjunto de teorias e ferramentas analíticas que Ingold chama de *SPIDER* rejeita a ideia da rede em favor da *malha* (*meshwork*, no original). A malha não é algo composto da ligação entre pontos, mas algo onde tudo ocorre *ao longo da extensão* de sua ocorrência. Quero destacar aqui o momento em que isso pode ser

compreendido através da consideração de ações e reações, justamente porque é disso que venho falando ao falar de circuitos e sistemas. Ingold explica que “*the skilled practitioner is the one who can continually attune his or her movements to perturbations in the perceived environment without ever disrupting the flow of action. But such skill (...) develops*” (Ingold, 2011, p. 113).

A questão em foco nesta citação é especificamente a agência – Ingold combate a ambição de proponentes da teoria ator-rede de atribuir agência a objetos que não são capazes de desenvolver habilidades para ajustar seus movimentos aos acontecimentos ambientais. Poderíamos debater essa ideia, perguntando se o fato de ser impossível localizar em um só ente de um circuito ou de um sistema a capacidade de pensar não quer dizer que todos eles, inclusive aqueles que não possuem a consciência que Ingold diz ser imprescindível para o aprendizado, não significa que todos eles aprendem, todos eles se adaptam e todos eles ajustam os seus movimentos.

Por enquanto, porém, quero me ater à ideia do *desenvolvimento da habilidade* que surge no trecho citado. Este desenvolvimento de habilidade não é uma resposta interna a um estímulo interno, mas algo que se desenvolve ao longo da operação coletiva de um organismo com seu ambiente. Não é o segundo passo de uma cadeia de acontecimentos, é a cadeia de acontecimentos em si. O *holismo* do sistema surge novamente. Uma cadeia de acontecimentos não pode ser limitada a apenas um ente.

Falar sobre o desenvolvimento da habilidade convida uma discussão sobre a dimensão temporal deste processo, uma dimensão que diz respeito menos à memória do sistema, como seria possível imaginar, do que à necessidade de reconhecer em cada momento de transmissão de diferenças no sistema algo que se perde, e que por isso, assim como a não-localização da diferença, proíbe o isolamento de um ou outro elemento ou a limitação do sistema a um fator central.

Falo aqui da distinção entre *história* e *dever* conforme Deleuze:

“Torno-me cada vez mais ciente da possibilidade de distinguir entre história e dever. Foi Nietzsche que disse que nada importante está livre de uma ‘nuvem não-histórica’. Isto não é o por histórico e eterno, ou contemplação e ação; Nietzsche está falando de como as coisas acontecem, de eventos em si ou devires. O que a história captura em um evento é o modo que é

atualizado em circunstâncias particulares; o devir do evento está além do alcance da história. A história não é experimental, é apenas o conjunto de pré-condições mais ou menos negativas que possibilitam experimentar com algo além da história. Sem a história a experimentação permaneceria indeterminada, deficiente de quaisquer condições iniciais, mas a experimentação não é histórica. Em uma grande obra filosófica, *Clio*, Péguy explicou que há duas maneiras de se considerar eventos, uma seguindo o curso do evento, decifrando como ele veio a ser historicamente, como é preparado e depois se decompõe na história, enquanto a outra é voltar ao evento, assumir o seu lugar nele como um devir, tornar-se jovem e velho nele ao mesmo tempo, passando por todos os seus componentes ou singularidades. O devir não é parte da história; a história é apenas o conjunto de pré-condições, quão recentes que sejam, que um deixa para trás para poder ‘vir a ser’, isto é, criar algo novo.” (Deleuze, 1990, pp. 170-171, tradução minha)

O que Deleuze faz ao falar daquilo que escapa à história não é contrastar uma ideia do tempo como um acúmulo progressivo de sedimentos com algo que de algum modo seja capaz de transcender o tempo. Quando argumenta que o devir está fora do alcance da história, Deleuze não quer dizer que o devir é algo atemporal. É pelo fato de o devir ser um processo sem fim – afinal, não há um ponto de destino para a transformação, visto que toda vez que se tenta transformar em algo, aquilo que seria o objetivo da transformação se transforma simplesmente pelo mérito de ter sido tomado como objetivo (Deleuze e Parnet, 1987, p. 2) – que uma ordenação sequencial que o localize, com um começo e um fim, lado a lado a outros acontecimentos não pode ser imposta a ele, nos moldes da história.

O devir é eterno exatamente neste sentido de não ter um fim, não no sentido de ser maior que o tempo. É necessário aqui também distinguir, no vocabulário deleuziano, tempo e história. As duas coisas não têm o mesmo significado. Enquanto a história é uma organização sequencial, o tempo pode ser *estratigráfico*, como dizem Deleuze e Guattari. Sua consideração do tempo filosófico reconhece isso.



“Nós só poderemos avançar com estas questões se abandonarmos o estreitamente histórico ponto de vista do antes e do depois para que possamos considerar o tempo, e não a história, da filosofia. Este é um tempo estratigráfico onde ‘antes’ e ‘depois’ indicam apenas uma ordem de sobreposições. Certos caminhos (movimentos) tomam sentido e direção apenas como os atalhos e desvios de caminhos apagados; uma curvatura variável pode aparecer apenas como a transformação de uma ou mais outras; um estrato ou camada do plano de imanência estará necessariamente acima ou abaixo em relação a outro, e imagens de pensamento não podem surgir de qualquer modo porque envolvem mudanças de orientação que podem ser diretamente localizadas apenas na imagem anterior (...). Paisagens mentais não mudam caoticamente através dos tempos: uma montanha teve que se erguer aqui ou um rio fluiu recentemente por ali para que o chão, agora seco e achatado, tenha uma aparência e uma textura particulares. É verdade que estratos muito antigos podem subir à superfície novamente, podem cortar um caminho pelas formações que os cobriram e vir à superfície diretamente no estrato atual ao qual dão uma nova curvatura.” (Deleuze e Guattari, 1994, p. 59, tradução minha)

O tempo é algo que atravessa a si mesmo; o antes não é algo confinado ao passado, mas apenas o local onde a variação do depois pode ter seu ponto de partida localizado; de qualquer modo, o antes pode ultrapassar o depois e voltar ao presente, criando um novo depois e um novo antes, que continuarão esta operação infundável de subversão da ordem histórica (ou da ordem “estritamente histórica”).

Se pensarmos em como sistemas operam, aquele comportamento anterior que determina o comportamento atual assemelha-se ao estrato antigo que atravessa as camadas sob as quais está escondido para voltar à tona novamente. O efeito do comportamento anterior no comportamento atual, após uma volta completa da informação ao redor do circuito, é o comportamento anterior retornando não para se repetir da mesma forma, mas para *devir*, para criar algo novo, introduzir uma variação inédita. A falha de se cumprir um horário de ônibus é a repetição de uma falha

anterior de se cumprir um horário de ônibus – talvez o mesmo, talvez não. É uma falha que não se resume a si só.

É por essa incapacidade de um acontecimento ou elemento no sistema se resumir a si só temporalmente que escolhi argumentar que o caráter estratigráfico do tempo e o escape do devir à história refletem no holismo do sistema ao invés de apenas sobre a sua memória (apesar de refletirem nesta também).

Para além disso, há a questão da tensão do sistema, e como esta é aliviada ou não. Começando pelos casos que já discutimos aqui até agora, há alguns pontos a serem abordados. Primeiramente, há a tensão evidente entre Fernando e Júlio e o restante dos funcionários do transporte, que se agrava a cada momento que Fernanda e Júlio percebem como mais um momento de falha de desempenho. Esta é uma tensão que se mantém nitidamente em um platô pelo caminho que a informação segue.

Há um pertencimento simultâneo e autodesignado de Fernanda e Júlio a duas situações diferentes – de trabalhadores do terminal e de usuários do transporte. Isto não significa necessariamente um cruzamento entre dois campos, já que os usuários do transporte aparecem nas falas destes dois interlocutores como uma categoria à parte, mesmo que em determinados momentos eles também façam uso das linhas de ônibus. O uso que fazem serve para fornecê-los um ponto de vista especial para a observação do trânsito sem necessariamente inclui-los na mesma posição que aqueles que são observados.

Este posicionamento é importante para a negociação da tensão. Fernanda e Júlio identificam os limites dos outros funcionários principalmente nos instantes onde isto está relacionado a interrupções de fluxo ao redor da lancheria em que trabalham. O impacto destes limites é filtrado por um distanciamento que é ativado a partir da posição de observador privilegiado. Isto manifesta insatisfações e, conseqüentemente, tensões sem que seja necessariamente pelo conflito direto, ou por qualquer outra interação face a face, que estas sejam resolvidas. O filtro que separa os empecilhos ao transporte do dia a dia de trabalho de Fernanda e Júlio – ou, no mínimo, impede que os efeitos sejam sentidos por eles diretamente a todo momento, proporcionando situações em que possam avaliá-los de uma certa distância – é o que possibilita que a tensão nunca se acumule a ponto de um clímax real. Permanece, então, um platô.

Este não é o caso das várias tensões que se acumulam em uma rede maior de transporte. Ao longo do mês de novembro, pude participar de algumas reuniões organizadas pelo IPUF em diferentes regiões da cidade para discutir a questão da mobilidade em Florianópolis. A cidade foi

dividida em 13 regiões organizadas como aglomerados de bairros próximos, e cada região teve uma reunião específica. Compareceram a estas reuniões especialmente membros e diretores de associações de moradores, assim como ativistas de causas diversas ligadas à mobilidade urbana – especificamente pessoas defendendo o direito à acessibilidade para deficientes físicos e pessoas mobilizando a luta pelo desenvolvimento de uma estrutura cicloviária.

Na primeira reunião a que compareci, organizada no bairro do Campeche, na região sul da Ilha, um dos pontos que surgiu como foco de discussão foi a recorrência de audiências públicas organizadas pela prefeitura de Florianópolis para debater mudanças e melhorias na mobilidade na capital. Segundo algumas das lideranças regionais presentes nesta reunião, o tipo de iniciativa que ali se organizava – de contato com a comunidade para debate sobre como otimizar o território de cada bairro – era algo a que faltava credibilidade.

Teria tornado-se recorrente, no mínimo desde 2006, o hábito da prefeitura municipal de organizar ocasiões deste tipo, coletar sugestões, orientações e reclamações dos cidadãos que se faziam presentes, prometer levá-las em consideração e depois simplesmente abandoná-las, a visto daquelas lideranças que fizeram a reclamação (com apoio amplo de muitos dos demais presentes que já haviam participado de outros eventos semelhantes).

Um ponto em particular discutido foi o Plano Diretor da cidade, que teve sua elaboração iniciada em 2006. Alguns dos presentes na reunião do Campeche da qual participei sinalizaram que o que faziam ali era apenas repetir demandas que já haviam sido feitas, anos antes, durante o processo de desenvolvimento deste Plano, e que até então jamais haviam sido implementadas de fato.

Uma participante resumiu brevemente o processo: “a prefeitura vem aqui, coleciona o que a gente tem a dizer, e aí na hora de implementar de verdade, nada”. Outra completou: “eles vêm só pra poder dizer que consultaram a comunidade, mas na verdade fazem as coisas do jeito que eles bem entendem”.

Para compreender como estas frustrações e reclamações estão conectadas mais diretamente ao TICEN, é necessário compreender o teor das sugestões feitas durante a reunião, e quais foram os pontos abordados.

Os participantes não falaram apenas de questões relacionadas especificamente aos seus bairros de residência ou trânsito frequente. Compreendendo que as dinâmicas de transporte que percorrem estes, e todos os outros, bairros estão conectadas a dinâmicas maiores que percorrem muitas outras regiões da cidade, estes moradores reivindicaram

melhorias no transporte público como um todo, citando especificamente pontos de melhoria não localizados dentro do território dos bairros em questão na reunião mas que influenciavam estes de um modo ou de outro.

Por exemplo, o fluxo de carros nos horários de pico ao redor das pontes que conectam a Ilha à região continental foi apontado como um fator que influencia na mobilidade do Campeche e da região, já que muitos moradores trabalham no centro ou precisam cruzar a região central para ir e voltar do trabalho. Da mesma maneira, melhorias no sistema viário da região do Campeche foram reivindicadas, mas invocou-se a necessidade de melhorias semelhantes em bairros distantes; a conversa ressaltava que os problemas de mobilidade do Campeche e região não estavam limitados apenas àquela circunscrição territorial, mas eram reflexos de como Florianópolis é administrada.

Esta percepção da mobilidade dentro de um esquema de parte-e-todo que permeia grande parte do debate reflete, é claro, nos terminais de ônibus em geral e no TICEN em particular. Mudanças a serem feitas na rede de terminais assim como no TICEN especialmente foram mencionadas nas conversas, mas o que quero destacar aqui é justamente a dimensão sistêmica desta percepção.

O trajeto bairro-centro-audiência pública é um *trajeto* nestes termos sequenciais apenas para fins de análise, excluída a possibilidade de que tenha sido feito em reuniões passadas por algum dos participantes da reunião que acompanhei. O que há a ser destacado nele é que o momento de reunião é também um momento em que a trajetória pelo TICEN surge, e vice-versa. As experiências no TICEN informam as reivindicações feitas pelos participantes da reunião perante o poder público; da mesma forma, a experiência de reivindicar melhorias em audiências informa experiências subsequentes no TICEN, uma vez que aquilo a ser melhorado não é encontrado mais pela primeira vez, mas é avaliado com o conhecimento que algo a seu respeito já foi exigido da administração da cidade.

O que as falas daqueles cidadãos que destacaram o passado insatisfatório da atuação da prefeitura junto às comunidades revelam é que são estes os momentos em que a tensão acumulada no sistema é aliviada. Não necessariamente em cada reunião; de fato, algumas das pessoas que saíram da reunião no Campeche pareceram mais insatisfeitas do que estavam antes. Porém, o processo especificamente mencionado do desenvolvimento do Plano Diretor, de 2006 a 2013, mostrou-se como um longo processo de escape de tensão.

Este longo processo de participação das lideranças da comunidade fez do Plano Diretor uma espécie de aglomerado das demandas acerca da

mobilidade, de maneira hierarquizada, seguindo uma ordem de importância estabelecida em acordo por aqueles que estiveram nos diversos momentos de reunião para a confecção do Plano.

A tensão que até aquele ponto havia sido acumulada retorna nas reuniões de 2015, mas assim como nos estratos deleuzianos do pensamento, volta exercendo um poder criativo e não meramente repetindo de forma idêntica aquilo que fez anos atrás.

Honrando o conceito de *memória do sistema*, as demandas feitas surgem em 2015 após concluírem um ciclo desde seu surgimento em 2006; o ciclo de terem sido feitas, terem passado por um processo de legitimação, terem sido efetivamente desconsideradas pelo poder público (na visão das lideranças comunitárias da região do Campeche), e terem chegado, carregadas com toda esta nova informação, à nova reunião.

Ao longo deste ciclo, um novo acúmulo de tensão mostra-se em desenvolvimento, alimentado também pelas experiências de usuários do transporte no TICEN e em toda a malha viária da qual este faz parte. Observa-se aqui que, sendo as demandas diferentes em sistemas diferentes (tomando como exemplos estes que tenho analisado até aqui), as tensões e as formas de alívio que encontram – ou não – também são distintas, e o estudo destes processos de negociação da tensão assume um papel-chave na identificação de quais são os principais focos de limitação do sistema de transporte projetado para a cidade que, pressionados por todos aqueles que de alguma forma estão relacionados com esta ideia mais abrangente de um sistema de transporte, resultam na proliferação de novos sistemas.

### **Sobre a proliferação e os limites dos sistemas**

O que quero dizer com a ideia de proliferação de sistemas é que é possível identificar pontos em diferentes circuitos onde a inauguração de novos circuitos, e de novos sistemas dos quais estes circuitos fazem parte, acontece. Estes pontos designam momentos em que uma falha do sistema presente até então torna urgente a adaptação de novos caminhos, sejam eles caminhos para fazer as vozes de uma comunidade ouvidas pelo poder público, sejam eles caminhos traçados pelo ambiente físico.

No caso das reuniões das lideranças comunitárias com o IPUF, este ponto ainda não havia se revelado até o último momento em que acompanhei os procedimentos. Mesmo assim, já estava sugerido. À medida em que a possibilidade de mais uma leva de medidas legislativas e executivas mostra-se possível com a iniciativa do IPUF de consultar a

comunidade, a possibilidade das demandas coletadas serem mais uma vez efetivamente ignoradas ou mal interpretadas indica que as lideranças comunitárias podem no futuro se encontrar em um lugar mais frustrante que aquele onde estiveram na última vez que se sentiram diminuídas.

Como em diversas outras ocasiões onde uma estratégia política se esgota, este momento de ineficiência de um modelo de contato entre a prefeitura e as lideranças comunitárias pode significar uma futura rejeição das mesmas de participarem de dinâmicas semelhantes, adotando ou não caminhos alternativos em sua busca por melhorias de mobilidade em seus bairros e na cidade como um todo. Mais do que um momento de alívio de tensão, estas novas estratégias teriam o potencial de inaugurar novos sistemas, modificando os canais de diálogo entre os diferentes poderes e portanto desenvolvendo novos circuitos e sistemas por onde a informação poderia vir a circular.

Porém, como este momento ainda não chegou – e talvez nunca chegue – este exemplo serve apenas como uma hipótese para ilustrar um argumento. Em outras ocasiões, podemos analisar etnograficamente situações concretas onde esta inauguração de novos sistemas de fato ocorreu e continua ocorrendo.

No dia 29 de maio de 2015, o transporte coletivo na cidade de Florianópolis parou. Os funcionários do transporte organizados no Sintraturb – Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano de Passageiros da Região Metropolitana de Florianópolis –, junto a representantes da Central Única dos Trabalhadores e professores da rede estadual de ensino, protestavam contra o projeto de lei 4.330/2004, aprovado pela Câmara dos Deputados no mês de abril e que, entre outras coisas, passou a permitir a terceirização de qualquer função dentro de empresas privadas.<sup>11</sup> Em uma ação que atingiu todos os terminais de ônibus da cidade, os trabalhadores cessaram suas atividades às nove horas da manhã, retomando-as duas horas e meia depois e seguindo para uma nova paralisação no início da tarde, que perdurou até o anoitecer.

---

<sup>11</sup> O PL 4.330/2004 era o principal motivo da manifestação, e todas as entidades ali presentes reivindicavam o abandono deste projeto. Ainda assim, os funcionários do Sintraturb também protestavam contra a possibilidade, à época bastante real, da demissão de números elevados de cobradores. Os administradores do transporte público contemplavam a substituição de cobradores nos ônibus pela cobrança de passagens nos veículos através de um sistema totalmente eletrônico de leitura de cartões. Esta demissão em massa acabou não ocorrendo até a época de finalização desta dissertação.

A paralisação não foi amplamente divulgada com antecedência e, como acontece em muitas das instâncias onde há interrupções no transporte coletivo promovidas pelo Sintraturb, um número significativo de pessoas soube do acontecimento apenas no momento em que tentaram pegar seus ônibus. Amigos e conhecidos relataram a mim que passaram muito mais tempo que o normal em seus pontos de ônibus rotineiros até descobrirem por outras pessoas que o serviço de transporte estava suspenso; os meios de comunicação traziam depoimentos de usuários frustrados reclamando que não conseguiam chegar ao seu destino e que, por não saberem de antemão do que aconteceria, não tiveram chance de planejar modos de transporte alternativo.

Desloquei-me até o TICEN no dia da paralisação para acompanhar de perto o que acontecia; a ação política envolvia não apenas o estacionamento dos ônibus, mas um ato em frente ao terminal e outro em uma praça próxima, este último focado nos próprios trabalhadores do Sintraturb, diferente do primeiro que teria o objetivo de atingir a população como um todo.

No terminal e em seus arredores, a paisagem que se constituía era claramente diferente daquela que costuma se ver durante os dias de semana (o dia 29 de maio caiu em uma sexta-feira). Não apenas a imagem do terminal deserto por trás de suas catracas contrasta com o movimento intenso de corpos que normalmente é observado ali durante todos os dias úteis, várias pequenas tendas brancas haviam sido erguidas pelo perímetro do TICEN. Debaixo destas tendas, pequenos grupos de funcionários do transporte sentavam, tomavam café, conversavam entre si. Alguns discutiam a programação de atos e o quadro de horários do dia; outros apenas aguardavam a programação ser realizada. Alguns poucos mantinham-se na entrada da plataforma B, que encara de frente a rua que corre junto ao TICEN. Estes funcionários estavam encarregados de responder dúvidas dos muitos usuários que chegavam ao terminal a pé (alguns pegos de surpresa pela alteração de funcionamento). A maioria dos usuários queria saber até que horas a paralisação se estenderia e, principalmente, que providências a prefeitura havia tomado para compensar a interrupção dos serviços públicos de locomoção.

Conforme os funcionários orientavam, a prefeitura havia fechado acordo com serviços privados de transporte de número menor de passageiros. Motoristas de vans e micro-ônibus operavam em quatro pontos próximos do terminal, cada um servindo de ponto de partida e chegada para veículos indo, respectivamente, ao norte da Ilha, ao sul da Ilha, à região continental e ao leste da Ilha e dentro do centro. Os passageiros eram orientados a formar filas únicas em cada um destes

pontos; os veículos saíam à medida em que fossem lotados, e assim operariam durante todo o período de paralisação. Alguns passageiros reclamavam do valor cobrado – R\$5,00 ou R\$7,00 por passagem, dependendo da região de destino. Quando questionei um funcionário da empresa Estrela sobre como havia sido o processo de estabelecimento deste transporte alternativo, ele simplesmente me respondeu que não sabia. “Quem fez foi a prefeitura,” disse.

Que a prefeitura se veja na posição de contratar serviços diferenciados a curto prazo para lidar com um poder interno ao sistema de transporte que escapa à sua autoridade revela algumas coisas, essencial entre elas o germe daquilo que quero salientar quando falo da proliferação de sistemas.

A paralisação dos funcionários do Sintraturb interrompe não só o serviço prestado aos usuários, mas o sistema planejado pela prefeitura e pelas empresas privadas que operam o dia a dia do transporte coletivo na cidade. Aquele sistema de transporte imaginado como o sistema oficial, refletido nas falas e na prática política junto à comunidade dos servidores do IPUF, começa a se desfazer justamente por motivo de como tenta operar.

Este seria um sistema único, que em teoria deveria fluir como linhas fixas esculpidas em um mapa, onde passageiros, funcionários, as próprias máquinas, tudo aquilo que passageiros e funcionários carregam consigo em suas viagens e tudo mais que plausivelmente cabe dentro de um ônibus movimentam-se quase que uniformemente em trajetos harmônicos pela cidade.

A incapacidade do próprio sistema de lidar com aquilo que escapa do alcance deste plano – as reivindicações políticas da classe de trabalhadores do transporte, neste caso – inaugura, então, um novo sistema. As vans e micro-ônibus são postas a aprender, junto com os usuários, novos caminhos, novos circuitos, novos trajetos de corpos e de informação, já que aqueles caminhos e circuitos estabelecidos junto com o funcionamento dos ônibus como hoje é praticado não dão conta de carregar esta nova informação – a informação de que a classe trabalhadora do transporte se recusa a participar de determinados esquemas urbanos e ambientais da maneira que se espera dela, frente a determinados cenários políticos. Enquanto o movimento da informação sobre o transporte público se dá, cotidianamente, dentro da rede de transporte público, neste momento esta rede mostra o limite de seu alcance, e um apoio é forçado a entrar em cena.

Este novo sistema não modifica apenas o fluxo de pessoas e de informação, mas até mesmo de dinheiro. Não sei traçar o caminho que



percorre a soma dos pagamentos de R\$5,00 ou R\$7,00 feitos aos prestadores de transporte alternativo. Não sei dizer quanto disso acaba nas mãos da prefeitura ou das empresas de ônibus. Porém, o simples fato deste dinheiro ter um ponto de entrada no sistema diferente daquele que teria usualmente – pelas catracas, sejam elas dos ônibus ou dos terminais – indica que a proliferação de circuitos não se restringe aos circuitos traçados por veículos e pessoas pela Grande Florianópolis. Também a cadeia de orientações muda; pouco adianta para o poder público e para os empresários do transporte transmitirem ordens de horários e navegação para os motoristas e cobradores do Consórcio Fênix. Estas orientações, independentemente de serem mais ou menos verticais ou horizontais com os operadores das vans e micro-ônibus, também correm ao longo de novas linhas.

Estas adaptações do poder público, e a proliferação de sistemas atrelada a elas, também servem para reposicionar o próprio poder público e também a iniciativa privada que controla grande parte do transporte em Florianópolis. Falar apenas de sistemas como emaranhados de circuitos, ou falar apenas de trajetos, pode resultar na imagem destes trajetos como linhas que são escavadas por um movimento e que permanecem abertas, estáticas, para serem percorridas por aqueles corpos ou aquelas informações que as desenharam em primeiro lugar. Porém, uma consideração de como os poderes público e privado se transformam e são realocizados quando as linhas mudam e aumentam em número nos permite pensar como estes poderes acontecem *ao longo* destas linhas.

De Certeau (1984) estabelece uma distinção entre duas formas de praticar aquilo que ele chama de espaço, algo que contrasta com sua ideia de lugar – enquanto este seria uma configuração estática de elementos coexistentes, o espaço seria o que acontece quando os lugares são *animados* pela ação humana; os espaços são lugares *praticados*, são configurações de elementos móveis e mobilizados, em relações de correspondência e não apenas de coexistência (p. 117).

Uma das formas de praticar o espaço é a *estratégia*. A estratégia, De Certeau argumenta, é prerrogativa daqueles que têm poder sobre o lugar. Estratégias são ações verticais, que organizam elementos e caminhos que deverão ser utilizados por aqueles que podem vir a praticar um lugar. É a partir das possibilidades e contingências estabelecidas pela estratégia que as *táticas* podem vir a acontecer.

Diferente da estratégia, a tática é prerrogativa dos fracos, como De Certeau os chama. Táticas são como “linhas de guerra” traçadas pelos consumidores do espaço, trajetórias que não possuem coesão com a

designação estratégica do espaço. São caminhos não-oficiais, práticas imprevisíveis, às vezes passageiras (p. 35).

Nessa definição, a tática não pode ser prerrogativa do poder público, do poder privado ou de qualquer poder que possa apontar para um outro que caminho traçar. A tática é, por excelência, invisível (p. 35). Qualquer designação visível de trajetória, qualquer orientação de como se mover capaz de coagir um outro a se mover daquela forma é uma estratégia, não uma tática.

Por esse motivo, a adaptação da prefeitura na forma da contratação de vans e micro-ônibus frente à paralisação do transporte público, por mais que seja uma resposta fora do usual do sistema de transporte, ainda está no nível da estratégia e não no nível da tática. Mesmo assim, é importante notar que, muito distinta de uma ação planejada, esta é uma estratégia que compartilha com a tática o seu caráter de adequação a uma imposição feita pelo poder. Assim como poderes, estratégias diferem.

Falar de um poder público, no singular, ou de um poder privado da mesma forma é algo muito semelhante a tentar falar de um sistema de transporte, único e transcendente. Um exemplo de como o poder público se constrói ao longo das relações concretas que seus agentes e todos os outros que se encontram em engajamentos com ele é dado por Vianna (2002) quando discute a transferência de custódia de crianças. Embora este exemplo seja bastante distante da discussão sendo tecida aqui, ele serve para destacar o caráter capilar, e não estruturalmente definido, do poder. Vianna explica que, nos processos de transferência de custódia, decisões são tomadas por agentes do poder público com base em suas impressões e orientações pessoais frente às situações com que se deparam. Não há um poder emanando uniformemente de um centro, mas poderes sendo praticados e conectados nas relações.

Da mesma maneira, a operação do transporte em Florianópolis não é simplesmente um reflexo de uma ordenação planejada em centros imaginados do poder público e privado, mas algo que depende das relações cotidianas de mobilidade, política e socialidade. A paralisação do transporte por parte dos trabalhadores é evidência disto. Que é possível parar o transporte mostra que a movimentação deste também é um esforço que precisa ser mantido, que depende que determinadas condições sejam constantemente reafirmadas.

Quando a administração do transporte coletivo se depara com si mesmo na forma da prefeitura tendo que se adaptar às organizações

sindicais, o que acontece é uma adaptação do poder público-privado ao seu próprio, longe de uniforme e longe de unificado, funcionamento.<sup>12</sup>

A proliferação de sistemas e de estratégias que já mencionei *distribui* este poder, então. Proíbe a ele a permanência em um centro, qualquer que seja, ou em um caminho, qualquer que seja, ou em um único emaranhado de caminhos, de circuitos – em um sistema. Ele não está apenas *imane*nte em mais de um sistema, mas passa a se constituir *na medida* em que estes sistemas se constituem.

A prefeitura passa a operar em novas trajetórias físicas pela cidade através da delegação do transporte a novos operadores; opera em novas trajetórias financeiras tendo que adaptar o fluxo de dinheiro aos acordos com estes operadores; opera em novas trajetórias de autoridade e colaboração ao acordar condições de conduta com estes operadores. A cada movimento de adaptação trazida pela necessidade de compensar pela ação sindical, *aprende-se* algo novo de como operar o transporte naquele dia, especificamente na cidade de Florianópolis, ao longo daqueles caminhos para atender determinados públicos. Ao mesmo tempo, o poder público-privado fica parado, na forma da paralisação sindical, dos ônibus, ainda propriedade das empresas, que não saem de seu estacionamento, das catracas que não giram, dos horários que não são cumpridos.

Ao invés de uma tensão entre dois polos imaginários – supostamente os trabalhadores que querem interromper o transporte e a prefeitura e as empresas que querem que ele funcione – o que ocorre é a modificação da ação do poder público-privado, e portanto do poder público-privado em si, *ao longo* de diversos sistemas, em diversas direções.

### **A experiência da linha**

Falando de coisas que se constituem ao longo de linhas, cabe lembrar que é nesses termos que Ingold (2011) define o conhecimento. Esta definição passa por uma divisão entre as categorias de conhecimento

---

<sup>12</sup> É necessário ressaltar aqui que embora a prefeitura e as empresas privadas de transporte operem juntas no transporte coletivo, desempenham papéis diferentes. O transporte em Florianópolis funciona em sistema de concessão, onde cabe ao poder público gerenciar o processo pelo qual entidades privadas assumem a oferta e manutenção do serviço. É função do poder público também lidar com obstáculos como a interrupção do funcionamento dos ônibus e dos terminais; as formas de transporte alternativas empregadas na ocasião específica aqui discutida foram contratadas pela prefeitura, não pelas empresas de ônibus.

verticalmente integrado e o conhecimento integrado *ao-longo-de* (*alongly*, um neologismo, no original) (Ingold, 2011, p. 160).

O conhecimento verticalmente integrado está relacionado ao conhecimento classificatório. Ingold discute a hipótese de que o conhecimento é transmitido de geração para geração através do ensino e aprendizado de conceitos e categorias; para compreender o mundo, diz a hipótese, é necessário dispor de categorias que possam englobar coisas que compartilham de determinadas características, e incorporar tudo que se encontra no mundo dentro destas categorias (p. 158).

A proposta de Ingold é outra. A sua sugestão é que pensemos não da propriedade do conhecimento mas na prática de conhecer. Desta maneira, o que observamos – e fazemos – é o conhecimento não como uma conexão entre o mundo e sua representação, mas como algo imanente na vida de quem passa a conhecer à medida em que se movimenta e se desenvolve como um ser-no-mundo (p. 178). Esse seria o conhecimento *ao-longo-de*.

“A noção de que o processo (de conhecimento *ao-longo-de*) envolve o movimento é essencial. Ela insinua que o conhecimento é integrado não encaixando particulares isolados aqui e ali em estruturas categóricas, mas movimentando-se por um ambiente. [...] Nem mesmo os defensores de uma abordagem de estrutura complexa [uma abordagem do conhecimento como a adequação a categorias], é claro, negariam que as pessoas se movem. Mas do seu ponto de vista, estes movimentos são auxiliares ao processo pelo qual o conhecimento é integrado. Eles servem apenas para transportar o indivíduo de um local estático de observação para outro. É então suposto que a informação coletada e extraída de cada local é submetida a centros superiores de processamento na mente, onde é distribuída e organizada dentro de um sistema maior de classificação que é indiferente aos contextos em que foi encontrada. De uma perspectiva de processo complexo [a perspectiva do conhecimento *ao-longo-de*], em contraste, o movimento é o conhecimento. A integração do conhecimento, em resumo, não acontece subindo os níveis de uma hierarquia classificatória, mas ao longo dos caminhos que levam as pessoas de lugar

a lugar dentro da matriz de sua viagem.” (Ingold, 2011, p. 160, tradução minha)

Mesmo aceitando a ideia do conhecimento ao-longo-de, há formas de movimento com as quais se sabe mais ao menos. É a distinção de Ingold faz entre *transporte* e *wayfaring* (p. 162). O transporte envolve o carregamento de um corpo de um ponto ao outro, como quando uma peça de xadrez é movimentada sobre um tabuleiro. No *wayfaring*, as coisas não são corpos se movendo no espaço, mas são os próprios caminhos de movimento, desenvolvendo-se enquanto coisas à mesma medida que caminhos se desenvolvem enquanto caminhos.

A principal distinção entre estas duas formas de movimento – e entre as duas hipóteses há pouco apresentadas – é a capacidade de localizar, ou não, o conhecimento na situação em que o mesmo ocorre. O transporte, assim como a hipótese de estrutura complexa, recusa este esforço. No caso do transporte, o que há são pontos e corpos a serem levados de um ponto a outro; no caso da hipótese de estrutura complexa, o que há são categorias e coisas a serem encaixadas nelas. Do outro lado, temos o *wayfaring*, que faz mais do que situar corpos e pontos em uma disposição inquebrável, mas recusa a própria distinção entre corpos e pontos discretos. Não há conhecimento retirado da situação ao longo do qual acontece. Da mesma maneira, a hipótese de processo complexo não reconhece categorias esperando para serem preenchidas com informações cirurgicamente excisadas de seu ambiente de origem, mas um processo infundável de descoberta e reconhecimento, impossível de imaginar fora do movimento em que se realiza.

Talvez seja um movimento rápido associar a ideia ingoldiana de transporte com a ideia de transporte pelo mundo como no caso de trens, aviões, carros e, é claro, ônibus. De fato, partindo do exemplo dado pelo próprio Ingold da peça de xadrez, podemos tentar encaixar as relações de transporte de pessoas dentro do mesmo esquema – corpos sendo levados de um ponto ao outro, como que desconectados do caminho que estariam fazendo.

Parece ser outra coisa que acontece com quem pega ônibus em uma cidade. Sim, falamos de pessoas sendo carregadas de um local a outro; mas também falamos de pessoas movimentando-se ao longo de várias linhas. Não falo aqui apenas das linhas de ônibus conforme sua designação em números, nomes e trajetos pré-planejados dentro da cidade. No caso de passageiros, a permanência dentro de um ônibus pode ser apenas um período dentro de um caminho maior que pode, inclusive, contar com a permanência dentro de outros ônibus. É o que acontece com

pessoas que precisam pegar mais de um veículo para cumprir a distância de sua origem ao seu destino.

É claro que este processo de troca de veículos envolve alguma aprendizagem de caminho que em muito se distingue da noção ingoldiana de transporte. É necessário aprender onde descer de um ônibus, que caminho percorrer até o outro e até onde acompanhá-lo. Em primeiro lugar, isto só é passível de ser assimilado como uma linha contínua, como na hipótese de processo complexo – afinal, de pouco adianta saber onde começa o caminho desde a descida de um ônibus até o embarque ao outro sem saber os trajetos que cercam este caminho antes do seu ponto de início, de um lado, e depois do seu ponto final, do outro. Em segundo lugar, não se trata aqui de uma sequência intercalada – como se os períodos dentro dos veículos fossem períodos de transporte, e os períodos entre um veículo e outro fossem *wayfaring*.

Andar de ônibus pela cidade envolve, por parte não só apenas dos passageiros, um esforço constante de aprendizado, e não apenas um aprendizado pela observação, mas também um aprendizado pela movimentação do corpo. Pode não ser pelos próprios pés que passageiros, motoristas e cobradores percorrem o caminho todo desde seu embarque no ônibus até o desembarque, mas não por isso não desenvolvem seus corpos de maneiras diversas durante seus percursos.

É evidente que a observação desempenha um papel; isso fica especialmente evidente no caso de pessoas que não conhecem o trajeto do ônibus que pegam. O caso de pessoas novas à Florianópolis deixa isso particularmente claro. Sendo uma cidade turística, Florianópolis não só recebe um número bastante alto de visitantes ao longo do ano como oferece pontos especiais reconhecíveis mesmo por pessoas que nunca antes estiveram na cidade. Estas referências auxiliam no processo de descoberta de caminho, inclusive dentro de ônibus.

Em um dia de agosto, acompanhei este processo enquanto era feito por três mulheres dentro de um ônibus indo em direção à região norte da Ilha. Carregando consigo várias malas, as mulheres sentaram-se nas fileiras à minha frente dentro do ônibus, e pela conversa que tinham entre si pude estabelecer que esta era a sua primeira visita à capital catarinense. Acompanhei o seu caminho desde a saída do TICEN; minutos após, o ônibus adentrou a Avenida Governador Irineu Bornhausen, popularmente conhecida como a Beira-Mar Norte, momento em que passou a ser possível enxergar pelas janelas do ônibus a ponte Hercílio Luz, principal cartão-postal da cidade.

Este foi um momento de reconhecimento imediato para as passageiras à minha frente, que comentaram entre si saberem de que ponte

se tratava; reconhecendo a ponte, comentaram também que passaram então a ter alguma ideia de onde na cidade estavam. Seu reconhecimento foi acompanhado pelo movimento de uma delas de tirar da bolsa o celular e fotografar a ponte diversas vezes.

O exemplo do turismo e, especialmente, do ato de fotografar oferece algo interessante para se pensar o processo de conhecimento e *wayfaring*. Quando Ingold discute mapas (2000), em um argumento anterior, porém semelhante, ao que desenvolve sobre as hipóteses diferentes de conhecimento, estabelece uma distinção entre o saber antes de ir e o saber conforme se vai. O saber antes de ir muito tem em comum com o pensamento classificatório, com a hipótese de estrutura complexa, com o transporte (nos termos ingoldianos). Trata-se de imaginar pontos designados sem o benefício da experiência de navegação pelo ambiente. O saber conforme se vai é exatamente o oposto, o ao-longo-de.

Discutindo isso, Ingold dá uma comparação de exemplos hipotéticos, pedindo ao leitor que se imagine caminhando por um local com um amigo que pergunta onde está. Uma opção seria a de responder com o nome do local, o que, se quem fez a pergunta não teve a experiência de conhecer como parte de um caminho que praticou, pouco revela. A outra opção é responder sem o auxílio de um mapa imaginário, porque saber onde se está envolve mais saber alguma história sobre o local – especialmente sobre como você mesmo ou como outros se relacionaram ou se relacionam com o local – do que saber onde ele estaria em um mapa planejado: “[...] *knowing where you are lies not in the establishment of a point-to-point correspondence between the world and its representation, but in the remembering of journeys previously made*” (Ingold, 2000, p. 237).

Eu destaco a ação das passageiras de fotografar a ponte porque o relato de histórias é muitas vezes – se não sempre – exatamente o que se faz junto ao ato de fotografar uma viagem turística. O registro de visões e experiências ao longo de uma viagem pela fotografia turística e por seu compartilhamento carrega muito mais o aspecto de contar uma história – “eu estive aqui nessa ocasião, fazendo estas coisas e isso foi o que vi ou o que aconteceu comigo” – do que localizar, lateralmente, aquilo que se registra – “esta é a ponte Hercílio Luz, acessível por determinadas ruas, a tal distância de ponto X”. O ato de direcionar o olhar, afetar a postura e mobilizar o corpo para realizar este tipo de registro compõe um de vários exemplos possíveis de como o aprendizado de um caminho dentro de um ônibus é uma experiência corporal de desenvolver uma história, de criar seqüências de acontecimentos, e não apenas de observação.

Há ainda outra situação que esclarece este ponto ainda melhor. Transferindo o foco de passageiros do transporte para funcionários do transporte, passamos a ter alguma ideia da complexidade das experiências de aprendizado necessárias para que se realizem muitas das funções esperadas destes trabalhadores.

Uma delas está relacionada ao gerenciamento do sentido do trajeto de cada ônibus em determinado momento. Em Florianópolis, o Setuf, já mencionado anteriormente, disponibiliza aos cidadãos um cartão-passe – o mesmo discutido no capítulo anterior, no caso de Mariana, que observou a venda clandestina de passes em frente à entrada da plataforma A. Estes cartões-passe funcionam em um sistema de créditos pré-pagos. O usuário, ou a empresa contratante do usuário no caso de um cartão-passe que recebe pagamentos de vale-transporte, paga qualquer quantidade de dinheiro desejada ao Setuf através dos funcionários na central do mesmo no TICEN ou através dos cobradores nas catracas de entrada dos demais terminais da cidade. O valor pago será registrado no cartão-passe, um cartão eletromagnético que deverá ser colocado em contato com os leitores acoplados a todas as catracas dos terminais e dos ônibus. A cada um destes movimentos, o valor de uma passagem será subtraído do valor total feito disponível pelo último pagamento do cartão.

O cartão-passe é necessário para que seja feita a chamada *integração*. A integração é o que permite que um passageiro desembarque de um ônibus e embarque em outro, indo no mesmo sentido, sem precisar pagar o valor de outra passagem. O que define o sentido de cada ônibus, e portanto quando é possível ou não realizar a integração, é a ação do cobrador trabalhando naquele ônibus em qualquer determinado horário.

Os ônibus podem transitar em sentido de *ida* ou em sentido de *volta*. Para que seja feita a integração, é necessário que qualquer ônibus que se pegue após o primeiro esteja no mesmo sentido que o primeiro. Uma vez que se embarca em um ônibus no sentido *ida*, dentro de um período de 120 minutos é possível desembarcar e embarcar gratuitamente em qualquer outro no mesmo sentido, mas será cobrada outra passagem se o embarque for feito em um ônibus no sentido *volta*.

Os ônibus estão em um ou outro sentido dependendo de qual parte do seu trajeto estão cumprindo. A troca de um sentido para o outro é feita por ação do cobrador, que passa seu próprio cartão no leitor e, no apertar de uma tecla, programa a mudança. Esta ação, chamada pelos cobradores de *troca de jornada*, é feita em pontos pré-determinados do trajeto, e é parte do motivo pelo qual é necessário que cada cobrador aprenda o trajeto do ônibus em que trabalha.



Conforme o que aprendi com alguns funcionários, cobradores e motoristas não trabalham em linhas fixas, podendo ser relocados a qualquer momento. Isto é especialmente verdade para os trabalhadores de reserva, que podem a qualquer momento terem que operar uma linha nova pela primeira vez. Embora possam receber, antes do embarque, informações básicas como qual é o ponto em que deve ser feita a troca de jornada, o aprendizado em si irá ocorrer apenas no momento de realização do movimento que faz a troca.

Não só isso, acaba sendo função esperada do cobrador pelos passageiros saber fornecer informações sobre o trajeto do ônibus. “Onde eu desço para chegar em determinado ponto?” é um tipo de pergunta recorrentemente feita por incontáveis passageiros para praticamente todos os cobradores.

Assim como quem identifica uma rua pela placa que carrega seu nome, estes processos envolvem, é claro, o reconhecimento de determinados pontos espalhados pela cidade. Mas, como Ingold diz, para que façam sentido é necessário organizá-los em linhas, como narrativas. Não se trata de pontos autocontidos que traduzem locais em particular, mas de etapas de processos de movimento diferentes construídos ao longo de diversos caminhos. Cada ponto de ônibus e de referência faz sentido quando aprendido corporalmente e narrativamente, quando é possível ter experiências corporais anteriores, posteriores e simultâneas a ele que o transformem, de acordo com o caminho, em um momento compreensível ao longo de um trajeto que é tanto ambiental quanto temporal (já que, como em uma história, os momentos de cada caminho devem ser organizáveis em sequências). Por não se tratar de caminhos individuais, já que para aprender a se locomover por uma cidade é necessário interagir com trajetos desenhados por outros (ruas, calçadas, linhas de ônibus e pontos de referência vêm a ser por causa de movimentos coletivos, afinal de contas), estes momentos surgem nas confluências de caminhos. Por isso, quem está envolvido neste processo de aprendizado acaba em correspondência com todos os outros porque estão, juntos, em movimento.



### **Capítulo 03: Conflitos, acordos e alguns caminhos da política**

O foco deste capítulo será os momentos em que determinadas avaliações são feitas sobre como o TICEN se constitui, em momentos em que a observação do e correspondência com outro é o ponto de partida para o estabelecimento de projetos de conduta ou formas ideais de como o terminal é.

Aqui tratarei daquelas ocasiões em que frequentadores do TICEN em suas diversas capacidades estudam e reagem ao comportamento uns dos outros e a partir disso formam enunciados; trata-se então de dinâmicas bastante diferentes daquelas tratadas no primeiro capítulo, onde o que estava em questão eram os movimentos não ditos que podiam ou não ser acompanhados de enunciados que os completavam mas não os traduziam diretamente.

Nos relatos etnográficos que seguem e nas análises que os acompanham, tenho como objetivo trazer questões de moralidade e disputa pelo TICEN – avaliações feitas por diversos dos próprios frequentadores sobre quem navega, quem pode e quem não pode navegar pelo terminal, assim como sobre os efeitos que estas diferentes navegações exercem sobre a operação do terminal. Aqueles sujeitos à avaliação não são apenas outros seres humanos diretamente, mas também empresas e a própria administração do terminal.

#### **Questões de gênero**

Há algo a ser dito sobre a composição de gênero no terminal. Esta não é uma composição completamente uniforme; enquanto na maioria das vezes o gênero não é um assunto plenamente abordado no cotidiano do transporte, na sua prática é possível observar e refletir sobre uma série de discrepâncias. A primeira está na presença em números de mulheres comparada à presença em números de homens. Há uma diferença notável no quadro de funcionários das empresas de transporte no geral; quando falamos de funcionários do transporte, falamos, majoritariamente, de homens. Isto torna-se bastante nítido quando se caminha ao longo das plataformas, desde sua entrada até seu ponto final ou vice-versa, e se compara à composição geral dos usuários.

Quantitativamente falando, os usuários do terminal são majoritariamente mulheres. Passei a perceber isso por acaso em um determinado dia, e a partir dali tomei cuidado de prestar atenção na recorrência ou não desse fato cotidianamente. Para minha surpresa,

constatava a mesma coisa todos os dias, de domingo a domingo, em diversos horários, nas cinco plataformas. Ainda insistente em descobrir se isto era só algum tipo de parcialidade perceptiva, passei a contar os passageiros que observava, vários dias no terminal. Em situações especialmente pronunciadas, era possível que eu contasse até três mulheres para um homem em uma única plataforma.

O contraste entre a maioria feminina entre usuários e a maioria masculina entre funcionários surgiu para mim pela primeira vez em um exercício de caminhada. Passei a perceber que em determinados momentos do fluxo de ônibus se constituíam gradientes na densidade de pessoas ocupando as plataformas; cada plataforma organiza seus gradientes de maneiras distintas, e cria paisagens variadas para quem as percorre em um sentido ou em outro.

Descendo na plataforma A de um ônibus que para no ponto mais distante da entrada, em praticamente qualquer horário do dia de segunda a sexta, a cena que espera quem desembarca é uma cena de tranquilidade. Nas mesas da lancheria que ocupa toda a parede que encerra a plataforma, motoristas e cobradores sentam, sozinhos, em duplas ou em grupos, comendo, bebendo ou apenas conversando entre si. Muito provavelmente, quem se depara com uma cena assim provavelmente irá observar outros motoristas e cobradores em pé, próximos aos ônibus em que trabalham naquele momento, esperando o horário da próxima partida. Alguns talvez estejam lendo jornais ou mexendo em seus aparelhos celulares; outros podem simplesmente estar de braços cruzados, pacientemente aguardando.

Esta é uma cena típica do dia a dia da plataforma A e serve como início de um percurso que verá uma mudança significativa de movimento mais ou menos na metade de sua extensão. Quero dizer com isso que, partindo deste ponto de desembarque que mencionei e indo em direção às catracas de saída da plataforma em seu outro extremo, o que se observa é que as linhas mais próximas das catracas são significativamente mais movimentadas que aquelas mais distantes delas; conforme a saída fica mais próxima, mais pessoas, usuários ou funcionários, e mais ônibus em movimento, entram em cena.

O aumento da quantidade de pessoas em geral também é acompanhado por um aumento na quantidade relativa de mulheres. A cena que acabei de descrever dos funcionários reunidos em um extremo da plataforma costuma ser uma cena protagonizada por pouquíssimas mulheres, quando estão ali. Cada passo tomado em direção à saída da plataforma, porém, é um passo que aproxima quem caminha de uma concentração feminina muito maior. Ao longo desta linha entre dois

extremos, o que surge em termos de mudanças nas formas de praticar o terminal – de pausa no serviço até o movimento intenso de quem é usuário do TICEN – faz surgir também uma percepção particular de gênero.

Isto não se repete em todas as plataformas, porém. Na plataforma B, por exemplo, o gradiente de intensidade de movimento não é longitudinal, mas latitudinal. Esta costuma ser a mais movimentada das cinco plataformas ao longo dos dias úteis, e concentra em seu lado virado para a plataforma C as suas linhas mais movimentadas. As linhas que levam até Canasvieiras, Tapera, Rio Tavares e Porto da Lagoa – bairros das regiões norte e sul da cidade – estão entre as mais movimentadas de todo o terminal, e estão todas organizadas no mesmo lado da plataforma.

Por esse motivo, não é indo de um extremo da plataforma ao outro que se notam as diferenças entre as formas de praticar este ponto do terminal, mas deparando-se com elas desde a entrada, ou passando de um lado para o outro. Não estando concentrados funcionários em um local e usuários em outro, aquele contraste tão útil para perceber as diferenças de gênero não aparece aqui. Por outro lado, por ser o local do TICEN com o fluxo mais intenso de pessoas, e por parecer o terminal como um todo seguir mais ou menos a mesma proporção entre passageiros e passageiras, é o ponto onde este desequilíbrio se apresenta de forma mais nítida para quem já teve a chance de percebê-lo em outra instância.

As duas plataformas seguintes – C e D – ocupam a mesma extensão de área que cada uma das plataformas A e B. Com isso quero dizer que, se as plataformas A e B têm o formato de um longo retângulo, com ambos os lados servindo para embarque e desembarque da mesma plataforma, as plataformas C e D ocupam o mesmo retângulo, por assim dizer – e cada lado do retângulo é uma plataforma, sendo a plataforma C aquela que ocupa o lado virado para a plataforma B, e a plataforma D aquela que fica virada para a plataforma E.

Nestas duas plataformas, as distinções são mais visíveis. Em primeiro lugar, alguns dos usuários apontam que ela não recebe a mesma atenção que as plataformas A e B em termos de cuidado com a limpeza; isso estabelece algum tipo de paralelo bastante frágil entre a centralidade dos locais que as plataformas A e B atendem na cidade e o maior cuidado que recebem com a maior distância dos locais atendidos pelas plataformas C e D do centro e a percebida diferença no nível de manutenção. Além disso, a plataforma C possui a peculiaridade de uma área separada por uma grade, marcando um local que exige o pagamento de uma passagem em valor diferenciado para ser acessado. Esta é a área onde operam os ônibus da Jotur, empresa que liga o centro de Florianópolis ao município metropolitano de Palhoça. Como mais de uma empresa opera nas

plataformas C e D, o pagamento da passagem é feito diretamente nos ônibus ou, especificamente no caso da Jotur, nesta catraca que fica junto à grade que mencionei; não há catracas na entrada das plataformas. Por mais que se observem estas diferenças entre estas e as outras duas plataformas, o desequilíbrio de gênero – mais passageiras mulheres, mas mais funcionários homens – permanece o mesmo.

O mesmo pode ser dito da plataforma menos ocupada do terminal, a plataforma E, que liga o centro de Florianópolis ao município de Biguaçu. Talvez seja este o único local entre as cinco plataformas onde estas diferenças de gênero não se constituam sempre da mesma maneira simplesmente porque por vezes há pouquíssimas pessoas, usuários ou funcionários, ali.

As diferenças entre homens e mulheres no TICEN se estendem para além de questões de número. Também é possível observar dicas que sugerem diferenças nos trajetos percorridos por homens e mulheres pelo centro de Florianópolis com base no que diferentes pessoas carregam consigo para dentro do terminal.

Difícilmente se nota homens carregando sacolas com compras para mais de uma pessoa, por exemplo. Homens de diferentes idades e perfis levam consigo, usualmente, mochilas, malas, pastas, instrumentos musicais, pranchas de skate, ocasionalmente pranchas de surf e pouco mais que isso. Por outro lado, é comum ver mulheres levando em suas mãos várias e volumosas sacolas, e até artigos como edredons e lençóis, além de suas mochilas, malas, pastas e bolsas pessoais. É também delas que costumam estar acompanhadas as crianças no terminal; pouquíssimas foram as vezes que observei homens andando em dupla com crianças, enquanto que mulheres andando acompanhadas apenas por crianças formam cenas corriqueiras do TICEN.

Minhas hipóteses sobre o motivo disto acontecer são limitadas, e carecem das informações necessárias para serem desenvolvidas aqui. Porém, com os dados que apresentei já é possível entender que a diferença de número aliada às diferenças entre o que se traz para dentro do terminal sugerem que o gênero opera algum tipo de distinção nos caminhos feitos pela cidade, distinção que se torna nítida no nexo de movimentos que é o terminal.

É essencial destacar esta dimensão. Ao falar das diferenças de gênero que surgem no terminal, preciso destacar que estas aqui elencadas são apenas insinuações, primeiras dicas. Em primeiro lugar, é impossível falar no TICEN como um lugar "de mulheres" ou "de homens". Penso aqui no que escreve Mayol (2000) ao falar das distribuições de gênero pelos locais de um bairro francês. Mayol rejeita a ideia de que a

arquitetura de um lugar possa refletir as supostas características inerentes a homens e mulheres, como se lugares “masculinos” frequentados por homens ou “femininos” frequentados por mulheres manifestassem características supostamente intrínsecas a um gênero ou outro. Ao invés disso, assinala que a predominância de pessoas de um gênero ou outro em qualquer lugar é resultado de movimentos de negociação, inclusão e exclusão, e que nenhuma linha tão nítida possa ser traçada entre estes dois imaginados lados da relação, uma vez que esta distribuição depende de trocas e correspondências sujeitas às idas e vindas da vida cotidiana.

Além disso, é necessário assinalar que, como diz Butler (1990), a imaginada coerência heterossexual do gênero (o binarismo homem-mulher) é algo que depende da ênfase em e supressão de determinadas características de conduta e aparência em diferentes situações. As identidades estáveis operadas por uma matriz heterossexual são resultado do desenho de uma continuidade entre comportamentos, sensações e características corporais (1990, pp. 70-71) A suposta divisão binária definitiva entre homens e mulheres acaba na verdade como uma dissimulação, um aparelho para ocultar as maneiras que aspectos da vida determinados “masculinos” ou “femininos” em determinadas situações circulam por entre pessoas e manifestam dinâmicas muito mais complexas que uma oposição simplesmente dualista do gênero possa exprimir.

Falando sobre “imitações” de gênero como o *drag*, Butler diz que *“drag [...] reveals the distinctness of those aspects of gendered experience which are falsely naturalized as a unity through the regulatory fiction of heterosexual coherence”* (1990, p. 137). Se um gênero pode ser “imitado”, é porque pode ser reorganizado, trocado e reconstituído entre pessoas, cruzando supostas linhas divisórias e rejeitando coerências estáveis. A imitação revela a impropriedade do “original”, expondo-o como algo tão performático quanto aquilo que se diz explicitamente uma performance.

Resgato os argumentos de Butler para insistir que mesmo minha primeira identificação e contagem grosseira de homens e mulheres no terminal é um passo primário para algumas considerações iniciais sobre o gênero no TICEN, e não uma defesa de separações claras entre homens e mulheres no terminal. Assim como Mayol, estou mais interessado em como as negociações, inclusões e exclusões de pessoas de diferentes gêneros revelam informações sobre o ambiente que estas pessoas desenvolvem através de seus movimentos. Para este fim, há quem utilize o terminal e que ofereça suas próprias avaliações.

Uma passageira que conheci sinalizou diferenças de gênero no terminal semelhantes àquelas que eu havia observado, em especial a predominância feminina entre os usuários. Mas enquanto eu preferi não arriscar explicações, esta passageira tinha duas ideias. Em primeiro lugar, haveria, em sua visão, uma diferença de temperamento. Andar de ônibus e frequentar terminais na cidade de Florianópolis é um esforço desgastante; segundo ela, mulheres estariam melhor equipadas para encarar a tensão diária do transporte público. “As mulheres são mais calmas,” ela me disse.

Em segundo lugar, haveria uma diferença profissional e do próprio trânsito. Ela notou a quantidade de homens que percebe pilotando motocicletas pela cidade. A seu ver, isso significa que, por qualquer motivo, homens estão mais dispostos do que mulheres a adotarem estas formas de transporte privado mais acessíveis que os carros. Haveria nisso uma relação de trabalho – sua hipótese era de que a maioria dos pilotos de motocicleta usavam o veículo para ir e voltar do trabalho, ou mesmo no exercício do mesmo.

Não cabe aqui analisar a veracidade destas duas hipóteses. O que chama a atenção nelas é que revelam exatamente dois eixos centrais que servem, em outros momentos e para outras pessoas, para pensar o gênero no terminal. De um lado, há a questão emocional, que em outras situações que irei descrever adiante se mostra conectada a um aspecto moral; do outro, há exatamente aquilo que apontei há pouco. De um modo ou de outro, as diferenças de gênero no TICEN apontam para diferenças de gênero nos caminhos traçados pela cidade e naquilo que está implicado nestes caminhos, como o trabalho ou os hábitos de consumo, para citar dois possíveis exemplos.

Que estas diferenças estão relacionadas a caminhos diferentes se mostra cotidianamente já no próprio terminal, e este aspecto está por vezes diretamente ligado ao aspecto moral que acabei de citar. É o caso de situações, por exemplo, a ver com noções de inadequação a determinados padrões de conduta sexual no TICEN.

Para além da ameaça do assédio e de outros ataques de natureza sexual dentro dos ônibus e dos terminais (Scirea, 2012)<sup>13</sup>, relações de gênero no transporte público enlaçam múltiplos agentes em disputas

---

<sup>13</sup> O trabalho em questão lida com a ideia de que há condutas aceitáveis ou não para mulheres no TICEN, e menciona a possibilidade e alguns dos casos concretos de assédio sexual no transporte. Embora isto seja um tema passível de ser desenvolvido adiante em outros trabalhos, por ora não será o meu foco.



sobre o direito ao uso deste serviço. Posso exemplificar isso com uma cena observada durante uma tarde de sábado de inverno.

Durante os finais de semana, os horários dos ônibus pela cidade são reduzidos. Fora da chamada alta temporada de turismo, entre os meses de dezembro e fevereiro quando a cidade conta com um fluxo elevado de visitantes de outros locais, a demanda pelo transporte é menor aos sábados e aos domingos. Acompanhando esta redução na demanda estão maiores intervalos entre as saídas de cada linha, o que se manifesta na prática e no discurso dos usuários do transporte como frustrantes extensões no tempo de espera. Estes momentos de espera juntam pessoas no terminal em um ambiente decididamente menos acelerado do que se observa de segunda a sexta-feira, e esta redução de velocidade e intensidade nos fluxos de veículos e passageiros abre espaço para uma sensibilidade maior entre aqueles que estão no terminal. Com isso quero dizer que o campo de alcance de cada ação realizada se estende, fazendo com que acontecimentos que durante o movimento elevado da semana passariam despercebidos em muitos sentidos agora se tornam nitidamente identificáveis por um número maior de atores.

Foi este o ocorrido na tarde de sábado mencionada há pouco. Na plataforma A, dentro de um ônibus da linha 330 que liga o centro até a Lagoa da Conceição, passageiros aguardavam sentados dentro do veículo. Eu estava a alguns poucos metros de distância e de minha posição conseguia ouvir, sem distinguir muito bem as palavras, a fala de um sujeito sentado próximo a uma das portas do automóvel. À minha primeira vista, julgava que o homem apenas falava sozinho e não parecia haver nada de especial no que dizia.

Apesar disso, em poucos instantes se instaurou uma situação de conflito. Uma passageira se levantou de seu assento dentro do ônibus e se direcionou ao motorista, que se encontrava de pé do lado de fora do veículo. Esse sinalizou para dois fiscais que percorriam a plataforma e que, após breve conversa com o motorista, exigiram do homem que aparentemente falava sozinho que se retirasse não apenas do carro, mas do terminal.

Após alguns momentos de recusa, em que o homem não parecia entender por completo o que estava acontecendo, os fiscais entraram no ônibus e, segurando o sujeito por um de seus braços, um dos fiscais o retirou à força. Agora visivelmente angustiado, o homem tentou ainda algumas reclamações, mas frente à insistência do motorista, dos fiscais e dos outros motoristas e cobradores que durante esses momentos haviam se aglomerado próximo à cena, virou de costas e foi embora. A passageira

que havia inicialmente falado com o motorista tomou, então, novamente seu assento.

Tentei intervir durante este processo, perguntando aos funcionários o motivo da retirada daquele passageiro. Durante a alteração, não consegui mais do que “ele estava falando besteira” de um dos motoristas que havia chego para apoiar os fiscais. Foi apenas quando a cena já se dispersava que, insistindo, consegui que o motorista que havia chamado os fiscais me dissesse que aquele homem dizia, em voz alta, coisas de teor sexual, e era isso que havia causado o desconforto na passageira. Quando insisti por maiores detalhes, o motorista simplesmente me disse “ele não pode ficar no ônibus falando essas coisas, tem mulher ali dentro” e entrou no veículo para tomar sua posição.

O aspecto moral desta situação se manifesta tanto na recusa de quase todos os envolvidos a permitirem que um homem diga em voz alta, mesmo que não se direcionando a qualquer pessoa em particular, certas coisas na presença de mulheres quanto na subsequente imposição de caminhos diferentes a serem seguidos por este sujeito e pela mulher que reivindicou a intervenção dos trabalhadores do terminal. Surge também na relutância dos motoristas de repetirem ou detalharem, naquela situação, as palavras de fato ditas pelo passageiro interditado, como se sua repetição fosse uma repetição da primeira transgressão. Não só as pessoas e os veículos devem seguir determinados caminhos em uma situação como esta, mas as palavras também; a palavra também tem seus trajetos permitidos e seus trajetos abjetos no terminal, e ocasiões como esta onde a moralidade é negociada entre diversos atores envolvem um direcionamento dos caminhos da palavra para que se cruze ou não com determinadas pessoas. De local de fala a local de fala a palavra passa e se transforma de primeiro enunciado a repetição, assumindo posições diferentes ao longo de seu desenvolvimento; de uma agressão em um primeiro momento a uma hesitante explicação a outro, instante em que a incerteza de como levá-la adiante – a dúvida em dizê-la ou não frente à primeira pessoa agredida – demonstra a possibilidade de uma nova iteração de algo como sua primeira função. Em um nexos de movimento como TICEN, não só o poder, as diferenciações entre posições de pessoas ou os veículos se desenvolvem ao longo dos caminhos que percorrem, mas a fala também.

Há algum eco aqui daquilo que Mayol (2000) chama de conveniência (p. 46). Em seus termos, a conveniência é aquilo que pessoas em uma comunidade seguem para que possam colher certos benefícios de suas relações e evitar determinadas sanções (p. 39). Mayol trata especificamente do contexto de um bairro, que em outro momento

caracteriza como algo semelhante a um limite entre o espaço público da cidade e o espaço privado da casa, uma área intermediária de privatização do espaço onde uma comunidade de vizinhos – pessoas nem tão distantes a ponto de serem estranhos e nem tão próximas a ponto de serem amigos ou familiares – compartilha de um espaço recorrente da vida social.

O TICEN não é um bairro, nem na definição urbanística do termo e nem na definição oferecida por Mayol. Seus frequentadores não constituem uma comunidade de pessoas que se reconhecem quando saem à rua (p. 47). (É evidente que *algumas* das pessoas que frequentam o terminal são familiares entre si, por motivo de frequentarem o TICEN ou não, mas isto não pode ser dito da maior parte de quem por ali passa.) Desta maneira, as regulações comportamentais que constituem a conveniência não existem da mesma forma. Ainda assim, há semelhanças. Mayol explica que a conveniência tem um valor importante nas relações de consumo, e que é o que se observa quando, em uma troca comercial entre cliente e ofertador de serviço, a relação é estruturada no intervalo entre aquilo que é dito e aquilo que não é dito (p. 53).

O que não é dito está relacionado a comportamentos sutis recorrentes, construídos entre pessoas ao longo do tempo através da repetição, de modo que seus interesses em determinadas transações possam ser mutuamente compreendidos sem precisarem ser grosseiramente ditos em voz alta. Isto em especial é importante, já que Mayol aponta que a conveniência depende da sutileza e do saber o que dizer e saber o que demonstrar através do comportamento. No TICEN, estas relações construídas a longo prazo não são apenas relações entre individuais, mas oferecem a uma gama de pessoas certas possibilidades de conduta dentro de uma relação de oferta de serviço. Por exemplo, há formas de comportamento no transporte além da permanência silenciosa dentro do ônibus que são permitidas pelas relações entre usuários e funcionários. Em épocas de festa não é incomum ver grupos de passageiros cantando e dançando ao longo dos trajetos de seus ônibus. Há um reconhecimento por parte de todos os envolvidos que esta é uma forma “inofensiva” de diversão, e que provavelmente nada de grave acontecerá. Este reconhecimento não é construído pela primeira vez entre cada grupo de passageiros que festeja dentro do ônibus e cada motorista e cobrador presente nestes momentos, mas faz parte de uma negociação maior feita temporalmente ao longo de várias situações semelhantes.

Repito: não se trata de uma relação idêntica à que Mayol descreve nos bairros. Ali, fala de estratégias para, por exemplo, um cliente conseguir produtos de melhor qualidade (p. 52). Mesmo assim, nestas circunstâncias no transporte como a que acabei de descrever, há sim uma

negociação acontecendo no espaço entre o que é explicitado (a comemoração) e o que não é (a expectativa de que a comemoração não siga um caminho que gere problemas para funcionários e passageiros). O que se negocia não é uma melhoria no serviço de transporte, mas a ausência de um controle repressivo que poderia ser exercido (com sucesso ou não, dependendo da disposição dos passageiros) pelos funcionários.

Esta negociação é completamente quebrada em momentos como o do homem sendo expulso do ônibus pelo conteúdo de sua fala. Devo apontar que ali não havia, aparentemente, intenção qualquer do homem de negociar coisa alguma com os funcionários ou os passageiros. Para quem o observava, era um homem falando sozinho. O motivo de sua expulsão não foi portanto o descarrilho de um contrato que se firmava, mas a extrapolação das normas de conduta e sutileza vigentes naquele momento. Mayol afirma que, quando se trata da sexualidade (e lembro que o conteúdo da fala do homem era, segundo os envolvidos, sexual) a conveniência permite a sua presença enquanto insinuação e duplo sentido (p. 59). Certamente na visão daqueles que removeram o sujeito do ônibus, não era isto que ocorria. Neste instante, o poder controlador da conveniência foi empregado.

A ausência da intenção de negociação demonstra uma especificidade do TICEN, algo que venho argumentando ao longo dos últimos capítulos. Distinto de um bairro por não operar os mesmos laços de familiaridade, o terminal mesmo assim junta pessoas em caminhos confluentes. A possibilidade de relações temporais recorrentes que estabelecem expectativas de conveniência serem confrontadas e fragilizadas por pessoas que usam o TICEN sem preocupação com elas é manifesta na ocasião que descrevi. Desde o momento inicial de conflito até a reorganização forçada de caminhos na ocorrência da expulsão, a convergência de trajetos no TICEN expõe que aquele é um local onde caminhos tanto geográficos quanto comportamentais são proibidos de seguirem independentes uns dos outros, sendo a todo momento cruzados, puxados e afastados mutuamente.

### **A força política do movimento**

Que os caminhos ao longo dos quais as coisas se desenvolvem no TICEN e no transporte como um todo ocorram também em situações de conflito não é acaso. O transporte público, também na cidade de Florianópolis mas não só nela, nas suas configurações atuais necessariamente convida o conflito. Não falo aqui apenas das

imprevisibilidades que resultam dos cruzamentos incontáveis de trajetos diversos, e que por vezes geram interrupções indesejadas. Falo aqui da presença do transporte público em uma série de fatores maiores da vida urbana contemporânea.

Em maio de 2015, participei de uma reunião em uma ocupação promovida por professores da rede pública de ensino primário e secundário de Santa Catarina na Associação Legislativa do Estado de Santa Catarina. Dezenas de professores acamparam no saguão principal do prédio da assembleia, fazendo do local um ponto constante de protesto assim como uma espécie de quartel general de onde organizar manifestações secundárias. Durante mais de 30 dias, estes profissionais pressionavam o governo do estado para reavaliar medidas de alteração salarial e elaboração de plano de carreira no magistério. O local da ocupação logo se tornou um foco para organizações políticas de caráter auxiliar à educação; parte disso foi organizada pelo Movimento Passe Livre, principal organização de mobilização política referente a questões de transporte coletivo no Brasil, com atuação intensa na capital catarinense.

Uma das atividades realizadas junto à ocupação dos professores foi uma roda de conversa com Lúcio Gregori, secretário de transporte da cidade de São Paulo entre 1990 e 1992. Durante sua gestão, Gregori propôs a tarifa zero – o cancelamento da cobrança de passagens no transporte coletivo, efetivamente tornando o mesmo gratuito para toda a população – como solução para os problemas de mobilidade da capital paulista. O projeto não chegou a se realizar, mas nos anos seguintes Gregori passou a ter diálogo intenso com movimentos de base, tornando-se interlocutor frequente inclusive do próprio Movimento Passe Livre.

Sentado próximo à entrada do auditório principal da Assembleia, durante cerca de duas horas e meia Gregori foi o centro de uma discussão sobre as possibilidades e dificuldades – principalmente financeiras – da implementação da tarifa zero em Florianópolis, principal pauta política do MPL na cidade (e, respectivamente, em todas as outras cidades onde atua). Uma roda de estudantes, professores, organizadores políticos e profissionais diversos se formou ao seu redor, discutindo experiências com a tarifa zero tanto hipotéticas quanto concretas, estas em outras cidades – bem menores do que Florianópolis – ao redor do Brasil.

De onde viria o dinheiro para manter os custos da operação do transporte sem o pagamento de tarifas era, previsivelmente, a questão que mais surgia durante a conversa. Gregori propunha que havia uma série de maneiras possíveis de arcar com estes custos, e que a própria reorganização do transporte advinda da liberação da passagem

proporcionaria algumas opções. A maioria dos participantes da conversa demonstrava interesse nestas propostas e apoio à ideia da tarifa zero; um participante em especial, economista em formação, foi quem realizou oposição vocal ao que Gregori dizia.

Segundo ele, as propostas apresentadas partiam de um mal entendimento da economia brasileira e dos princípios da economia em geral; central ao seu argumento era a ideia de que estes supostos entendimentos incorretos estariam ligados a algum tipo de tendência excessiva a posições políticas de esquerda, uma crença – para ele, infundada – na possibilidade de distribuição plena, ou o mais próximo disso, de dinheiro e outros recursos.

Gregori aproveitou a fala deste participante para tecer um comentário central ao seu relato de experiências passadas debatendo a implementação da tarifa zero. Segundo ele, o recurso constante às supostas impossibilidades administrativas da liberação da tarifa não são meramente um reflexo de uma demanda natural desta proposta, como se inevitavelmente fosse necessário tratar a redistribuição de recursos como um obstáculo impossível de ser superado. A insistência nestas dificuldades, e isso teria ficado especialmente claro a partir do momento que a crítica feita às propostas de Gregori veio acompanhada de uma crítica à esquerda política como um todo, seria na verdade uma tática para evitar a transformação de uma série de esferas da vida pública.

A tese de Gregori era simples a ponto de ser quase autoevidente, mas galvanizou a discussão em um sentido importante. Sua posição era a de que falar do transporte público carregava um peso político imediato particular, porque o peso político do transporte é sentido, de uma maneira ou de outra, a todo momento. Em um modelo urbano onde é necessário viajar pela cidade para acessar serviços básicos, restringir ou liberar o transporte significa restringir ou liberar não apenas o fluxo de pessoas, mas o fluxo de dinheiro, da política, do conhecimento e do lazer. Falar na maioria dos serviços e facilidades usufruídos (em teoria ou na prática) por habitantes de uma cidade significa falar no acesso a estes serviços e facilidades. A saúde necessita do transporte; afinal de contas, é necessário ir até um hospital, um posto de saúde ou uma clínica para que se façam consultas, exames, cirurgias e outros tratamentos. O ensino brasileiro é primariamente presencial; falar em educação significa falar na distribuição de escolas por região e em como se chega a elas. Se uma reorganização da rede de transporte como a que poderia acontecer com a tarifa zero possibilita aos cidadãos literalmente irem mais longe, multiplicando o número de possibilidades de trajetos, há de se pensar que a própria distribuição do ensino pela cidade poderia mudar, e com ela a

distribuição de alunos e professores. Também a prática da chamada cultura – artes, entretenimento – viria a se transformar com a mudança no transporte (ainda mais em cidades como as capitais do Brasil, onde frequentemente se realizam intervenções artísticas na rua e em outros locais públicos, como praças, parques, feiras e mercados).

A resistência à tarifa zero, segundo Gregori, é apenas secundariamente econômica e primariamente política. Em sua experiência, disse Gregori, aqueles que resistem mais vocalmente à tarifa zero estão menos preocupados com a gestão financeira dos recursos públicos do que com a possibilidade de que determinadas linhas divisórias da cidade sejam apagadas e que o convívio urbano sofra mudanças radicais, expondo não só áreas da cidade quanto hábitos, formas de conhecimento e maneiras de desenvolvimento dos espaços públicos e privados uns aos outros. Seria a cidade encontrando a si mesma, interrompendo caminhos antes percorridos só por uns ou só por outros e redesenhando não só a malha viária quanto a malha social em suas diferentes configurações e manifestações.

Em uma série de maneiras, isso ecoa o que Butler (2009) diz sobre a precariedade da vida humana. Toda vida humana, segundo Butler, exige uma série de esforços para que seja mantida (p. 14). A vida não é autocontida, mas uma manifestação de reiteradas ações diretas e indiretas que permitem que seja praticada em suas diferentes maneiras. Uma das maneiras de se interromper uma vida é interromper a rede por onde fluem as ações e os recursos onde uma vida se insere.

A proposta de Gregori para a tarifa zero, portanto, é uma tentativa de multiplicar as linhas desta rede e tornar uma série de vidas menos vulneráveis. Contrariamente, a posição dos oponentes da tarifa zero, segundo a descrição que Gregori ofereceu, é a de manter as redes como estão, mesmo que se encontrem hoje em situações que ameaçam a interrupção.

As situações de conflito que no TICEN que descrevi neste capítulo e nos capítulos anteriores tomam a forma, então, de negociação destas redes e destas interrupções. Os funcionários do transporte que expulsaram um homem do terminal o fizeram para facilitar a navegação de uma outra passageira. Favorecendo seu movimento por esta rede de ações e possibilidades que se manifesta no transporte urbano, visavam tornar este uma experiência mais digerível a ela. Onde quer que estivesse indo – de volta para casa, visitar alguém, descansar, trabalhar – a partir daquele momento se tornou um lugar de mais fácil acesso, e foi acompanhado nesse movimento por tudo aquilo que o caminho até lá proporcionava à passageira.

Embora o transporte desempenha este importante papel de conexão entre serviços e recursos, as seguranças que estes oferecem (ou, em alguma teoria, deveriam oferecer) não se resumem apenas ao que acontece quando se chega a um determinado local (a saúde não acontece só quando se chega ao hospital, por exemplo). Quero realçar com isso o fato de que esta rede de suporte talvez seja melhor descrita como uma malha de suporte, no sentido ingoldiano do termo malha (Ingold, 2011).

Ao dizer isso quero apontar para o que acontece ao longo das linhas que ligam estes supostos pontos destas supostas redes de suporte, e detenho-me aqui especificamente às linhas enquanto linhas de trânsito e transporte. O transporte conforme recurso dentro de uma malha de suporte não é apenas algo que conecta pontos, mas manifesta-se como uma linha tão importante quanto as outras não só por carregar corpos de ponto A a ponto B.

No TICEN e no funcionamento em geral do transporte em Florianópolis, em especial pela região central da cidade, isto pode ser observado nitidamente nas ocasiões em que ônibus viram locais de angariação de doações ou de compra e venda de produtos. Se, conforme discutido no primeiro capítulo, práticas ambientais no TICEN fazem sentido apenas se levarmos em conta como se chega aos locais onde estas práticas ocorrem (o caso de um vendedor clandestino de passes e de uma usuária que o observa, para citar o exemplo discutido), vemos que isto é válido também para o que ocorre dentro dos ônibus, parados ou em movimento.

Tanto quando esperam no terminal pela sua próxima saída ou enquanto transitam pelas ruas de Florianópolis, os ônibus na cidade por vezes são utilizados para outros fins que não exclusivamente a locomoção. Quando alguém entra dentro de um ônibus e se dirige a todos os passageiros para vender um produto ou solicitar ajuda financeira, a locomoção que ocorre é por muitas vezes uma estratégia de acompanhar outros em suas próprias locomoções de modo que possam ser abordados; se há alguma locomoção coletiva no transporte coletivo, ela se transforma a cada um destes momentos de coletivos de pessoas compartilhando um veículo para chegar a algum ponto a coletivos de pessoas que compartilham um veículo em um momento de trânsito onde o que está mais plenamente em evidência é a comunicação entre os presentes, e não a proximidade ao ponto de chegada.

Nestes instantes, a disposição de corpos muda de alguma maneira um tanto particular; o trânsito de passageiros dentro dos ônibus costuma assumir uma configuração de performance e plateia apenas nestas situações onde uma pessoa pede – ou, por vezes, forçosamente exige – a



atenção do maior número de usuários que conseguir. Esta transformação em como o transporte se configura dentro de seus veículos é, como tentarei explicar a seguir, uma maneira específica de mudar o trajeto de outros fatores, como o dinheiro, em seus fluxos pela cidade. Deste modo, conquistar a atenção de pessoas dentro de um ônibus e conseguir fazer com que seus interesses confluem para um objetivo momentâneo em comum – colaborar com o pedido de quem se dirige ao coletivo – evidencia o lugar de pessoas como caminhos atravessados por outros elementos da vida social, e negocia o posicionamento e os interesses destas pessoas de modo semelhante a como se negocia a abertura de caminhos por um ambiente.

Posso ilustrar isso mais claramente com alguns exemplos. Em especial, o exemplo de Gabriela foi o primeiro a despertar, durante o trabalho de campo, esta percepção. Gabriela é uma mulher entre seus 30 e 40 anos de idade que é familiar a muitos dos cidadãos da cidade que frequentam o TICEN e os ônibus que andam pelo centro de Florianópolis. Normalmente durante o período do dia, Gabriela adota alguns costumes. Em determinados dias, ela anda por dentro do terminal, entrando em ônibus que estão parados e se direcionando a quem possa dentro deles estar presente; em outros momentos, embarca em diferentes ônibus enquanto estão cumprindo seu percurso, se direciona aos presentes e logo desembarca.

Gabriela faz questão de se apresentar pelo nome a quem quer que seja a plateia que encontra dentro dos seus ônibus. Costuma apresentar uma breve história de sua vida, traçando um vago perfil de si mesma, antes de revelar a todos que é portadora de uma série de doenças graves que podem vir a se tornar terminais. Gabriela tem dependentes, e ressalta que fala com os passageiros não só por si mesma, mas pelas pessoas sobre quem tem responsabilidade. Explica, vez por vez, que tem dificuldade em conseguir os recursos necessários para comprar os medicamentos para seus tratamentos, por limitações financeiras próprias e por questões administrativas do sistema público de saúde. Por vezes menciona os empregos que teve e que, por algum motivo ou outro (normalmente relacionados a seus problemas de saúde), não conseguiu manter.

Estas explicações costumam ser acompanhadas de alguns comentários importantes. O primeiro, bastante recorrente, é algo na veia de “muita gente aqui já me conhece” ou “vocês já estão acostumados a me ver”. Os outros vão na linha de “eu poderia estar roubando esse dinheiro, mas não estou”. Aquele tem a relevância de demonstrar que Gabriela é consciente das estratégias que adota, embarcando em trajetos recorrentes para que possa, vez por outra, conseguir se direcionar a

cidadãos em uma situação onde, diferente do que poderia acontecer se falasse individualmente com cada um andando na rua, dificilmente alguém se afastará durante a sua fala. Este faz parte de uma tática que Gabriela emprega em determinados momentos de conferir à sua situação de solicitante de dinheiro uma carga ética, que então vem a ser conjurada e contrastada com uma suposta falha ética de quem se recusa a dar o dinheiro que Gabriela pede. Em diversas ocasiões, presenciei Gabriela andando ao longo do corredor do ônibus após completar sua fala e parando brevemente em frente a diferentes passageiros, reclamando em voz alta daqueles que nada ofereciam. Sua recusa tornava-se um lapso, uma falta em sua conduta, contrastada tanto com o ato ético de Gabriela em pedir o seu dinheiro de maneira percebida (por ela) como honesta quanto com os atos éticos de quem a entregou alguma coisa.

Gabriela não é a única figura recorrente a quem faz uso frequente do transporte. Eduardo adota as mesmas estratégias, embarcando em ônibus dentro do terminal e desembarcando antes que saiam para que possa entrar também em outros ou então embarcando no meio de um trajeto de um ônibus e saindo uma vez que tenha conseguido tudo o que pôde. A diferença de Eduardo para Gabriela é que Eduardo consegue dinheiro exibindo peças artísticas. Carregando com si uma pequena placa branca, suja a ponta dos dedos de tinta, espalha a mesma por toda a face da placa e, traçando movimentos na tinta espalhada, pinta pequenos quadros que são então apagados poucos momentos após terem sido completados.

Enquanto pinta seus quadros, Eduardo se apresenta aos demais passageiros; assim como Gabriela, suas falas normalmente contêm alguma variação de “todos aqui já me conhecem”. Uma vez completa a pintura (costuma ser uma por ônibus), Eduardo percorre o corredor do veículo coletando as contribuições de todos que as oferecem. Diferente de Gabriela, não toma uma posição de confronto com aqueles que por qualquer motivo oferecem nada; de fato, a sua atitude é uma de demonstrar gratidão, agradecendo profusamente quem contribui e simplesmente não falando diretamente com quem faz o oposto.

Ainda uma terceira pessoa surge como uma presença repetida em diversas linhas. Magda, em alguns sentidos, assemelha-se mais a Gabriela do que a Eduardo. Apresenta-se como os dois, reconhecendo ser um rosto familiar a muitos que a ouvem, e por vezes pede desculpas pelo que assinala como uma intrusão. A necessidade que impulsiona Magda é a de uma pessoa em seu cuidado, portadora de uma grave doença. Magda explica que durante anos, conseguiu todos os medicamentos necessários através do Sistema Único de Saúde. Porém, em algum momento do ano

de 2015, a pessoa de quem Magda cuida contraiu uma doença secundária que exige tratamento com injeções medicamentosas frequentes. Ao longo do segundo semestre de 2015, o acesso a estas injeções tornou-se bastante difícil; a informação que Magda diz ter recebido é a de que o medicamento está em falta.

Frente a isso, diz ter feito o que pôde, legalmente falando. Entrou com ações judiciais e mobilizou o Ministério Público Federal. Porém, a previsão de qualquer efeito concreto destas ações que foi dada a Magda é do primeiro semestre de 2016. Segundo ela, isto é tempo demais para esperar; no caso do tratamento ser suspenso por tanto tempo, a pessoa sob os cuidados de Magda não sobreviverá, diz ela. Seu emprego anterior não proporcionava a ela a possibilidade de comprar os medicamentos por conta própria, e a carga de tempo e esforço necessária para os cuidados fez, de qualquer modo, que Magda fosse forçada a abandonar a função.

Após concluir esta exposição, Magda então pede que os presentes contribuam com um valor de sua escolha; faz o apelo, novamente, não em seu nome mas em nome de uma segunda pessoa.

Estas três maneiras de negociar doações e transações dentro dos ônibus são táticas para mobilizar politicamente determinados recursos e inseri-los inextricavelmente em relações de tensão, de modo a colocá-los como focos de atenção para os envolvidos nas negociações e potencializar as estratégias de quem busca o benefício.

É o que acontece com o dinheiro e com a ética nas situações descritas agora. Mais especificamente, é o que acontece com o dinheiro no sistema de saúde, com o dinheiro na saúde privada, com o dinheiro enquanto salário, com o dinheiro enquanto recompensa. Ao trazer para dentro dos ônibus questões do funcionamento da saúde pública e privada, Gabriela e Magda inventam novos caminhos pelos quais a saúde percorre. Se o que acontece no transporte depende do caminho que pessoas e coisas seguem até o local onde aquilo que acontece vem de fato a ocorrer, o caminho que o dinheiro para o pagamento de medicamentos percorre até chegar nas mãos de Gabriela e de Magda, dentro do ônibus, e até sair delas para algum destino futuro atravessa também algum hospital, alguma farmácia, algum laboratório, alguma repartição federal. Dizer que a angariação de fundos dentro de ônibus para a compra de medicamentos é algo como um sistema de trocas ou doações “paralelo” ao sistema de saúde é ocultar a presença deste próprio dentro do ônibus. Não só na manutenção dos corpos que ali estão – afinal, é nítido no caso das pessoas que pedem e fácil de imaginar no caso de todos os demais que estão e se mantêm ali em parte por motivo do funcionamento de um sistema de saúde – mas também no fato de que este sistema “paralelo” será injetado

no sistema de saúde a partir do momento que o dinheiro nele acumulado for utilizado para qualquer tipo de compra ou procedimento médico.

Mesmo que isso nunca venha a ocorrer – talvez as doações sejam pequenas demais para que de fato Gabriela ou Magda comprem seus medicamentos – o fato é que os circuitos do sistema de saúde, cruzados e transformados por outros circuitos como o do sistema de transporte e as possibilidades que este oferece para quem tem a solicitação de doações como uma opção essencial, direcionaram Gabriela e Magda até os ônibus onde apresentam seus casos. As falhas e limitações no acesso a medicamentos, carregadas como estão de tantos outros circuitos como vários jurídico-legais, levam Gabriela e Magda a buscar novos caminhos que possam ser acessados. Esta inauguração e manipulação de circuitos instaura no sistema de saúde e no sistema legal uma impregnação do sistema de transporte. Isso não menos porque os obstáculos encontrados e apresentados nas histórias que ouvi e há pouco contei impulsionam uma criatividade, a de encontrar maneiras de conseguir acesso a medicamentos não sancionadas pelo sistema de saúde. Esta criatividade é também o que faz com que estes caminhos não formem um sistema paralelo, mas extensões do sistema de saúde; a criatividade impulsionada por esse assemelha-se à criatividade descrita por Ingold (2011, p. 162) como necessária à navegação pelo mundo. Viver não é percorrer conjuntos de caminhos pré-determinados, mas identificar e realizar neles a possibilidade de estendê-los em caminhos novos. É isto que fazem as duas mulheres aqui em foco quando trazem o sistema de saúde para dentro do ônibus e ali o transformam.

No caso de Eduardo, não há a presença declarada de um outro sistema como no caso de Gabriela e Magda. Mesmo assim, ao fazer suas pinturas em tempo real na frente dos passageiros de cada ônibus onde embarca, Eduardo realiza mais nitidamente que as outras duas o movimento de reorganização do dinheiro através da reorganização de pessoas. Com as pinturas de Eduardo, o engajamento da atenção dos passageiros costuma ser visivelmente mais intenso do que com as falas de Gabriela e Magda; é este engajamento que direciona, então, o dinheiro coletado e o desvia de outros caminhos que poderia ter seguido. Aqui também há uma ação de invenção, colocando Eduardo na confluência de diversos caminhos percorridos pelo dinheiro entregue a ele por diversas pessoas, certamente advindo de diversas fontes.

Atravessados por diversos caminhos além daqueles que desejam percorrer ao entrar em um ônibus, os passageiros tornam-se então linhas ao longo dos quais as coisas se desenvolvem ao invés de apenas coisas que se desenvolvem ao longo das linhas.

Estes momentos de solicitação de dinheiro também revelam o transporte como linhas ao longo do qual a própria política se desenvolve. Em primeiro lugar, há o valor político evidente em implicar um sistema de saúde e suas falhas como responsáveis pela necessidade de adoção de táticas alternativas para que se consiga dinheiro. Da mesma maneira, há um valor político em se vender a exposição de arte em um ônibus, seja para apontar para o potencial artístico de locais não oficialmente reconhecido enquanto locais de arte, seja para se refletir nos caminhos bloqueados para a arte que levam então à prática artística dentro de um ônibus.

Em segundo lugar, o sistema de transporte passa a se constituir, necessariamente em movimento ao longo de vários caminhos, como um local público de política de alguma maneira similar aos locais clássicos da política, como a praça. Estes locais, descritos por Amin (2012), tem perdido sua relevância enquanto centros da política em grande parte devido à capilarização da mesma em interesses diversos e também pelos desenvolvimentos tecnológicos, como a internet e as redes sociais, que multiplicam as áreas onde a política pode ser discutida e mobilizada. Frente à redução da importância destes territórios da política urbana, a política constituída ao longo de caminhos de ônibus – que permite uma aglomeração de pessoas pelo tempo necessário para que alguém faça uma fala e mobilize emoções, ações e recursos – se revela como uma prática importante na cidade de Florianópolis. Se há possivelmente uma carga antipolítica no ímpeto ao movimento (penso aqui no caso da reforma de Paris, por exemplo, onde o aumento no fluxo de pessoas era uma forma de aniquilar os espaços onde pessoas poderiam se juntar), o movimento ao longo de linhas também pode ser um movimento realizado pela própria política, através de pessoas, veículos, ruas, dinheiro, arte e saúde.

Em ainda outras ocasiões, planejar ou contestar o movimento de coisas através de pessoas torna-se parte importante de processos mais profundamente institucionalizados de desenvolvimento do terminal. Falo aqui em especial do caso dos caminhos que se imaginam e que são praticados para a transmissão de informações de funcionamento, desde a questão de horários até questões de itinerários de linhas, opções diferentes para chegar ao mesmo destino, valores de passagem, e adaptações das empresas de transporte a contratempos no trânsito da cidade. Nestes casos, como veremos, planejar ou reivindicar maneiras específicas de como o TICEN e o transporte em geral devem funcionar passa por tentativas de configurar e reconfigurar as linhas ao longo das quais se formam estas informações. Também observaremos que, mesmo quando não há a intenção de se reformular o TICEN através da reorganização

destas linhas, há um reconhecimento por parte de muitos dos efeitos das mesmas.

Inicialmente, é necessário traçar uma breve descrição de como as informações que mencionei movimentam-se pelo terminal. No caso de informações de horários, há os quadros eletrônicos suspensos de vigas no teto em cada plataforma, mostrando os horários das próximas 8 partidas de cada empresa intercalados com anúncios publicitários e o horário atual. Junto a isso, há em cada plataforma um ou dois murais, fixados no eixo central de cada plataforma, que juntam em um só lugar tabelas impressas com os horários de todas as linhas daquela respectiva plataforma. Em complemento a isso, em cada coluna que sinaliza o ponto de chegada e partida de cada linha há a tabela completa de horários para aquela linha.

Falando especificamente destes dados, é possível observar suas viagens pelo TICEN através dos caminhos de usuários, da interação entre os mesmos e entre estes e funcionários, do transporte e das lancherias do terminal.

Destaco aqui os caminhos que são feitos para a consulta de cada uma destas fontes de informação. No caso dos quadros eletrônicos, a consulta é rotineiramente feita tanto à distância, já que o tamanho e a luminosidade das telas permite que sejam lidas mesmo a vários metros, e durante o próprio caminho desde a entrada da plataforma até o ponto onde será realizado o embarque. Esta última maneira de consulta vale também em alguns casos para os murais centrais, quando o caminho até o ponto desejado passa pelos mesmos. Porém, isso pressupõe que se sabe, desde o momento de entrada, qual ônibus será utilizado. A variedade de linhas para se chegar aos mesmos lugares significa que por vezes a decisão será feita apenas após a consulta de horários. Neste caso, o trajeto pelo terminal é diferente e por vezes bastante errante. O usuário poderá consultar, antes de qualquer coisa, uma das fontes de informação sobre horários. No caso dos finais de semana, há uma probabilidade maior de consulta às tabelas impressas, já que o largo espaçamento entre horários de partida em comparação ao funcionamento durante a semana significa que pode demorar muito até alguma linha específica surgir no quadro eletrônico de horários.

Principalmente quando a consulta é feita nestas tabelas impressas, e acima de tudo quando é feita nas tabelas fixadas nos pontos de chegada e partida, o mesmo usuário pode traçar diversas voltas ao longo do terminal, indo de tabela em tabela, comparando as programações e decidindo qual serve melhor aos seus propósitos.

Estas voltas podem também passar por consultas aos funcionários presentes no terminal; isto é especialmente importante quando o usuário

deseja saber qual é o caminho mais rápido, naquele determinado dia, para o seu destino. Decidir o caminho mais rápido não passa apenas por saber qual linha faz o percurso mais curto, ou qual é o próximo horário de saída. Algumas linhas percorrem trajetos diferentes em diferentes dias da semana; principalmente no caso de linhas que param em outros terminais ao longo de seus caminhos, estas paradas podem ou não ser feitas dependendo do dia da semana. Ainda no caso de feriados e datas comemorativas, por vezes a programação adotada é diferente da programação regular para os dias de semana, mas alguns feriados e datas comemorativas seguirão a programação feita para os sábados, enquanto outros seguirão a programação feita para os domingos. O principal jeito de descobrir isto quando se tenta pegar um ônibus nestas datas é perguntando aos funcionários.

Todas estas táticas, porém, estão sujeitas ao erro. Há reformulações ocasionais da programação de determinadas linhas, e pode haver um intervalo de tempo entre a implementação dos novos quadros de horário e a atualização das tabelas impressas para consulta no terminal. Ocasionalmente há problemas técnicos nos quadros eletrônicos que fazem com que a lista com as próximas saídas não seja atualizada em tempo real (em um caso específico, observei o quadro eletrônico da plataforma E congelado durante vários dias na mesma lista). O período de correção das tabelas após as mudanças nos horários pode deixar certas linhas sem quadros a serem consultados no terminal, visto que pode haver uma demora desde a retirada da tabela desatualizada até a divulgação da tabela nova.

Além de tudo isso, pode haver enganos por parte dos próprios funcionários. Isto pode ser tão simples quanto um funcionário confundir os horários ou itinerários de diferentes linhas, fornecer a programação de um dia da semana pensando ser a de outro ou simplesmente não se lembrar com a necessária precisão os horários de saída e chegada. O que é importante notar aqui é a diferença entre a consulta aos quadros eletrônicos ou impressos e a consulta aos trabalhadores; uma não atravessa a outra diretamente, querendo dizer que as informações fornecidas pelos trabalhadores não chegam até os mesmos através de consultas próprias às mesmas fontes disponíveis aos passageiros. De fato, em muitas ocasiões as informações a serem fornecidas são advindas menos de leituras de dados escritos e mais da experiência cotidiana profissional de conduzir os ônibus pela cidade. Isto também pode ser dito dos próprios usuários em relação às linhas em que embarcam com frequência; há uma experiência compartilhada de aprendizado do transporte que assemelha passageiros a motoristas e cobradores.

Este aprendizado compartilhado através da experiência ao invés da consulta por vezes dá contornos especiais ao terminal. É frequentemente o caso de quando acontecem congestionamentos ao redor do TICEN intensos o suficiente para que o fluxo de saída e chegada de ônibus seja quase completamente interrompido. Durante o período de pesquisa de campo, presenciei ocasiões como esta três vezes; nas três situações, a busca pelo motivo da interrupção do trânsito revelou as próprias interrupções do fluxo de informação pelo terminal.

Em todas as ocasiões, cheguei ao terminal quando o mesmo já estava essencialmente parado. Quando isto acontece, filas extensas de ônibus se formam nos pontos de entrada, e os passageiros passam a desembarcar na rua, entrando no terminal para pegar seu próximo ônibus pelos caminhos normalmente utilizados pelos veículos e proibidos a pedestres, ultrapassando por completo as catracas. Dentro do TICEN, a paisagem é recorrente: longas filas nos pontos de espera de passageiros, grandes aglomerados de pessoas e funcionários ou conversando entre si em diversos grupos ou circulando pelas plataformas.

A dispersão dos funcionários resulta na ausência de informações recorrentes. Em todas as vezes que estive no terminal enquanto o mesmo encontrava-se parado, tanto como usuário quanto como pesquisador tentei descobrir o motivo do congestionamento conversando com os presentes. Nesses casos, as informações dos funcionários eram em nada mais consistentes que as informações dos usuários. Com isso quero dizer que não há meios pelos quais os trabalhadores do transporte são equipados com informações a serem transmitidas a quaisquer usuários que perguntem, e o que ocorre é uma variedade de razões distintas fornecidas por vários trabalhadores.

Nas três ocasiões, quando perguntava a motoristas e cobradores o porquê daquela anomalia no movimento, a resposta mais frequente foi algo como “foi um acidente na ponte”<sup>14</sup>. Outros davam outros motivos, inclusive apontamentos de uma suposta intensidade recorrente do trânsito naquela região: “é o trânsito normal da ponte”<sup>15</sup>. Ainda em uma ocasião,

---

<sup>14</sup> A ponte Colombo Salles, que liga a Ilha de Santa Catarina à região continental da cidade de Florianópolis e à região metropolitana.

<sup>15</sup> O tráfego de veículos pode, de fato, tornar-se bastante acentuado na ponte Colombo Salles e seus arredores, principalmente nos horários de pico e nos períodos onde o número de pessoas na cidade encontra-se muito elevado por conta do turismo. Nestas ocasiões, o trajeto de cruzar a ponte, algo que leva não mais que 2 ou 3 minutos de ônibus ou de carro quando não há congestionamento, pode se estender até a faixa dos 40 ou 60 minutos.



desembarquei na plataforma e, entrando na plataforma B, perguntei a um funcionário posicionado próximo à entrada o que havia acontecido para que os ônibus não saíssem. Surpreso, ele me disse não ter notado que isso acontecia, e me disse: “deve ser o pessoal da Transol protestando que eles não vão ter décimo-terceiro”. Não havia protestos de qualquer tipo acontecendo naquele momento no terminal ou próximo ao mesmo, mas novamente observa-se, através da familiaridade deste funcionário com a possibilidade de uma politização do transporte, como a movimentação de pessoas e veículos pela cidade é algo que carrega em si uma força política imanente.

Não é o caso de entrar aqui nos pormenores de quais teriam sido os motivos “reais” das interrupções, ou de traçar extensivamente as rotas seguidas pelas diferentes informações para resultar em conclusões diferentes sobre o porquê do terminal ter parado naqueles três momentos. O que chama atenção nessa multiplicidade de formulações é que a informação que está em jogo tem menos a ver com o conteúdo do que é dito tomado enquanto sentenças autocontidas (“foi acidente”, “é o trânsito”, “é protesto”) e mais com a movimentação desta informação de um local a outro.

Com isto quero falar não da maneira que a informação é enunciada e recebida de ponto a ponto, mas da imanência na própria informação das condições necessárias para o movimento da informação. Aqui traço um contraste semelhante ao que Iliadis (2013) desenha entre a informação na sua concepção da teoria matemática da comunicação e a informação no pensamento ciberneticista de Gilbert Simondon.

A informação conforme descrita pela teoria matemática da comunicação é exatamente esta que se transmite de um enunciador a um receptor. Falamos aqui de pontos discretos em uma cadeia informacional, e de um *conteúdo* que, por mais aberto à instabilidade que esteja, mantém uma identidade clara o suficiente para ser distinto da *forma* que toma ao ser enunciado ou recebido. Este é um esquema perfeitamente hilomórfico da comunicação, bastante diferente daquele proposto por Simondon.

Para Simondon, “informação” é o que serviria para substituir por completo o conceito de “forma” tão caro ao pensamento hilomórfico. Simondon realiza um movimento de implosão da distinção entre forma e conteúdo ao falar não de um conteúdo da informação, mas de um código. A informação não é algo que passa por um canal de um ponto a outro, mas o que realiza a interface entre duas realidades. A articulação de informação que transforma a realidade ao estabelecer a correspondência entre dois planos é o que Simondon denomina *transdução*. Esta correspondência, volto a afirmar, não é uma de transmissão mas, nas

palavras de Simondon, “*cada região da estrutura constituída serve à região que a segue como um princípio e modelo, como um início de sua constituição, de modo que uma modificação se estende progressivamente ao mesmo tempo que esta operação de estruturação*” (1964, p. 30, tradução minha).

Esta característica da transdução de estabelecer uma sequência progressiva é talvez o que surge de mais interessante para se pensar ao se analisar o movimento da informação nos casos etnográficos que descrevi. Sua capacidade de estabelecer a informação como um movimento eminentemente material de correspondência e alteração da realidade serve muito para pensar na mobilidade urbana, em especial porque situa a reivindicação popular por melhorias no funcionamento do TICEN também como uma reivindicação por melhorias nos caminhos da informação.

Movimentos diferentes da informação relacionada ao transporte e à mobilidade no TICEN têm efeitos concretos na realidade; ter ou não a informação correta para se realizar o caminho desejado pode ser a diferença entre aprender um caminho esperado ou perder-se em algum lugar desconhecido (sem falar nas outras inúmeras possibilidades de coisas que podem acontecer ao longo de qualquer trajeto de ônibus). Quando reconhecemos a movimentação da informação não como uma ação de navegação por canais, mas como configurações ambientais concretas, planejar o TICEN torna-se planejar a informação e vice-versa. A ausência de quadros para consulta no período em que estão sendo atualizados, ou a permanência para além do tempo de quadros antigos; caminhar ao longo de uma plataforma para conseguir uma informação acerca de um congestionamento de um funcionário que também a conseguiu realizando um movimento semelhante; gastar tempo navegando entre os diferentes quadros para consulta e com isso correr o risco de perder um ônibus que parte, ou ocupar um local menos vantajoso na fila de espera quando finalmente se chega a ela; todas estas são práticas primariamente materiais de transmitir, negociar e aprender informação, não porque estes movimentos *levam à* informação mas porque *a são*.

Em algumas das reuniões para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade de Florianópolis que acompanhei, a percebida falta de divulgação e acessibilidade a informações atualizadas sobre o transporte foi um dos pontos recorrentemente levantados pelos representantes comunitários para os funcionários do IPUF. Embora soluções efetivas não tenham sido oferecidas, é importante destacar que, ao que tudo indica, mudanças como as desejadas por aqueles representantes (informações em tempo real, melhor preparação dos funcionários para a resolução de

dúvidas, por exemplo) passam menos pela multiplicação de pontos específicos de acesso como os quadros impressos e mais pela atenção às sequências progressivas que constituem a informação no terminal. Isto significa mais atenção aos fluxos do terminal como um todo, desde pessoas até ônibus, para que os caminhos necessários para a correspondência com fontes de informação sejam compatíveis, em tempo e acessibilidade, com os caminhos necessários para negociar todo o restante da existência no terminal.



## **Capítulo 04: A importância da presença**

No último capítulo, falei da política se desenvolvendo ao longo das linhas do transporte de maneiras inesperadas. A política será o tema central do presente capítulo, mas sob uma outra ótica. Aqui tratarei dos momentos em que intervenções políticas organizadas são realizadas no terminal e nos seus arredores, e buscarei analisar como os movimentos de pessoas, imagens, sons, veículos e máquinas reconfiguram o centro da cidade e mobilizam pelo ambiente diferentes interesses.

O capítulo será dividido em dois grandes momentos. No primeiro, falarei dos momentos de organização política que acontecem fora do terminal mas que dizem respeito a este diretamente. Entrarei em maiores detalhes sobre coisas que já mencionei mais rapidamente em outros momentos: especificamente, a roda de conversa organizada pelo Movimento Passe Livre com Lucio Gregori e as reuniões comunitárias com representantes do IPUF para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade de Florianópolis. No segundo, apresentarei uma etnografia de manifestações que acompanhei e das quais participei em frente ao TICEN, dentro do mesmo e também nas ruas próximas a ele. Estas manifestações foram planejadas e iniciadas por organizações diferentes com objetivos distintos, mas, conforme tentarei demonstrar, possuem uma série de elementos em comum em suas relações com o transporte na cidade de Florianópolis.

A lógica desta divisão é a de, antes de descrever o que acontece nos momentos de manifestação, fornecer alguma ideia de quais são os canais de diálogo entre o poder público e diferentes setores da população no que diz respeito ao transporte e à mobilidade em geral na cidade. Com isso, busco situar as manifestações e as intervenções diretas no transporte frente a algum entendimento de como a negociação política do transporte ocorre antes, depois e paralelamente a estes momentos.

### **O ciclo de reuniões do IPUF**

O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis iniciou, em 2015, uma rodada de reuniões com líderes e representantes de diferentes bairros e setores de interesse da cidade como etapa de desenvolvimento de um Plano de Mobilidade. A necessidade deste plano de mobilidade surgiu a partir da lei 12.587/12, que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esta lei estabelece a necessidade do desenvolvimento de um Sistema Nacional de Mobilidade Urbana,

descrito como “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município” (Brasil, 2012).

Para os fins da Política Nacional de Mobilidade Urbana, compreende-se como integrando o sistema de mobilidade o transporte urbano, o transporte motorizado, o transporte não-motorizado, o transporte público coletivo, o transporte privado coletivo, o transporte público individual, o transporte de cargas, o transporte motorizado privado, o transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, o transporte público coletivo interestadual de caráter urbano e o transporte público coletivo internacional de caráter urbano. A Política Nacional de Mobilidade Urbana também age sobre as vias de transporte e mobilidade como ruas, avenidas e calçadas.

Estabelecendo como objetivo o desenvolvimento integrado da mobilidade, baseado na premissa de que mudanças na mobilidade urbana acontecem nos níveis esperados apenas quando são feitas de maneira coordenada e planejada sobre todos estes elementos relacionados no último parágrafo, a Lei 12.587/2012 coloca como prioridade a sustentabilidade, o acesso universal ao transporte e às cidades, a gestão democrática dos Planos de Mobilidade Urbana e a segurança e eficácia dos serviços de transporte.

Os Planos de Mobilidade Urbana são indicados como responsabilidade dos municípios, e é a partir do desenvolvimento de cada plano que a Lei 12.587/12 ordena ser planejadas e implantadas as iniciativas para o cumprimento dos objetivos já descritos. No texto:

“Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1o Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido. [...]

§ 3o O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4o Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.” (Brasil, 2012)

Para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade de Florianópolis, o IPUF montou uma equipe de engenheiros e arquitetos para coordenar os esforços de planejamento e de contato com a sociedade civil. Durante o período de um mês, de três de novembro e três de dezembro, todas as terças, quartas e quintas-feiras, os técnicos do Instituto organizaram reuniões em diferentes regiões da cidade. Visando efetivar a prioridade já descrita em lei do transporte não-motorizado, do transporte coletivo, da locomoção a pé e da acessibilidade aos deficientes físicos, a equipe do IPUF foi acompanhada em todas as reuniões por representantes de esforços comunitários a favor dos ciclistas e da criação de uma rede efetiva de ciclovias na cidade, a favor das pessoas com deficiência e a favor da intensificação de iniciativas para a segurança no trânsito.

Durante as reuniões, diferentes abaixo-assinados circulavam por todos os participantes em apoio a diferentes causas, em especial à criação de ciclovias e ao reconhecimento oficial do movimento dos ciclistas, como a nomeação de ruas em honra a ciclistas que faleceram em acidentes no trânsito. Em uma reunião, um dos participantes sinalizou a ausência de representantes do Movimento Passe Livre ou de qualquer outro movimento ou coletivo focado no transporte público. Como será visto mais adiante, as táticas de negociação política do MPL são outras, e não passam pela estrutura burocrática das reuniões do IPUF.

As reuniões no geral seguiam uma estrutura pré-estabelecida, iniciando com uma apresentação dos principais objetivos do Plano de Mobilidade (aqueles indicados no texto da Lei 12.587/12), oferecendo alguns exemplos específicos a cada região da cidade de pontos a serem desenvolvidos durante as discussões, situando a etapa das reuniões dentro de um plano maior que culminaria no desenvolvimento de um documento no ano de 2016 e chamando atenção para o lançamento do Plamus, documento que norteou muito do planejamento para as reuniões no que diz respeito a pautas principais.

Este momento inicial servia essencialmente para elencar as diretrizes do IPUF para a discussão sobre a mobilidade. Embora, como explicarei adiante, as reuniões eram planejadas de forma a permitir um nível considerável de flexibilidade nas discussões, a estrutura que era apresentada logo de início sugeria alguns eixos a serem priorizados. Mesmo relacionados às diretrizes da Lei 12.587/12, eram mais do que apenas reproduções destas. Enquanto a lei fala de segurança, acessibilidade e a priorização dos meios de transporte não-motorizados em termos generalizados, as apresentações do IPUF desenhavam retratos específicos da cidade de Florianópolis para desenvolver estes pontos.



Em primeiro lugar, a acessibilidade e a priorização do transporte não-motorizado eram discutidas com exemplos de locais na cidade com alto fluxo de pessoas. O principal destes era o exemplo da SC-401, rodovia estadual que liga os bairros da Trindade e do Itacorubi à região norte da ilha, importante área de turismo e lazer. O elevado fluxo de automóveis, a falta de calçadas, a ausência de ciclovias, o baixo número de passarelas e a ausência de qualquer outra opção segura para o cruzamento da via, em especial para as pessoas com deficiência, foram invocados como emblemas dos principais problemas de mobilidade a serem tratados na cidade. São fatores que destacam a dificuldade de travessia a pé ou de bicicleta, o congestionamento causado pelas limitações da atual malha viária de Florianópolis e o percebido stress de se navegar por um município com pontos críticos evidentes no que tange à locomoção.

Junto a estas observações, a apresentação do IPUF traça uma conexão entre a situação das principais vias florianopolitanas (ainda concentrando no exemplo da SC-401) e o panorama comercial da indústria de automóveis no país e em especial na capital catarinense. A relação de carros por habitante de Florianópolis (a segunda maior do Brasil em 2014, com cerca de dois habitantes para cada carro) estaria ligada a uma tendência nacional de favorecimento ao transporte particular e também à situação local de um sistema de transporte público que não atende as demandas de movimento e qualidade da população. O sistema de transporte e suas condições contemporâneas seriam um complemento às medidas de planejamento urbano da capital, concebidas e implementadas ao longo das décadas de forma distante daquelas que seriam as necessidades mais urgentes para quem se move pela cidade, seja ao longo do ano, seja durante a temporada de turismo no verão. Este seria, ao menos em parte, o motivo de diversos males, desde os constantes engarrafamentos de trânsito até as ruas sem calçada e o elevado número de mortes por acidentes automobilísticos.

O uso da SC-401 como exemplo não se deu apenas para fins de diagnóstico, mas também para ilustrar alguma proposta nítida de mudança. Uma vez elencados os principais aspectos problemáticos da rodovia, a apresentação seguia então para uma comparação de imagens. Na primeira, a SC-401 em seu estado atual, sem calçadas, corredores para ônibus, ciclovias e opções seguras e acessíveis de travessia. A segunda era uma ilustração digital, mostrando a SC-401 após a implementação de mudanças visando corrigir estes percebidos erros. A figura mostrava uma cena idílica de pedestres, ônibus, ciclistas e alguns poucos automóveis particulares percorrendo uma rodovia arborizada, tranquila, com

calçadas, um ponto de parada e baldeação de ônibus no meio da pista e faixas de segurança.

Embora a SC-401 seja uma rodovia estadual, e portanto supostamente fora do escopo da administração municipal, o IPUF levanta o ponto de que se trata de uma rodovia já completamente absorvida pela cidade. A estrada não liga um município ao outro, tendo toda a sua extensão dentro dos limites da capital, e além disso já tornou-se essencialmente urbanizada em diversas etapas de seu percurso, com lotes ocupados por escritórios, lojas, templos e restaurantes. Por fim, além das bicicletas, carros e motocicletas particulares, os únicos veículos a circularem por lá pertencem às linhas municipais de ônibus.

Estas características não são exclusivas à SC-401, mas compartilhadas também pelas outras rodovias semelhantes que atravessam Florianópolis, sendo estas a SC-403, a SC-404 e a SC-406. Embora a SC-401 tenha sido escolhida como exemplo, a apresentação do IPUF sinalizou que a municipalização das rodovias poderia ser útil também no caso das outras três.

A sugestão de trazer as rodovias mencionadas mais efetivamente para dentro do alcance da prefeitura tem a ver com a visão do IPUF, já mencionada, de um desenvolvimento compreensivo da mobilidade em todos os aspectos possíveis. Já que as rodovias estaduais compõem parte importante das rotas diárias da cidade, uma reformulação satisfatória da mobilidade em Florianópolis só seria possível, nessa visão, com a possibilidade de reformular também estas estradas. Este tratamento holístico da mobilidade visa, acima de tudo, o movimento constante. A Florianópolis proposta nas apresentações do IPUF é uma Florianópolis, de certa maneira, em alta velocidade. Digo “de certa maneira” devido à clara ênfase dada na redução da velocidade dos automóveis nas vias mais movimentadas, destacando a proposta de implementação das chamadas Zonas 30, circunscrições onde automóveis particulares seriam proibidos de circular a mais de 30 km/h. Esta proposta de redução, porém, é colocada como uma forma de potencializar o movimento de pessoas na cidade, uma vez que auxiliaria na redução de acidentes e, conseqüentemente, de congestionamentos.

Esta reformulação só é possível com atenção especial às necessidades diferentes de cada região da cidade, segundo o IPUF. As reuniões comunitárias desempenham essencialmente esse papel. A atenção às diferentes regiões é apresentada no início de cada reunião como uma extensão da discussão generalizada (no sentido de permanecer igual para todas as regiões) sobre a SC-401. Notadamente mais breve, esta parte da apresentação consiste em uma exposição de fotografias,

tiradas pelos próprios técnicos do IPUF, de cenas em bairros de cada região. Embora o propósito declarado desse momento fosse o debate sobre exigências não contempladas em todas as reuniões, as figuras muitas vezes retratavam questões semelhantes: calçadas de largura insuficiente para o trânsito de pessoas, ruas sem calçada, ruas sem asfalto, vias com asfalto danificado e/ou vias estreitas demais para a passagem de mais de um carro de cada vez.

Isto foi por vezes explicado pelos técnicos do IPUF como algo a ser esperado; mesmo com a abertura para demandas específicas a cada local, a prefeitura previa que temas semelhantes surgissem em todas as reuniões. O motivo seria duplo. Em uma primeira instância, devido ao fato de que existe algum padrão no desenvolvimento histórico da cidade de Florianópolis, particularmente em uma percebida falha de acompanhar em termos de infraestrutura a expansão habitacional e motorizada. Em segundo lugar, e isto também foi mencionado por alguns moradores durante as reuniões, não se vive em apenas um bairro de Florianópolis. A maioria dos trajetos cotidianos costuma atravessar vários bairros, e os problemas de mobilidade de um local não podem ser resolvidos apenas com mudanças restritas àquela zona.

Isto levantou, em alguns momentos, breves casos de tensão entre os moradores e os técnicos. Em algumas das ocasiões, alguns moradores não concordavam com a divisão apresentada nas imagens, dizendo estas tratarem de bairros adjacentes àqueles indicados. Isto resultou em rápidas trocas, com estes moradores sinalizando que o que era retratado nas imagens do IPUF não refletia a prática cotidiana dos bairros, e os técnicos dizendo que, embora certos moradores possam considerar, em seus trajetos diários, certos limites para os seus bairros, o que surgia nas imagens era a divisão oficial dos territórios.

Esta logo se tornou a questão principal das reuniões. Explicarei em maiores detalhes adiante, mas por ora vale destacar que esta discrepância entre o que o IPUF considera como limite territorial relevante para cada discussão e o que os moradores consideram como suas próprias definições de trajetos urbanos é crucial para compreender o que acontece nestas reuniões. Desde a proposta dos encontros, o IPUF invoca limites geográficos entre bairros e, a partir destes, prioriza o aspecto da residência dos cidadãos. Embora as reuniões tenham sido abertas para qualquer participante, o esforço de contato e convite consistiu em conversas com líderes comunitários e membros de associações de moradores, a quem foi solicitada a extensão de convites aos residentes de cada bairro onde as reuniões aconteceriam. Como já estabeleci, a percepção do IPUF do que era um bairro por vezes era diferente da dos próprios moradores. Mas

além disso, a separação de cidadãos de acordo com seus bairros de residência e a realização das discussões em salas fechadas resultou em reuniões onde não havia contato efetivo dos técnicos do IPUF com as necessidades práticas de mobilidade dos cidadãos. A estrutura das reuniões separava fisicamente técnicos e moradores do seu cotidiano de movimento e exigia que toda a dinâmica de mobilidade pela cidade e os imponderáveis que nela são iminentes fosse condensada em breves falas por cada morador.

Após a primeira etapa de apresentação, o técnico responsável do IPUF cedia 5 a 10 minutos de tempo para os representantes da Rede Vida no Trânsito, que conduziam sua própria apresentação relacionada à segurança viária. Focando em dados estatísticos relacionados à faixa etária da maioria das vítimas de acidentes e elencando as principais causas, esta apresentação buscava centralizar a segurança na discussão sobre a mobilidade. Isto era complementar à apresentação principal, porém, e logo as reuniões partiam para a etapa seguinte.

Esta era uma etapa interativa, visando um diálogo mais próximo com os participantes. Os técnicos do IPUF dividiam-se em duplas e posicionavam-se ao lado de três painéis com folhas em branco. Os participantes eram divididos em três grupos, que eram então distribuídos entre os três painéis capitaneados pelas duplas de técnicos. Em cada painel, um tema diferente era discutido. Após 8 minutos, os grupos mudavam de painel, e isso se repetia mais uma vez até que cada grupo tivesse discutido entre si os temas de cada painel. Este ciclo se repetia então, de modo que seis temas no total fossem abordados. Os painéis serviam para que os técnicos do IPUF anotassem as principais demandas e colocações de cada grupo sobre cada tema, de modo que cada grupo que chegasse a um novo painel pudesse continuar a discussão de onde o grupo anterior havia parado.

O resultado disso foi uma lista de demandas pontuais sobre diferentes aspectos e locais da cidade. Embora demandas relacionadas à respectiva região de cada reunião fossem colocadas, a maioria das sugestões e exigências contemplava a cidade como um todo, ou pontos da cidade que aglomeravam pessoas de diversas regiões. Por exemplo, as indicações para o transporte público poucas vezes diziam respeito a linhas específicas, mas focavam em atributos mais gerais, como a frequência de horários, a acessibilidade para pessoas com deficiência, a qualidade dos veículos, o preço das passagens e a infraestrutura dos terminais (redes de wi-fi, banheiros, segurança, atendimento médico emergencial).

Nos casos das demandas localizadas, os técnicos tinham por muitas vezes dificuldade em compreender exatamente o que se pedia. Por

exemplo, quando os comentários dos moradores faziam referência a mudanças consideradas necessárias nos sentidos de ruas, era dado como motivo o padrão de movimentação por essas ruas, utilizando pontos de referências conhecidos pelos habitantes do bairro mas nem sempre para moradores de outros locais. Isto significava a condensação de sugestões complexas em curtos itens que não contemplavam o conhecimento de navegação necessário para a compreensão da necessidade de mudança.

Estas lacunas entre as demandas dos moradores e a metodologia empregada pelo IPUF revelaram-se em diversos momentos, mostrando ser algo como uma constante nas relações entre as lideranças comunitárias e a prefeitura ao longo dos anos em matéria de melhorias do transporte e da mobilidade. Em especial, o comentário inicial de que o IPUF esperava ouvir exigências semelhantes de participantes de diferentes regiões foi resgatado por uma moradora do Campeche, ao fim de uma reunião, como evidência de uma falha da estrutura das reuniões. A recorrência de demandas apontaria para a falta de uma técnica compreensiva de contato com a comunidade.

Em algum plano, esta falha tem a ver com a escolha de priorizar os locais de residência dos cidadãos na hora de organizar as reuniões. O fato de que os participantes são convidados a focar nos bairros onde moram durante as etapas de listagem de demandas fez com que colocações sobre problemas não restritos a estas regiões fossem feitas de maneira bastante vaga, conforme já mencionei. A repetição, em várias reuniões, por moradores distintos das mesmas demandas em termos gerais não é apenas uma confirmação da expectativa do IPUF de que certos temas surgissem mais de uma vez. É também evidência da ausência de uma conexão possível entre as perspectivas de cidadãos que traçam caminhos diferentes pela cidade sobre os mesmos lugares (por exemplo, a conexão de alguém que chega e sai do centro de e para regiões diferentes do que outra pessoa que faz outro trajeto, mas que também tem o centro em seus caminhos cotidianos).

A questão latente nisto não é apenas a possibilidade ou não destes cruzamentos resultarem em avaliações mais compreensivas da mobilidade de Florianópolis. É, ao invés disso, uma certa omissão que ocorre do motivo de determinados caminhos existirem ou não. O contraste de caminhos feitos na mesma região por pessoas que chegam de lugares diferentes tem o potencial de evidenciar a multiplicidade de trajetos que conectam esta região em comum a outras, quais são as necessidades de locomoção despertadas por esta distribuição e como são ou não satisfatoriamente atendidas pelos caminhos disponíveis atualmente.

Por via de exemplo, posso citar o que por vezes acontecia quando se discutiam as principais vias onde acontecem engarrafamentos nos horários de pico. Estas discussões eram enquadradas principalmente em termos de locomoção de casa ao trabalho ou ao local de estudo; como há vias principais conectando a maioria das grandes regiões, nos momentos em que grande quantidade de pessoas está indo trabalhar ou estudar estas vias principais acabam concentrando um volume bastante elevado de automóveis.

Pela demanda das reuniões de que reivindicações fossem feitas de maneira condensada o suficiente para caber em uma lista elaborada em alguns minutos, as conversas deixavam de fora reflexões sobre caminhos que à primeira vista não parecem tão essenciais assim. Por exemplo, tirando o fluxo de automóveis nas rodovias estaduais na alta temporada de turismo, pouco se falou sobre os trajetos feitos para lazer.

Isto pode ser um reflexo da divisão da cidade em regiões e a correspondente divisão do sistema de terminais. Esta divisão estabelece centros de trânsito, com vias principais conectando um centro a outro. Se por um lado estas vias principais existem para atender demandas de locomoção entre regiões, por outro passam a concentrar excessivamente o trânsito da cidade, resultando em congestionamentos. Além do mais, o exemplo da incorporação das rodovias estaduais ao circuito urbano, com sua ocupação por estabelecimentos de diversos tipos, mostra que a criação de vias tem o potencial de reorganizar o desenvolvimento e a distribuição urbanos e não apenas se resume a um papel receptivo de resposta a demandas anteriores.

Porém, discussões como esta foram impossibilitadas durante as reuniões pela urgência de se discutir melhorias imediatas nos trajetos dados desde o início como essenciais, como se qualquer movimentação alternativa ao trajeto casa-trabalho-casa ou ao trajeto casa-escola-casa possuísse um valor político inferior. Em um só movimento, a divisão urbana entre regiões e terminais se reflete na organização das reuniões e oculta a si mesma, ao desviar a discussão política de alternativas a esta estrutura e fazer com que o foco permaneça em maneiras de se adaptar minimamente a uma estrutura já estabelecida.

Percepções sobre as limitações da metodologia das reuniões foram explicitadas por diversos participantes de diferentes reuniões, e através delas se constrói um retrato da relação entre os caminhos cotidianos que diversos moradores fazem pela cidade e as limitações da burocracia e da democracia representativa (assunto que foi explicitamente levantado em uma discussão).

Em uma reunião, uma vez concluída a etapa de grupos rotativos, um líder comunitário pronunciou-se frente a todos os presentes. Falando em especial com o técnico do IPUF que comandava a equipe profissional, sugeriu uma reformulação da dinâmica de contato a longo prazo entre a prefeitura e os representantes das comunidades. Um dos principais problemas na implantação de políticas públicas e de reformas visando melhorias à mobilidade seria o pouco tempo de atuação que profissionais do IPUF têm junto às comunidades. Cada mudança de gestão na prefeitura, disse o homem, acarreta em mudanças nos quadros profissionais de uma série de órgãos públicos. Como resultado, os acordos feitos entre representantes de moradores e o IPUF em um momento seriam perdidos com a mudança de equipe. Embora os mesmos representantes permaneçam envolvidos nas várias etapas do processo, as alterações do outro lado do diálogo seriam acompanhadas de mudanças na metodologia e possivelmente uma resistência ao que já estava estabelecido.

O homem sugere que seja feito, dentro do IPUF, um grupo fixo de acompanhamento, que coordene todos os esforços de diálogo relacionados à mobilidade através das gestões. O técnico-chefe do IPUF responde então que existe um plano semelhante em ação, mas que os representantes fixos viriam da comunidade e acompanhariam todo o processo de desenvolvimento do *atual* projeto de reformas na mobilidade. Em todas as reuniões, foram coletadas assinaturas de voluntários dispostos a acompanhar o processo em todas as suas etapas, com o objetivo de garantir a transparência no andamento da iniciativa e trazer algum equilíbrio entre as demandas de diferentes regiões. De qualquer maneira, a articulação de um grupo constante de representantes, mesmo apresentando suas vantagens, não respondeu diretamente à solicitação feita da prefeitura.

Esta solicitação foi apoiada imediatamente por outra moradora, que destacou, em complemento ao problema da rotatividade do poder público, os caminhos misteriosos que as mensagens seguiam desde o contato com a comunidade até a implementação de leis, medidas e reformas. Sua fala obliquamente referenciou um circuito de comunicação estabelecido para englobar o contato com a comunidade, mas não deixar que este se estenda por todo o sistema de avaliações e formulações de medidas.

Apontou também que em reuniões como aquela em que estava presente e outras similares que havia acompanhado ao longo dos anos, a prefeitura coleta as demandas feitas por moradores e a partir daí as mesmas seguem em um caminho que permanece em mistério para os

cidadãos. Não há regulação de como as reivindicações são avaliadas, interpretadas, priorizadas, ignoradas ou distorcidas; o poder público é descrito como um emaranhado de caminhos ao qual a chamada população não tem acesso para além de um primeiro momento de contato. Este primeiro contato, por final, seria então utilizado por um poder consciente das limitações que impõe aos moradores para justificar suas ações, afirmando que qualquer decisão tomada foi feita após consulta popular. A acusação principal sinaliza que tanto a prefeitura quanto os representantes civis são conscientes que demandas políticas se transformam ao longo dos caminhos de implementação, mas que a prefeitura age como isto não acontecesse.

Ainda outro morador chama situações como esta de “uma falha democrática do processo de produção de políticas públicas”. Se não é possível a participação popular direta em todos os passos tomados pelas políticas públicas nascentes, seria necessário no mínimo o que foi chamado de “o grande pacto com a sociedade”, uma definição formalizada de limites e parâmetros a serem observados e checados antes do momento final de implementação das mudanças. No fim das contas, diz o morador, acontece nem uma coisa e nem outra; a prefeitura os “manda para casa”.

Outras reivindicações continuaram nesta linha, mas focaram menos nas mudanças que demandas podem sofrer ao longo de seu desenvolvimento na política e mais na capacidade do poder público de simplesmente desconsiderar o que foi aprendido em reuniões. Uma pessoa destacou a atuação dentro da Câmara dos Vereadores, resumindo sua reclamação em uma frase: “a gente discute um monte de coisa, aí os vereadores passam por cima”.

Dando um exemplo mais específico, esta pessoa citou as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor de 2013, que estabelecia determinados limites para a construção civil em certos locais da cidade. Continuou dizendo que, via decreto, a prefeitura havia efetivamente anulado estes limites, e atualmente (em novembro de 2015) havia mais de cento e oitenta mil metros quadrados aprovados para ocupação por construção civil na região sul da Ilha. Isto teria não apenas um impacto ecológico imediato significativo, mas sinalizaria uma deterioração ecológica a longo prazo pela falta da infraestrutura necessária para suportar desenvolvimentos deste tamanho.

Outra representante sinalizou os impactos imprevistos que medidas deste tipo têm nas relações entre pessoas na cidade. Falando do governo estadual, mencionou a construção das SCs (rodovias estaduais) em áreas ocupadas por famílias e comunidades estabelecidas há muitos



anos. As estradas, ao atravessar estas áreas, interrompem laços cotidianos importantes e acabam virando as comunidades afetadas contra aquelas que conseguiram evitar a interrupção de sua área de habitação pela construção. A hipótese lançada por esta cidadã é que esta seria uma forma do governo estadual de “virar comunidades uma contra a outra” e impedir a organização política em larga escala. “Vem de cima para baixo, não conversa, não atende ninguém e não respeita ninguém.”

Em outra reunião, outro morador levantou um ponto-chave para compreender reclamações deste tipo: “nós vivemos em uma democracia representativa [...] mas nossos representantes não andam por aqui, não caminham por aqui”. Sem a convivência diária dos agentes do poder público nos locais onde mudanças serão feitas, o diálogo efetivo entre moradores e a prefeitura torna-se virtualmente impossível, disse a reclamação.

Esta afirmação tem um valor duplo. Ilustra a dificuldade de compreender as necessidades de cada região com base nos seus caminhos recorrentes; por exemplo, no caso que já citei da dificuldade dos técnicos do IPUF em compreender como certas demandas resultavam de certos trajetos em determinadas horas do dia, resultando na condensação de reivindicações em itens que pouco refletiam o que de fato havia sido pedido. Também há o problema da distinção entre o que vários moradores consideram como limites dos seus bairros de residência e o que a prefeitura reconhece enquanto tal, também já mencionado. A possibilidade de facilitar ou dificultar o trânsito de um lugar ao outro através de modificações nas malha viária implica no risco de, talvez em menor escala, incorrer no mesmo problema exemplificado pela construção das estradas interrompendo laços familiares e afetivos.

Em outro plano, a distância entre os líderes políticos e as comunidades também significa uma falha na compreensão de como questões de mobilidade e negociação de caminhos e áreas comuns estão impregnadas de outras demandas sociopolíticas. Em uma reunião realizada no bairro do Ribeirão da Ilha, um morador levantou a questão de uma área próxima à principal igreja do bairro, área que costumava ser utilizada para caminhadas e para a prática de esportes. Ao longo dos últimos anos, disse ele, a proprietária do terreno deixou de realizar a manutenção necessária, deixando que a vegetação tomasse conta do local, e cercou o lote com uma cerca de arame, efetivamente privatizando um espaço que até então era, na prática, público.

Ao limitar o acesso a este lote, a proprietária reconfigurou os caminhos do bairro, o que estaria fora do alcance de sua autoridade no bairro, disse o morador que fazia a reclamação, porque sua família sequer

era natural de Florianópolis. Teriam vindo de outra cidade de Santa Catarina, e a limitação ao uso de uma parte importante do bairro seria algo como uma afronta aos residentes nativos da região. Nesse momento, um outro morador levantou a voz, afirmando que a família da proprietária é originária de Florianópolis, mesmo que ela, individualmente, tenha imigrado de outro local. O primeiro morador, rindo, fala ao restante dos presentes: “ele é parente”. Visivelmente irritado, o segundo morador afirma que o terreno em questão é uma herança familiar, validado por documentos datados de 1924. “Isso é coisa antiga,” disse, “e qualquer um que pesquisar vai ver.”

A mobilidade, diferente do que a apresentação do IPUF diz, não é apenas um atributo relacionado à locomoção de um lugar a outro. É também uma série de tensões relacionais. Estudos de mobilidade e mudanças nos caminhos cotidianos de uma cidade não se resumem a análises de mapa e território, mas exigem a compreensão do que, além apenas de corpos, está em movimento quando se fala em mobilidade.

Uma forma de compreender o que é exigido da prefeitura pelos moradores quando se fala em um contato mais próximo e duradouro é através do que Amin (2012) escreve sobre as “comunidades de prática”. Enquanto as reivindicações aqui citadas fazem referência à desconfiança sentida por muitos dos líderes comunitários frente ao poder público, Amin discute a confiança não como “um dado da natureza humana ou uma propriedade delegada, mas um bem transacional dependente do trabalho ativo para alinhar corpos heterogêneos” (p. 36). Este trabalho ativo está relacionado ao que Amin chama de “prática situada”, ou o conhecimento desenvolvido coletivamente em situações específicas de colaboração entre estranhos. Em suas palavras, a prática situada envolve “*o aprendizado pelo fazer, técnicas de alinhamento entre corpos heterogêneos, e a montagem de expertise em aplicação*” (p. 37, tradução minha).

Este tipo de alinhamento e de aprendizado pelo fazer nos permite pensar em alternativas que destacam as exigências dos líderes comunitários e, através da imaginação de uma solução, compreender melhor o problema que é colocado. Enquanto os técnicos e políticos que estabelecem os canais entre o poder público e as comunidades são configurados nas falas de diferentes moradores ora como inocentemente inexperientes em assuntos locais, ora como despreocupados com os desejos dos cidadãos, a ideia de uma rede de conhecimento estabelecida através da prática situada coloca em relevo as lacunas apontadas nas reuniões. Amin escreve:

“A capacidade inventiva [...] reside tanto nas habilidades e na experiência de especialistas e supervisores quanto na organização de uma comunidade, que permite que aprendizes aprendam e realizem tarefas, encontrem seus lugares em uma divisão de trabalho e desenvolvam seu potencial criativo dentro de uma refinada cultura coletiva de trabalho. [...] Em um estudo posterior de inovações cotidianas em um escritório de cobrança de seguros, Wenger (1998) virou-se para os detalhes de aprendizado e improvisação comunitários, sugerindo que a mutualidade, a consciência compartilhada, o repertório comum, a experiência coletiva, o conhecimento local e a convivência que caracterizaram as relações de trabalho observadas, facilitaram a geração de conhecimento entre novatos e serviram para socializá-los em uma divisão funcional de trabalho e da cultura operacional. Por sua vez, estes facilitaram a resposta de processadores a cobranças idiossincráticas e desafiadoras ao oferecerem acesso imediato ao *know-how* e experiência de especialistas, e em geral cultivando a resolução de problemas através da cooperação. Semelhantemente, a etnografia igualmente influente de Julian Orr (1996) de reparo de fotocopiadoras mostra que o engenheiro que trabalha nunca é apenas o especialista individual, mas também o membro de uma comunidade de ofício, invocando habilidades e *insights* gerados coletivamente.” (Amin, 2012, pp. 41-42, tradução minha)

Na relação entre moradores e a prefeitura, as posições de especialistas e novatos não são exatamente claras; seria seguro apostar que dependeriam do que estaria em questão a cada momento. Em questões de convivência e caminhos recorrentes dos bairros, certamente os especialistas seriam os moradores; em questões técnicas e relacionadas aos trâmites administrativos do desenvolvimento de políticas públicas, talvez a posição de especialista fosse melhor ocupada pelos representantes da prefeitura (e talvez não; não há porque imaginar que moradores não compreendam tão bem quanto os representantes do poder público questões relacionadas ao urbanismo). A divisão é incerta, desconfortável e talvez pouco produtiva, nesse caso. O que importa é a

possibilidade desta prática situada, de desenvolver propostas, soluções e medidas através da convivência e do engajamento direto e constante com aquilo que se pretende reformular. A ideia de prática situada joga luz sobre o abismo comunicacional e operacional entre os dois lados da discussão dos planos de mobilidade.

As complexidades no desenvolvimento de política de transporte, em especial no que diz respeito aos planos diretores, também foram levantadas em outra ocasião, a roda de conversa já mencionada no capítulo anterior com Lúcio Gregori, organizada pelo Movimento Passe Livre. Em um primeiro momento é importante notar a distinção entre uma ocasião como esta e as reuniões do IPUF, tendo em vista a ausência de representantes do MPL destas últimas.

Embora Gregori tenha no passado atuado no poder público como secretário de transportes da cidade de São Paulo, deixou o cargo no início da década de noventa e hoje não atua formalmente dentro de órgãos estatais. Sua atuação junto às organizações de luta pelo transporte data de vários anos e tem a ver com orientações e consultoria, compartilhando suas experiências enquanto político e oferecendo uma visão da luta pelo transporte gratuito de dentro do Estado.

Isto difere em muito do tipo de encontro formal entre líderes comunitários e técnicos do IPUF, atuantes presentemente dentro da prefeitura. O Movimento Passe Livre estabelece relações com um ex-político como parte de sua estratégia geral de mobilização, que consiste em diálogos, manifestações e reivindicações fora dos contextos de discussão formais organizados por prefeituras ou outros níveis de governo.

Desta forma, a movimentação política do MPL tende a pender para o lado das exigências populares e adaptá-las menos às contingências apresentadas por prefeitos e governadores. Um exemplo recente e evidente disso pode ser observado na cidade de São Paulo, no mês de janeiro de 2016. Este foi um período marcado pelo aumento das tarifas de transporte público em diversas cidades do país; o preço unitário da passagem de ônibus passou a ser R\$2,75 em Vitória (Gazeta Online, 2016), R\$3,10 em Natal e Aracaju, R\$3,15 em Maceió, R\$3,30 em Salvador (Infonet, 2015), R\$3,50 em Florianópolis (Notícias do Dia, 2015), R\$3,70 em Curitiba (G1, 2016a) e Belo Horizonte (G1, 2016b), e R\$3,80 em São Paulo e no Rio de Janeiro (Notícias do Dia, 2016), para citar alguns exemplos. O aumento nos preços da passagem variou entre 17,8% e até 40% se forem contados os aumentos nos diversos níveis de tarifa de Brasília em setembro de 2015 (Agência Brasil, 2015).

Estas mudanças despertaram uma série de protestos nas ruas das cidades afetadas, muitos deles organizados pelo Movimento Passe Livre. Foi o caso, já citado, na capital paulista. A mobilização nesta cidade se deu ao longo de diversos dias, e ganhou destaque no noticiário nacional pela agressão policial aos manifestantes, gerando, como já de costume nestas ocasiões, apoio popular à ação estatal de um lado e revolta contra os percebidos excessos de um governo estadual que não respeita o direito de seus cidadãos à manifestação pública de outro.

Desde os primeiros anúncios das alterações nos custos de transporte, motivos econômicos foram dados à população. Um dos principais seria a necessidade dos municípios de lidar com a pressão financeira criada pela manutenção artificial da tarifa de ônibus após os protestos que se espalharam pelo Brasil em junho de 2013, motivados também por um comunicado de que o valor das passagens em diversas cidades subiria. Segundo as notícias, a adoção de preços menores do que aqueles inicialmente planejados antes dos protestos, e sua permanência ao longo de 2014 e 2015 (o que nem sempre ocorreu, visto que as passagens em Florianópolis, por exemplo, sofreram aumento em janeiro de 2015) teria criado rombos em cofres municipais. Agravadas pela elevação dos custos de insumos como combustíveis e pneus, estas despesas teriam no aumento dos valores cobrados a sua única solução viável.

Frente à pressão dos protestos de janeiro de 2016, realizados sob a bandeira do transporte gratuito e da rejeição completa das razões oferecidas para a elevação das tarifas, o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, controversamente declarou à imprensa que se os manifestantes tivessem interesse no passe livre, o único caminho seria que “elegessem um mágico” (G1, 2016c).

A declaração fez pouco mais do que acirrar um conflito que já se estende há anos pelo Brasil; de um lado, protestos pelo transporte gratuito ou, em casos específicos, apenas contra o aumento das tarifas e de outro, governantes que insistem que a escalada dos preços é uma inevitabilidade econômica. A roda de conversa organizada pelo MPL em Florianópolis no mês de maio de 2015, mesmo ocorrendo meses antes da declaração de Haddad, tinha como principal objetivo discutir este cenário tão familiar àqueles envolvidos nas disputas pelo transporte.

Ao longo de mais ou menos duas horas e meia, Lúcio Gregori permaneceu sentado no saguão principal da Assembleia Legislativa de Santa Catarina e expôs casos que acompanhou ao longo dos anos e sua visão sobre as possibilidades econômicas da implementação da chamada tarifa zero no Brasil.

Respondendo a perguntas dos presentes, Gregori defendeu a ideia de que, entre outras coisas, o passe livre no Brasil é uma possibilidade atualmente distante devido a uma estrutura tarifária “arcaica”. O principal problema desta estrutura no que diz respeito ao transporte seria o fato de que a administração do transporte público é municipal, mas os recursos arrecadados através de impostos são coletados pela União. Frente a esta percebida incongruência, as autoridades municipais não teriam em suas mãos as ferramentas para gerenciar efetivamente o transporte, estando subjugadas ao que conseguirem ou não de repasses federais.

Neste ponto, o Plano Diretor foi mencionado. Afinal, a lei brasileira contemporânea estabelece que é por meio deste que municípios devem pleitear o recebimento de recursos da União para investirem no transporte. Em resposta a esta colocação de um participante, Lúcio fez o mesmo comentário que meses depois eu ouviria nas reuniões do IPUF: os planos diretores são coisas incertas e mutáveis, facilmente manipuladas e distorcidas nas mãos de autoridades políticas que assim desejem tratá-los. O desenvolvimento de um Plano Diretor, disse Gregori, em pouco garantia melhoras no transporte, seja em qualidade, seja em acessibilidade econômica. Frente à impregnação de interesses privados na estrutura de transportes, o Plano Diretor seria essencialmente inútil sem uma simultânea e congruente fiscalização da iniciativa privada nos serviços coletivos de mobilidade.

A presença da iniciativa privada no transporte coletivo é um ponto de conflito central na política florianopolitana. O Movimento Passe Livre, assim como as representações locais de partidos de esquerda como o Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) e o Partido Socialista dos Trabalhadores-Unificado (PSTU) defendem a municipalização completa da rede de ônibus como etapa essencial à chamada democratização do transporte. De fato, em janeiro de 2015, em cartazes espalhados pela cidade convocando a população a participar dos protestos que estavam sendo organizados contra o aumento das tarifas daquela época, o Movimento Passe Livre chamava o Coletivo Fênix de “a ave de rapina do transporte”. Durante os protestos e em outros momentos de mobilização política, o atual panorama empresarial do transporte foi acusado por representantes do Movimento Passe Livre de ser responsável pela situação precária da rede de mobilidade coletiva, subjugando a qualidade do serviço ao potencial máximo de lucro de uma classe de poucos empresários.

Além disso, por diversas vezes, no terminal, em manifestações, em conversas particulares e durante o ciclo de reuniões do IPUF, ouvi comentários de que a falta de alternativas ao transporte por ônibus em

Florianópolis se deve ao controle exacerbado que o empresariado do transporte exerce sobre a criação de políticas públicas. É recorrente em conversas sobre mobilidade surgir a exigência por outras formas de transporte coletivo, em especial o transporte marítimo.

De todas as cidades litorâneas no Brasil que fazem conexão com ilhas próximas ou que estão total ou parcialmente localizadas em ilhas, Florianópolis é a única onde o movimento entre ilha e continente é feito apenas por via terrestre, através das pontes. O desejo pelo cruzamento desta distância via um sistema de balsas ocupa um lugar no imaginário coletivo da capital há anos.

Os motivos dados para que isso não aconteça são vários. Em um estudo recente sobre mobilidade em Florianópolis, o Plamus, foi apontada a baixa demanda que este serviço teria (Logit Engenharia Consultiva; Strategy&; Machado Meyer Sendacz e Opice Advogados, 2016). As pontes em funcionamento atualmente ligam ilha e continente pela menor distância possível, que costuma ser exatamente por onde percorrem os serviços de balsa em outras cidades. Neste caso, o trajeto feito pelas balsas seria tão curto que o tempo de espera para embarque e desembarque seria maior que o tempo de cruzamento pelas pontes. Além disso, cada balsa exige o emprego de mais ou menos vinte funcionários, o que resultaria em uma tarifa bastante elevada.

Por último, o estabelecimento de linhas marítimas em outros locais seria limitado porque os pontos que seriam ligados (a região norte da Ilha ao município de Biguaçu e a região sul da Ilha ao município de Palhoça, ambos na região metropolitana de Florianópolis) não desenham de fato itinerários interessantes aos habitantes de qualquer uma destas regiões. Apesar destas explicações, o discurso recorrente defendido por inúmeros habitantes da cidade é o de que o trânsito público marítimo é barrado pelas empresas de ônibus, que perderiam o controle do transporte coletivo da capital.

### **A movimentação política no TICEN**

A desconfiança recorrente frente às justificativas oficiais tanto para a ausência de outras alternativas quanto para as alterações nos valores das passagens é um dos grandes mobilizadores dos protestos organizados no TICEN. Nesta parte do capítulo, falarei de alguns casos específicos, a começar pelos primeiros protestos do ano de 2015, realizados a partir de 13 de janeiro e organizados pelo Movimento Passe Livre.

O primeiro deles foi anunciado pela cidade na forma de cartazes, como já mencionei, e pelas redes sociais, em especial pelos perfis da representação local do MPL no Twitter e no Facebook. Estas chamadas apresentavam as pautas principais da manifestação: em primeiro plano, a recusa do aumento proposto no valor da tarifa, de R\$2,90 no fim de 2014 para R\$3,10 a partir do começo de 2015, e em segundo lugar a luta perene do MPL e dos partidos de esquerda aliados a ele, a anulação de qualquer tarifa de transporte e o oferecimento de um serviço gratuito e isento de intervenções ou gerenciamento de investidores privados.

Assim como a maioria dos protestos organizados pelo MPL, o evento do dia 13 ocorreu em um dia de semana (era uma terça-feira) a partir do final da tarde (o início foi marcado para as dezessete horas). Não por acaso, estes momentos estão entre os de maior movimentação de passageiros no TICEN.

As manifestações organizadas no terminal costumam seguir uma estrutura de progresso, seguida nas ocasiões de protestos do MPL. Usualmente, inicia-se com uma aglomeração, durando entre sessenta e noventa minutos, imediatamente em frente ao terminal, em um calçadão separado da entrada daquele por quatro pistas de automóveis. Quem entra no terminal a pé obrigatoriamente passa por este calçadão ou, no mínimo, em frente a ele. Em horários de pico, isto constitui um número muito alto de pessoas.

Estas aglomerações iniciais visam conquistar a atenção dos pedestres e oferecer àqueles que vão ao lugar especificamente para o protesto um lugar fixo para se encontrar. Nestes momentos, os manifestantes organizam-se em pequenas rodas de pessoas, alguns conversando entre si, outros falando em alto-falantes e transmitindo a quem passa as principais demandas do protesto e do movimento. As mensagens mencionam o panorama então-contemporâneo do transporte, as então-recentes mudanças propostas e os motivos percebidos para a organização de um levante popular contra as mesmas. Não há timidez nas palavras nestes momentos; os pronunciamentos nomeiam especificamente os culpados pelos problemas identificados, desde as empresas até o prefeito de Florianópolis e o governador de Santa Catarina, e acusam-nos explicitamente de explorar seu poder em detrimento da população da cidade e do estado.

Junto a estas chamadas, costuma haver (e houve, no caso do dia 13 e nos quatro outros protestos ao longo de janeiro que constituíram a onda de manifestações do MPL) uma presença visível de bandeiras de diferentes causas. Bandeiras pretas carregando símbolos anarquistas, erguidas muito acima das cabeças dos participantes, convivem lado a lado



com bandeiras do PSTU e do PSOL. Os mesmos símbolos, assim como os símbolos do MPL e mensagens desafiando o Consórcio Fênix e a administração pública, são visíveis em adesivos usados por muitos dos presentes em suas roupas ou em suas bolsas e mochilas. Por último, a divulgação visual articula a interação face-a-face dos manifestantes com pedestres que passam pela aglomeração, no momento em que aqueles distribuem (ou tentam distribuir) a estes panfletos e outros folhetos informativos, assinados pelas diferentes organizações em aliança política.

No dia 13, ao fim da etapa de aglomeração, não havia mais do que 300 participantes. Com algumas poucas exceções, os protestos em frente ao TICEN não conseguem somar mais do que isso nesta primeira etapa. (Em alguns casos, como discutirei adiante, o número cresce quanto o protesto sai do terminal e inicia sua passeata pelo centro da cidade.) Isto tem um efeito importante na percepção da política de rua em Florianópolis, especificamente o desenvolvimento e a reafirmação da ideia comum de que é difícil organizar manifestações na cidade que tenham qualquer impacto real. Durante os eventos, muitos dos pedestres que passam e são abordados por manifestantes comentam sua frustração com a existência do protesto; outros simplesmente assistem de longe, sem qualquer envolvimento direto; muitos (a maioria) ignoram; alguns poucos juntam-se aos grupos; outros param, pegam os panfletos e folhetos e voltam a seguir seu caminho. Todas estas dinâmicas estão relacionadas, de uma forma ou de outra, à percepção de que Florianópolis não é uma capital que se presta à movimentação política intensa nas ruas.

Mesmo com o tamanho relativamente reduzido das aglomerações, a presença policial é constante. Em frente ao TICEN, no calçadão onde as reuniões acontecem, há um relógio eletrônico, uma torre de mais ou menos três metros de altura. A um lado desta torre, quando há protestos, os protestos acontecem. Do outro lado, carros da polícia ficam estacionados, com oficiais a postos por perto. Dependendo do número de pessoas esperadas para a ocasião, isto pode variar de um carro com um ou dois oficiais a vários veículos com até três ou quatro polícias por carro. Navegando por ambos lados desta configuração costumam estar repórteres com câmeras (fotográficas e de vídeos), registrando os momentos não muito longe das vans das emissoras que representam, estacionadas no calçadão próximo aos carros da polícia.

Nos protestos subsequentes ao dia 13, era mais ou menos esta a configuração, com poucos policiais e poucos repórteres. No primeiro dia, porém, a presença policial e a presença midiática eram mais pronunciadas. Em especial, um helicóptero policial sobrevoava a cena, e o som das hélices lutava contra o som dos megafones no solo, criando em

alguns momentos uma cacofonia quase indecifrável. Isto tinha o efeito não só de romper as mensagens que os participantes tentavam divulgar ao restante dos pedestres, mas também de intervir em uma das dinâmicas mais importantes da etapa de aglomeração.

A reunião inicial não representava apenas um momento de transmissão de mensagem aos pedestres, mas também um momento de performance. Os organizadores levaram consigo uma catraca solta e colocaram-na no centro da manifestação. Durante alguns minutos, enquanto a multidão alternava em cantar um verso político ou outro, alguns participantes encenavam o chamado “catracaço” programado para o fim do protesto, quando a caminhada pelo centro tivesse acontecido e retornado ao ponto inicial de seu trajeto no TICEN. Neste momento, todos os envolvidos iriam pular por cima das catracas do TICEN e ultrapassar completamente o pagamento de passagem. Isso era anunciado neste momento inicial. Um pouco antes do grupo partir para a caminhada, a catraca foi envolta em tecido e nela foi ateadado fogo.

Durante todo este processo, como já disse, a multidão cantava. Mas além disso, intercalados aos momentos de canto estavam os momentos em que uma das organizadoras, através do megafone, fazia discursos políticos, parando ao fim de cada frase para que a multidão repetisse o que havia sido dito. O som dos helicópteros tinha também um efeito disruptivo sobre isso.

Sinalizo este momento para falar sobre as transformações promovidas na paisagem por interrupções como esta. Mencionei há pouco que as aglomerações costumam ocorrer, e de fato ocorreram no dia 13, em um local percorrido por quase todos aqueles que caminham até o terminal. Isto assemelha-se mas não se resume àquilo que discuti no capítulo anterior, quando falei de quem abordava passageiros no ônibus para pedir doações e realizar trocas comerciais por saber que os caminhos dos passageiros tornavam aquele um lugar profícuo para encontros deste tipo.

A diferença reside no fato que, quando manifestantes montam um protesto em frente ao terminal e a polícia interrompe o seu funcionamento, intencionalmente ou não, o que temos é um primeiro encontro do planejamento urbano consigo mesmo.

Penso aqui no planejamento urbano em termos semelhantes ao que Ingold (2011) emprega para pensar no tempo. Analisando o trabalho de Christopher Tilley, Ingold sinaliza uma passagem onde Tilley descreve a paisagem, incluindo a névoa que se assenta sobre a paisagem dada como exemplo, como o resultado de relações de percepção entre o ambiente e o humano que o percebe. A partir de comentários sobre o que seria o céu,

onde Ingold conclui que o céu não é algo que observamos mas algo em que estamos, Ingold sugere que o clima não é o que surge junto com a paisagem a partir de uma relação. Ao invés disso, é aquilo que dá à própria relação a sua condição de existência, ao se configurar como o meio pelos quais os materiais que compõem humanos e o ambiente se cruzam em seus fluxos.

Embora Ingold esteja falando de algo distante dos centros das cidades, preocupando-se ao invés disso com praias, oceanos, campos e florestas, é interessante pensar que manifestantes organizados a favor de uma mudança no planejamento urbano não estão se deparando com o planejamento urbano como algo externo à sua ação, mas operando dentro e por motivo dele. Todas as etapas de organização e realização de uma manifestação no centro de Florianópolis obrigatoriamente realizam-se dentro do planejamento urbano, não em frente a ele ou fora dele. É a configuração de ruas e linhas de trânsito, público e privado, que permitem avaliações, quaisquer que sejam, do funcionamento da cidade e do transporte – não só porque através delas se observa o transporte, mas porque estas avaliações são feitas a partir da experiência do transporte, ao longo de sua efetivação cotidiana, dentro das condições estabelecidas pelo planejamento urbano. O planejamento urbano não é o resultado das relações dos manifestantes com a cidade no momento da manifestação (apesar de ser o resultado de outras relações), mas aquilo que os cerca e que os atravessa a cada segundo.

O mesmo pode ser dito da ação policial, que entra em cena dependente da mesma infraestrutura de transporte e navegação urbana e que mobiliza sua maior autoridade sobre os fluxos da cidade porque está previsto, nas leis que governam a vida na cidade e os fluxos da mesma, este poder. É claro que, como sinaliza Foucault ao falar em regras e poderes em termos gerais, este poder não é algo transcendente, mas algo imanente nas relações onde é observado (Foucault, 1977). Mesmo assim, isto não é o mesmo que dizer que cada relação ao longo da qual o poder se efetua e se configura é um momento fundacional do mesmo. Há condições para estas iterações e reiterações. Neste caso, estamos falando de condições compartilhadas tanto pela polícia quanto pelos manifestantes, e condições que impulsionam as relações e as informam em seus pontos mais críticos.

O encontro dos manifestantes e da polícia não é apenas uma interrupção ou um conflito (mesmo que não violento), mas um momento em que o planejamento urbano reflete sobre si mesmo, torna a si mesmo evidente e articula-se ao longo de atores para tensionar a si mesmo. É um reflexo e uma reflexão.

Além disso, tanto este protesto e os outros que compuseram a leva de manifestações do MPL naquele mês, quanto outras manifestações organizadas para outros fins compartilham de uma característica importante, mas que se torna mais acentuada no caso dos levantes pelo transporte gratuito. Falo aqui da maneira com que os manifestantes manipulam visual e sonoramente o ambiente e o reconfiguram para marcá-lo conforme seus interesses. No caso das manifestações do MPL, isto é feito com as bandeiras, os panfletos, os adesivos, as performances e os cantos que já descrevi. No caso da manifestação do Dia Internacional contra a Homofobia, realizada em dezesseis de maio (um dia antes da data observada), camisetas, adesivos e bandeiras ostentando as cores do arco-íris alteravam o visual do calçadão em frente ao TICEN, assim como as vestimentas de muitos dos manifestantes, que divergiam nitidamente dos esquemas indumentários de masculinidade e feminilidade dos pedestres que por eles passavam. Além destes sinais, as pessoas envolvidas na marcha carregavam cartazes com mensagens relacionadas ao evento, erguendo-os acima de suas cabeças. Algo semelhante aconteceu em seis de novembro, em uma marcha de teor feminista realizada contra a atuação política do presidente da Câmara dos Deputados Eduardo Cunha. (Ao fim da marcha, já fora do TICEN, em frente à Catedral Metropolitana de Florianópolis, também foi encenada uma performance, assim como no terminal na data do primeiro dos protestos de 2015 do MPL). No dia dez de dezembro, no Ato Contra o Racismo, o Genocídio e a Violência Policial, a aglomeração contou com todos estes elementos e, em especial, uma performance musical de um grupo de hip hop formado por residentes do Morro da Caixa, comunidade localizada no centro da cidade.

Nestes atos de modificação do ambiente que constituem as manifestações, reside uma latente discussão sobre paisagem. É através desta discussão que explicarei porque disse que nos protestos do MPL há algo que se torna mais evidente do que em outros casos, e é ao fim disso que irei analisar as diferenças entre a política de mobilidade feita através da burocracia e a política de transporte feita *in situ*. Falo aqui da transfiguração, termo emprestado de Descola (2015).

Descola traça um breve histórico do conceito de paisagem e fala de duas maneiras contemporâneas de utilizar este conceito. Uma delas expande o significado original, de uma representação estética de uma cena ou ambiente para o resultado da ação humana no ambiente, um fenômeno objetivo que pode ser estudado seguindo a atividade humana. Descola acusa esta definição de impor um valor moral no conceito, reduzindo o ambiente a um substrato a ser manipulado.

A segunda diz que a paisagem é um espaço cognitivamente e emocionalmente apreendido por humanos, sugerindo que há tantas paisagens quanto há indivíduos. Assim como a definição anterior, esta é uma forma de pensar a paisagem que, segundo Descola, desrespeita as inúmeras concepções não-modernas do termo.

Ao invés destas duas opções, Descola oferece uma terceira: a de paisagem como *transfiguração*. Segundo ele, a maneira de explorar o que a noção original de paisagem tem de mais interessante é abandonando a associação da ideia a objetos constituídos (imagens, jardins, formas de representação em geral) e optar por associá-la aos processos pelos quais estes objetos são convertidos em paisagens. Este processo é o que vem a ser denominado transfiguração.

“Quando aplicado a um sítio, a transfiguração é uma mudança deliberada de aparência, ao final da qual este sítio se torna um signo global de algo diferente daquilo que era globalmente antes de ser transfigurado, revelando e atualizando no processo alguns aspectos que possuía potencialmente. A paisagem é, a meu ver, acima de tudo um objeto intencionalmente produzido ou confeccionado por humanos para que em meio à diversidade de outros fins possíveis [...] possa também funcionar como um signo icônico no lugar de alguma outra coisa.” (Descola, 2015, tradução minha)

Este processo de transfiguração assemelha-se em muito ao que a sequência de protestos no TICEN faz. Primeiramente, pensemos no que ocorre em termos de aparência com o terminal nestes momentos. A partir dos elementos que já descrevi – os cartazes, adesivos, bandeiras, performances, cantos – vemos não somente que há uma mudança na percepção que se tem do terminal em um primeiro momento, mas também uma mudança no que é invocado ao terminal e, como consequência, o que faz parte do terminal e o que o mesmo é capaz de movimentar. Penso aqui no que diz Bateson (1972, p. 326) sobre morte e presença; especificamente, a sugestão de que a presença de algo não está predicada em sua aparição corpórea e/ou imediatamente em um local, mas na continuação de engajamentos e processos que constituam aquela coisa. Deste modo, as diversas violências protestadas nos atos de cunho feminista, antirracista e pró-LGBT não são apenas representadas nas falas, mensagens e performances no terminal, mas tornam-se iminentes

ali pela articulação de seus efeitos por pessoas que passaram por elas, direta ou indiretamente. A partir da introdução destas presenças, há uma transformação do TICEN de um local com um potencial político específico para cada uma destas causas para um local onde as mesmas e aquilo que as motiva ocorrem de fato. Este potencial é nitidamente reconhecido na recorrência do terminal como ponto privilegiado para mobilizações políticas populares.

Há o que se debater acerca da possibilidade destas transformações serem ou não algo como as transformações permanentes que Descola assinala como compondo o processo mais amplo de transfiguração. Insistindo na perspectiva global sugerida pelo autor, deixarei de me aprofundar na discussão sobre global *versus* particular, ou nos cruzamentos entre a insistência de Descola na globalidade e a proposta de Ingold de que “meu ambiente é o mundo conforme toma forma em relação a mim” (2000, p. 35).

Ao invés disso, escolherei focar na possibilidade de mudanças permanentes mais facilmente percebidas por números de maiores de pessoas. Enquanto uma delas possa ser justamente a do valor político do terminal – como já mencionei, a repetição do mesmo como palco constrói no imaginário florianopolitano a noção de que se trata de um local especial nestes termos – ficarei atento a outras mais específicas. A primeira delas, e aqui volto a falar em particular do MPL, tem a ver com o sistema de catracas.

O ato em protesto de queimar uma catraca não é apenas representativo de algo, mas é um passo dentro de uma complexa cadeia de relações que se estabelecem entre passageiros, manifestantes e o sistema de catracas. É um primeiro ensaio da transformação efetiva que o MPL imagina para o transporte em Florianópolis, e no Brasil como um todo: a abolição por completo das catracas. Uma vez tornado gratuito, o transporte não mais necessitaria da existência de catracas, e isto é explicitamente sinalizado durante as manifestações tanto nas falas quanto no ato de queima da catraca e na conclusão de alguns, mesmo que não todos, dos protestos lidando com questões de tarifa. É neste momento de finalização que os manifestantes, com ou sem a permissão prévia da polícia, pulam por cima das catracas de entrada do terminal, realizam uma última aglomeração dentro do mesmo, pintam mensagens anti-tarifa no chão das plataformas e no asfalto, e vão embora de ônibus, gratuitamente.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Em algumas ocasiões, o chamado “catracaço” foi acordado com a polícia anteriormente e realizado sem eventos. Em uma ocasião específica que

A abolição das catracas muda fundamentalmente o terminal, uma vez que libera novas formas de navegar pelo mesmo (remeto aqui à discussão do primeiro capítulo sobre a possibilidade de pagar a entrada como uma *affordance*, importante para compreender os caminhos que se faz pelo TICEN; com a tarifa zero, a necessidade básica desta *affordance* deixaria de existir). Liberar novos caminhos pelo terminal significa também reconfigurar em algum nível os caminhos que são feitos pela cidade toda. Certa vez ouvi de um passageiro que a cidade “muda” conforme quais plataformas do TICEN são usadas; isto foi, naquela ocasião, uma consideração sobre as diferenças socioeconômicas entre as variadas regiões de Florianópolis atendidas pelas linhas que partem de diferentes plataformas. (Não há ônibus para a região metropolitana na plataforma A, por exemplo, e todos os ônibus que circulam pelos morros da cidade iniciam e concluem suas linhas na plataforma B.)

Estas divisões estão ligadas às divisões entre as empresas que operam o transporte, e ao sistema de cobrança que é mantido justamente pela presença de diversos agentes privados no transporte. Embora a integração seja possível entre algumas linhas (integração aqui no sentido de um passageiro pagar apenas uma passagem para pegar mais de um ônibus para completar um único trajeto), é impossível entre outras; não se pode realizar a integração de um ônibus da Transol para um ônibus da Jotur (que liga Florianópolis e Palhoça), para citar apenas um caso. A reorganização destas divisões implementadas por motivos de cobrança significaria uma reorganização dos próprios mapas do transporte público. Voltando à discussão com Descola, podemos dizer que a abolição das catracas representaria algo como uma transformação global no TICEN e em Florianópolis em termos mais amplos.

Não apenas isso, mas o terminal e as catracas, conforme o modo que são tratados nos protestos indicam, são usados como símbolos para guiar embates contra os atuais modos de operação da mobilidade urbana. Assim como Descola descreve, a transfiguração que o MPL tenta realizar tem a ver com a existência de catracas e do terminal enquanto símbolos,

---

acompanhei, este ato foi incitado pelos participantes e a força policial que acompanhava o grupo interviu, tentando impedir. Isto gerou minutos de tensão, onde manifestantes tentavam entrar à força e a polícia mantinha uma linha física de resistência; aqueles manifestantes que estavam ao redor das catracas mas não diretamente em frente a elas observavam o que aconteciam e iniciavam os gritos denunciando os momentos de violência. Após este breve período, os policiais liberaram a passagem dos manifestantes e instauraram, durante uma hora, a tarifa zero para todos no TICEN.

e é um lado de uma tentativa de, ao transformar o transporte, transformar o que significam catracas e o TICEN.

Acredito por esse motivo que o que o MPL faz em seus protestos é uma tentativa em andamento de transfiguração de paisagem no terminal. Evidentemente que este ainda é um processo incompleto (se é que é possível ser finalizado). Mesmo assim, a insistência na possibilidade de uma cidade nova através de mudanças iniciando no TICEN fazem acreditar que o que observamos ao longo desta longa briga política pelo trânsito é uma questão eminentemente paisagística.

Este aspecto é importante para compreender as diferenças entre as estratégias empregadas pelo MPL e o método de reformulação da mobilidade manifesto nas reuniões organizadas pelo IPUF. Os pontos críticos principais destas últimas levantados pelos participantes remetem justamente à ausência daquilo que o MPL convida em seus protestos – o engajamento direto do poder público com tudo aquilo nos caminhos e meios do transporte que justamente necessita de alteração.

O MPL não tenta implementar isso do mesmo jeito que os participantes das reuniões; não há em suas táticas uma insistência de que representantes específicos da prefeitura acompanhem regiões específicas da cidade para tratar de problemas particulares. Há, todavia, uma recusa a aceitar qualquer outro caminho de diálogo senão aquele realizado exatamente na presença do transporte em ação. Os modos com que manifestantes se relacionam com ônibus, catracas e o terminal durante os protestos não servem apenas para ventilar alguma frustração, mas para evidenciar em tempo real os problemas neles identificados e as soluções propostas. Não há parte alguma da mensagem que os protestos tentam mandar que não tenha imanente em si o próprio transporte, o que difere bastante da metodologia do IPUF de coletar relatos e opiniões sobre a mobilidade em Florianópolis de cidadãos sentados em uma sala de reuniões.

Além disso, a tática dos protestos de convocar novos participantes durante os momentos de aglomeração em frente ao TICEN constrói uma proposta coletiva de mobilidade, onde se reconhece (ou se tenta estabelecer) uma congruência entre aqueles que já participam da mobilização e aqueles que ainda não tomaram esta escolha, mas que podem tomá-la por serem usuários do transporte, cidadãos em movimento pela cidade e, portanto, pessoas diretamente implicadas nas limitações que os protestos visam transformar.

Esta linha de interação – de, através da movimentação ao longo da extensão do transporte público, desenhar um eixo que percorre manifestantes, usuários-manifestantes-em-potencial e o poder público –



faz mais do que colocar o TICEN, os ônibus e as ruas como caminhos por onde a política navega, como já mencionei em outros casos no capítulo anterior. Exige uma reflexão concreta do sistema de transporte sobre si mesmo, uma dobra, por assim dizer, daquilo que é, devido à sua multiplicidade, simultaneamente o problema e o caminho da (imaginada) solução.

Por último, esta tática utiliza o movimento urbano como ferramenta de desconstrução das barreiras entre os envolvidos na proposta de diálogo. Enquanto as iniciativas oficiais da prefeitura distinguem, intencionalmente ou não, entre aqueles agentes que possuem de fato o poder de reorganização da mobilidade e aqueles que participam em uma capacidade de consultoria, os protestos do MPL subvertem esta ordem ao fixarem a presença efetiva nos caminhos do transporte como condição para as negociações. A qualidade de cidadãos, manifestantes ou não, de realizarem correspondências diretas com o transporte é o ponto de partida do MPL para alavancar o poder público ao fazer o mesmo, e através disso quebrar a rigidez dos polos de tensão do transporte. Cidadãos e manifestantes tornam-se, neste ato, capazes de coordenar as condições para o diálogo tanto quanto o poder público, ao mesmo tempo que os representantes do poder público responsáveis pelas mudanças na mobilidade são chamados a existir junto ao transporte de maneira semelhante aos usuários e funcionários do mesmo. Mais uma vez, o movimento de pessoas, veículos e poderes desestabiliza e reconfigura divisões e diferenciações de acordo com as rotas que são bloqueadas ou traçadas.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após quatro capítulos discutindo diferentes acontecimentos no TICEN, o que posso dizer sobre o terminal por vias de conclusão deste trabalho é que ele se apresenta, a meu ver, como algo semelhante a um nexo.

Digo isso porque acredito que está implícito no próprio propósito declarado de um terminal, o de convergir diferentes linhas vindas de e indo a lugares distintos. Acredito que, conforme tenho tentado demonstrar, o TICEN não se resume a um ponto em várias linhas que conectam lugares justamente porque estas linhas não são apenas traços vazios sobre os quais pessoas e veículos percorrem, mas as experiências vividas por todos aqueles que se encontram no transporte em um momento ou em outro e trazem consigo uma série de intenções, surpresas, problemáticas, oportunidades e táticas dos mais variados tipos.

Apesar de falarmos de pontos de ônibus, pontos de partida e pontos de chegada, não me parece que estejamos tratando principalmente de pontos quando falamos sobre o TICEN ou sobre os ônibus em Florianópolis. Parece, ao contrário, que tratamos de constantes metamorfoses agenciadas pelo deslocamento urbano, que trazem à tona as incontáveis potencialidades contidas no ir de encontro a alguma coisa ou algum lugar, pela primeira vez ou não.

Deste modo, chamo o TICEN de nexo porque considero difícil localizá-lo definitivamente como um ponto em tantas linhas. As transformações que acontecem ao longo dos movimentos por Florianópolis e que dizem respeito ao TICEN de alguma forma ou outra colocam-no em diferentes posições dentro de diferentes circuitos. Nas inúmeras jornadas diárias da capital, não só o TICEN pode estar mais perto ou mais longe de focos de interesse para distintas pessoas – mais perto ou mais longe do trabalho, de casa, de locais de estudo, de locais de lazer – ele também está incorporado ao conhecimento sobre a cidade de maneiras diferentes. Há aqueles para quem o TICEN representa um constante diário; há aqueles para quem o TICEN é algo que surge diretamente em suas vidas apenas quando vão encontrar determinados familiares, como o caso de uma passageira que certa vez conheci. Mesmo indiretamente, o terminal influi nos trajetos cotidianos de formas variadas. Penso, como meio de exemplo, nos momentos em que o mesmo para por algum motivo ou outro. Isto significa a interrupção absoluta de determinados caminhos e virtualmente um não-fator para outros, e aponta para a necessidade de adentrar nas vicissitudes das formas de movimento manifestas no TICEN.

Para esclarecer este tipo de observação, devo detalhar algumas questões metodológicas da pesquisa. Quando comecei a perceber nitidamente que estudava um contexto onde o que imperava era o movimento, isto mudou sensivelmente meu foco etnográfico – ou melhor, direcionou meu foco etnográfico com maior eficácia. Logo percebi o valor essencial manifesto neste trabalho de levar a sério a etnografia como aprendizado com aqueles com quem se estuda. Se tinha isso como orientação metodológica básica mesmo desde antes de iniciar o período de campo, foi a partir do momento em que percebi melhor que *formas* de aprendizado ocorriam no TICEN que pude mais profundamente me engajar com estes processos.

É evidente que uma certa ideia abstrata de movimento estava na base de meu interesse inicial de pesquisar o TICEN. Esta não foi uma categoria que surgiu espontaneamente em campo. Porém, minha convivência enquanto pesquisador no terminal transformou minhas concepções iniciais. Se entrei em campo preocupado com os limites entre a corporeidade humana e os materiais que compõem a cidade, logo virei minha uma atenção para como o transporte público revela a força que estar em movimento em um ambiente concreto exerce sobre a socialidade e sobre a política.

Este potencial transformativo do transporte público faz com que “onde fica o TICEN?” torne-se uma pergunta bastante difícil de ser respondida. Poderia respondê-la com alguns marcadores amplamente reconhecidos por quem conhece a cidade de Florianópolis (o terminal fica ao lado da rodoviária, quase em frente ao chamado camelódromo do centro e algumas poucas centenas de metros do recentemente reformado Mercado Municipal). Poderia respondê-la dando um endereço. Nenhuma destas escolhas teria êxito em capturar o local do TICEN – ou melhor, os locais do TICEN – nas histórias e nas vidas de quem navega pela ilha.

O TICEN também não só se resume a alguns limites físicos ou cartográficos estáveis. Se, como argumentei no capítulo final, há acontecimentos que são trazidos para o terminal nos momentos de manifestação, o próprio terminal também estende-se para além de um único terreno em outros momentos. Os protestos são um destes momentos, quando se vê uma pequena massa de pessoas se esticando desde o terminal até as ruas do centro e levando mensagens que fazem referência direta ao TICEN e ao transporte como um todo. No caso dos protestos de julho de 2013, esta massa não foi tão pequena (estimativas oficiais colocam os participantes nas dezenas de milhares). De qualquer modo, o ponto central de início dos protestos, antes de se tornar as duas pontes ativas de Florianópolis (ocupadas e paralisadas), foi o terminal.

Tomado por manifestantes que ocupavam suas entradas e transbordavam para os seus arredores, as dimensões do terminal cresciam junto com os circuitos de informação e movimento que articulavam-no com o centro da cidade como foco de mobilização.

O que permanece constante é sua capacidade de aglomerar e transformar caminhos. A conexão entre circuitos que se observa no terminal não é apenas uma questão prática ou utilitária, mas tanto o potencial quanto a efetivação de mudanças e aprendizados em como lidar com Florianópolis, seus habitantes e visitantes e sua infraestrutura.

Mais uma vez repito que esta observação está ligada não apenas ao que observei em campo, mas à maneira com que me engajei com aquilo que acontecia. Mais importante, a própria experiência de pesquisa foi, no sentido mais pleno, uma realização da dinâmica sistêmica que descrevi no segundo capítulo deste trabalho. Minha função de etnógrafo ao traçar os diversos sistemas que encontrei não foi a de juntá-los, como peças de um quebra-cabeça, para formar uma visão “mais objetiva” de uma totalidade. Isto seria tentar, a partir de partes que não correspondem exatamente a este todo, restituir um sistema de transporte e informação maior, o que foi justamente o que a pesquisa de campo serviu para colocar em cheque. Além disso, nada nestes sistemas que encontrei sugere que uns tenham lacunas feitas para serem preenchidas pelos outros. Desta maneira, tecer uma narrativa analítica sobre esta multiplicidade não é um exercício de adição de pedaços incompletos, mas o exercício de caminhar, ativando, construindo e aproveitando caminhos que passam a atravessar estes sistemas. Enquanto etnógrafo, coloquei a mim mesmo e a tudo aquilo que me acompanha em meus movimentos em relação com estes tantos outros circuitos.

Por esse motivo afirmo que se há resultados nesta pesquisa, eles não advêm de um esforço de desvendar ou iluminar os espaços em branco entre uns ou outros circuitos que vieram à minha atenção. Ao invés disso, surgem da locomoção não só de meu corpo enquanto etnógrafo e cidadão pelos caminhos de outros agentes quanto pelas ideias, afetos, conceitos e avaliações que se movem junto comigo e junto também dos passageiros, dos ônibus, dos funcionários do transporte, do poder público, de organizações políticas e de tantas paisagens urbanas imagináveis que vêm à tona com estes fluxos. Quando insisto em dizer que meu trabalho foi um sobre movimentos, não é apenas porque considero que *analisei* movimentos mas porque considero que o trabalho *se constituiu* enquanto movimento.

Escolhi não gastar tanta tinta falando extensivamente sobre minhas próprias percepções subjetivas no terminal, ao menos não mais do que o

necessário para tornar compreensíveis os dados etnográficos que apresentei. Tomei este caminho simplesmente por acreditar que o que havia de mais interessante a ser estudado eram os atritos da vida social em movimento conforme vistos com foco naquilo que, para mim, era novidade. A escolha do etnógrafo torna-se imediatamente visível ao mesmo tempo que sua presença é cuidadosamente regulada. Em momento algum o intuito disso foi ocultar alguma coisa sobre a parcialidade da pesquisa, que acredito estar escancarada tanto no texto quanto nesta fala. Muito pelo contrário – a ideia era que o TICEN fosse visto com a particularidade de um etnógrafo sem que suas preocupações particulares tomassem conta da discussão. Aproveito então este momento para tomar o caminho inverso e, partindo novamente de informações contidas no texto, revelar-me comprometido nos movimentos que descrevo e assim jogar alguma luz a mais nas características metodológicas da pesquisa.

Em um momento do terceiro capítulo, descrevo um percebido desequilíbrio demográfico de gênero no terminal quando passo a observar que, numericamente falando, mulheres compõem a massa de passageiros em maior escala do que homens, ao mesmo tempo que o contrário é verdadeiro no caso de funcionários do transporte. Maiores discussões teóricas de gênero à parte, descrevo isso junto a uma análise sobre como o terminal, tanto em sua construção física quanto no seu ritmo de pessoas, transforma-se e toma dimensões diferentes de acordo com os caminhos usados para chegar até ele e para utilizá-lo como ponte de conexão. Estes exercícios, assim como quando continuo esta discussão para falar um pouco sobre as regras não-ditas de convivência no TICEN (especificamente focando no gênero), resgatam de alguma maneira coisas que falei anteriormente.

O que quero dizer com isso é que, para observar estes acontecimentos, tive que empregar estratégias de movimento semelhantes, se não iguais, àquelas empregadas por quem, através do movimento, situa-se frente a outro e delega a ele (ou ela) um lugar em seu ambiente. Isto significa que para melhor observar as ocasiões onde convivência, gênero e paisagem se cruzavam, tive que abordar situações consciente do posicionamento que tomava frente aos diferentes atores, trabalhando dentro disso não apenas meus interesses de pesquisa mas meus próprios afetos e vontades. Optar por ajudar ou não alguém em uma situação de conflito ou então direcionar-me a um sujeito ou a outro para aprender mais sobre os acontecimentos que acompanhava são escolhas não apenas de pesquisa mas de comportamento pessoal no sentido mais íntimo e particular do termo. Ao mesmo tempo, fazia isso – às vezes consciente, às vezes não – com base naquilo que me era oferecido por

outros em termos de possibilidade de interação, o que inclui aqui elementos claramente afetivos.

Se isso me dá ferramentas essenciais para entender como estes processos onde agentes situam-se mutuamente ocorrem, também certamente fechou meus olhos em alguma medida para uma coisa ou para outra. Adotar uma estratégia de posicionamento significa fechar-se para as possibilidades de outra. Mas é isso que está envolvido em aprender a navegar por uma cidade – a experimentação de um caminho em favor do outro, com a possibilidade futura de se trocar as opções e assim praticar a cidade de forma mais complexa. Em alguma etapa da pesquisa passei a analisar com mais cuidado os movimentos afetivos que observava em outros nestes momentos, não apenas no sentido de como se moviam pelo afeto mas de como o mobilizavam para seus próprios fins.

Há aspectos do terminal e do transporte em termos mais gerais que precisam vir acompanhados de informações históricas para serem plenamente compreendidos. É o caso das mudanças nas linhas de ônibus e dos trajetos urbanos a partir da própria implementação do sistema de terminais no início dos anos 2000, por exemplo. Escolhi não tratar destes assuntos neste trabalho por uma convicção própria de onde estava aquilo que o TICEN pode oferecer de mais rico em termos de pesquisa científica social (ao menos dentro do escopo e do limite de tempo de uma pesquisa de mestrado).

Tentei capturar, ao longo destas cento e poucas páginas, algo da incerteza presente no cotidiano de um sistema de transporte cujas limitações são constantemente postas em evidência por aqueles que o utilizam. Não faço ou afirmo isso com intenções críticas. Deixo coisas deste tipo para meus momentos particulares enquanto passageiro de ônibus. Minha afirmação vem do fato de que é nestes eventos inesperados que se constrói muito do que há de mais complexo que ocorre no terminal. Este foi o motivo de encontrar vários caminhos passageiros e através dos cruzamentos (imediatos ou nos momentos de análise) destes fluxos tentar desvendar a teia de descobertas que se mostra tão presente no dia a dia do TICEN. Uma pesquisa histórica ou estatística certamente teria importantes fatos a constatar sobre a natureza da mobilidade em Florianópolis, mas não aqueles que, devido a minhas próprias experiências no terminal considerei os mais ricos.

As rotas metodológicas e analíticas que procurei seguir foram orientadas em partes iguais pelas necessidades que surgiram em campo e pela minha própria curiosidade de seguir determinadas pistas. É claro que, como em qualquer trabalho etnográfico, abandonei algumas intenções de pesquisa e adaptei outras conforme os acontecimentos em campo

exigiram. Mesmo assim, tentei desenvolver cientificamente algo que se assemelha a uma experiência usual do terminal. Cheia de rostos passageiros, caminhos que se atravessam e logo se abandonam, encontros anônimos, conflitos, tropeções, esbarrões, surpresas, sons, sentimentos e desejos. Optei por isso por acreditar que o que chamava mais alto no terminal era o seu ritmo e não histórias em particular.

Acredito que meu tempo em campo e tudo de novo que descobri durante ele tenha justificado esta opção. De qualquer maneira, o TICEN, assim como os emaranhados urbanos de Florianópolis, segue para muito além.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGIER, Michel. *Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos*. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.
- AMIN, Ash. *Land of strangers*. Cambridge: Polity, 2012.
- ATKINSON, Rowland. The ecology of sound: the sonic order of urban space. *Urban Studies*, vol. 44, n. 10, pp. 1905-1917, 2007.
- AUGÉ, Marc. *Non-places: introduction to an anthropology of supermodernity*. Londres e Nova Iorque: Verso, 1995.
- BARAD, Karen. *Meeting the universe halfway: quantum physics and the entanglement of matter and meaning*. Durham e Londres: Duke University Press, 2007.
- BATESON, Gregory. *Steps to an ecology of mind*. Northvale: Jason Aronson Inc, 1972.
- BUTLER, Judith. *Gender trouble: feminism and the subversion of identity*. Nova Iorque: Routledge, 1990.
- \_\_\_\_\_. *Bodies that matter: on the discursive limits of "sex"*. Nova Iorque: Routledge, 1993.
- \_\_\_\_\_. *Frames of war: when is life grievable?* Londres e Nova Iorque: Verso, 2009.
- CARNEIRO DA CUNHA, Manuela. *Cultura com aspas*. São Paulo: Cosac Naify, 2009.
- \_\_\_\_\_. *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- COELHO DE SOUZA, Marcela e COFFACI DE LIMA, Edilene (orgs.). *Conhecimento e cultura: práticas de transformação no mundo indígena*. Brasília: Athalaia, 2010.

CLIFFORD, James e MARCUS, George (orgs.). *Writing culture: the poetics and politics of ethnography*. Berkeley e Los Angeles: University of California Press, 1986.

DE CERTEAU, Michel. *The practice of everyday life*. Berkeley: University of California Press, 1984.

DELEUZE, Gilles. *Negotiations*. Nova Iorque: Columbia University Press, 1990.

\_\_\_\_\_. *Difference and repetition*. Nova Iorque: Columbia University Press, 1994.

DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. *A thousand plateaus: capitalism and schizophrenia*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1987.

\_\_\_\_\_. *What is philosophy?*. Nova Iorque: Columbia University Press, 1994.

DELEUZE, Gilles e PARNET, Claire. *Dialogues*. Nova Iorque: Columbia University Press, 1987.

DERRIDA, Jacques. *Writing and difference*. Londres: Routledge, 2001.

DESCOLA, Philippe. *Landscape as transfiguration*. Conferência proferida como a Edvard Westermarck Memorial Lecture of 2015 na House of Sciences and Letters, Helsinki, Finlândia em 22 de outubro de 2015.

FOUCAULT, Michel. *A história da sexualidade, vol. 1: a vontade do saber*. Rio de Janeiro: Graal, 1977.

GALLOIS, Dominique Tilkin. Os Wajãpi frente à sua cultura. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, v. 32, p. 1-14, 2005.

GIBSON, James J. *The ecological approach to visual perception*. Nova Iorque: Psychology Press, 1986.

GOLDMAN, Márcio. *Alguma antropologia*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1999.

GOLDMAN, Márcio e VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. Introduction to post-social anthropology. *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, vol. 2, n. 1, pp. 421-433, 2012.

HARAWAY, Donna. *Simians, cyborgs and women: the reinvention of nature*. Nova Iorque: Routledge, 1991.

ILIADIS, Andrew. Informational ontology: the meaning of Gilbert Simondon's concept of individuation. *communication +1*: vol. 2, n. 1, 2013.

INGOLD, Tim. *The perception of the environment: essays on dwelling, livelihood and skill*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2000.

\_\_\_\_\_. Da transmissão de representações à educação da atenção. *Educação*, vol. 33, n. 1, pp. 6-25, 2010.

\_\_\_\_\_. *Being alive: essays on movement, knowledge and description*. Nova Iorque e Londres: Routledge, 2011.

\_\_\_\_\_. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. *Horizontes Antropológicos*, ano 18, n. 37, pp. 25-44, 2011.

\_\_\_\_\_. *Making: anthropology, archaeology, art and architecture*. Nova Iorque e Londres: Routledge, 2013.

\_\_\_\_\_. *On human correspondence*. Conferência proferida como a Huxley Memorial Lecture de 2014 no Stevenson Lecture Theatre, 17 nov. 2014.

KEANE, Webb. Affordances and reflexivity in ethical life. *Anthropological Theory*, vol. 14, n. 1, pp. 3-26, 2013.

MCCORMACK, Carol e STRATHERN, Marilyn (orgs.). *Nature, culture and gender*. Cambridge: Cambridge University Press, 1980.

LATOUR, Bruno. How to talk about the body?: the normative dimension of science studies. *Body and Society*, vol. 10, n. 2-3, p. 205-229, 2004.

\_\_\_\_\_. *Reassembling the social: an introduction to Actor-Network Theory*. Oxford: Oxford University Press, 2005.

LEENHARDT, Maurice. *Do kano: la personne et le mythe dans le monde mélanésien*. Paris: Gallimard, 1971.

LÉVY-BRUHL, Lucien. *The "soul" of the primitive*. Londres: George Allen & Unwin, 1928.

LOGIT ENGANHARIA CONSULTIVA; STRATEGY&; MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE ADVOGADOS. *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis – PLAMUS*. Florianópolis: Logit Engenharia Consultiva, 2015.

MALUF, Sônia Weidner. Por uma antropologia do sujeito: da Pessoa aos modos de subjetivação. *CAMPOS – Revista de Antropologia Social*, vol. 14, n. 1-2, pp. 131-158, 2013.

MAUSS, Marcel. Uma categoria do espírito humano: a noção de pessoa, a de "Eu" [1938]. In: MAUSS, Marcel. *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2011.

MAYOL, Pierre. Primeira parte: morar. In: DE CERTEAU, Michel; GIARD, Luce & MAYOL, Pierre. *A invenção do cotidiano: 2. Morar, cozinhar*. Petrópolis: Vozes, 2000.

NANCY, Jean-Luc. *Being singular plural*. Stanford: Stanford University Press, 2000.

PEIRANO, Mariza. A favor da etnografia. In: Anuário Antropológico/92. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1994.

SCHWARTZ, Hillel. The indefensible ear: a history. In: BACK, Les e BULL, Michael (orgs.). *The auditory culture reader*. Londres: Bloomsbury Academic, 2004, pp. 487-501.

SCIREA, Luísa Bonetti. Etnografando o ônibus: individualismo e gênero em Florianópolis. *Todavia*, ano 3, n. 5, pp. 60-68, 2012.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973, p. 11-25.

SIMONDON, Gilbert. *L'individu et sa genèse physico-biologique*. Paris: Presses Universitaires de France, 1964.

STRATHERN, Marilyn. *The gender of the gift*. Los Angeles: University of California Press, 1988.

VELHO, Gilberto. *Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

VIANNA, Adriana R.B. Quem deve guardar as crianças? Dimensões tutelares da gestão contemporânea da infância. In: LIMA, Antonio Carlos de Souza (org.). *Gestar e gerir. Estudos para uma antropologia da administração pública no Brasil*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2002.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. Os pronomes cosmológicos e o perspectivismo ameríndio. *Mana*, vol. 2, n. 2, pp. 115-144, 1996.

\_\_\_\_\_. “Transformação” na antropologia, transformação da “antropologia”. *Mana*, vol. 18, n. 1, pp. 151-171, 2012.

\_\_\_\_\_. *Who's afraid of the ontological wolf?* Conferência proferida como a 2014 Annual Marilyn Strathern Lecture na St. John's Divinity School, Cambridge, Reino Unido em 30 de maio de 2014.



## REFERÊNCIAS DE DOCUMENTOS JURÍDICOS

BRASIL. Lei nº 12.587, de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 27/01/2016.





## REFERÊNCIAS DE REPORTAGENS

Agência Brasil. *Passagem de ônibus e metrô no DF fica em média 40% mais cara a partir de hoje*. Acesso em 30/01/2016. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-09/passagem-de-onibus-e-metro-no-df-fica-em-media-40-mais-cara-partir-de-hoje>.

G1. *Passagem de ônibus em Curitiba sobe para R\$ 3,70 em fevereiro*. Curitiba, 2016a. Acesso em 30/01/2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/01/passagem-de-onibus-em-curitiba-sobe-para-r-370-em-fevereiro.html>.

\_\_\_\_\_. *Passagens de ônibus aumentam neste domingo em BH e região*. Belo Horizonte, 2016b. Acesso em 30/01/2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2016/01/passagens-de-onibus-aumentam-neste-domingo-em-belo-horizonte.html>.

\_\_\_\_\_. *Para conseguir passe livre em SP 'é melhor eleger um mágico', diz Haddad*. São Paulo, 2016c. Acesso em 30/01/2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/01/para-conseguir-passe-livre-em-sp-e-melhor-eleger-um-magico-diz-haddad.html>.

Gazeta Online. *Passagem do Transcol vai subir para R\$ 2,75 a partir de segunda*. Acesso em 30/01/2016. Disponível em: <http://www.gazetaonline.com.br/conteudo/2016/01/noticias/cidades/3920233-passagem-do-transcol-vai-subir-para-r-2-75-a-partir-de-segunda.html>.

Infonet. *Maioria das capitais desponta aumento de passagem*. Vitória, 2015. Acesso em 30/01/2016. Disponível em: <http://www.infonet.com.br/cidade/ler.asp?id=181131>.