

# O “Quadro da Perturbação”: A Rota de Conflitos nos Trajetos de Ônibus do Rio de Janeiro<sup>1</sup>

## The “Disturbance Frame”: The Path of Conflicts in Rio de Janeiro’s Bus Routes

Vittorio da Gamma Talone<sup>2</sup>

### Resumo

Nesse artigo pretendo mostrar, baseado em um trabalho de campo em três diferentes linhas de ônibus, como junto ao contexto de “violência urbana” no Rio de Janeiro emerge um “quadro da perturbação”, uma sensação de desordem e caos urbano que invade as dimensões mais cotidianas do cenário urbano carioca, arrastando-se invasivamente para os trajetos das pessoas em suas locomoções pela cidade.

**Palavras-chave:** violência urbana, ônibus, conflito.

---

<sup>1</sup> O presente trabalho se apoia sobre um dos aspectos da pesquisa que realizei em meu mestrado, sendo orientado pelo professor Alexandre Werneck.

<sup>2</sup> Vittorio Talone (vittorio.talone@gmail.com) é pesquisador associado ao Núcleo de Estudos da Cidadania, Conflito e Violência Urbana da Universidade Federal do Rio de Janeiro (NECVU-UFRJ). É mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA-UFRJ) e bacharel em Ciências Sociais pela UFRJ

## **Abstract**

In this article I intend to show, based on a fieldwork in three different bus lines, how a “disturbance frame” – a sense of urban chaos that invades the most everyday dimensions of Rio de Janeiro's urban setting, crawling invasively towards the paths of people in their locomotion through the city – emerges along with the Rio “urban violence” context.

**Keywords:** urban violence, bus, conflict.

## 1. Introdução

São frequentes e variadas as reclamações daqueles que fazem uso dos ônibus para se deslocarem pela cidade do Rio de Janeiro. Não é incomum nos depararmos com as seguintes falas para dar sentido a algum problema que tenha ocorrido: “O Rio de Janeiro é um inferno”, coloca um jovem morador da Taquara (Zona Oeste da cidade) sobre suas idas à Central do Brasil, onde trabalha; “Aqui é absurdo”, diz uma estudante universitária que tem aulas no centro da cidade; “É Rio de Janeiro, né...”, afirma uma moradora da Zona Norte que trabalha na Zona Sul. A cidade é vista como um cenário onde acaba sendo inevitável ingressar em discussões, desentendimentos e/ou ser assaltado, furtado, desrespeitado, entre outros exemplos. Passageiros e funcionários das empresas de ônibus se locomovem e agem pela cidade a partir desta construção.

Misse (1999) descreve como o Rio de Janeiro é marcado por uma acumulação social da violência urbana, caracterizando-se pelo fato de que as pessoas passam a enxergar uma maior possibilidade de serem vítimas daquilo que entendem como “violência” e, como acrescentarei, de serem absorvidas por uma conjuntura em que há a potencialização da possibilidade de conflitos que afetariam negativamente – na consideração das mesmas – o andamento da rotina.

Sendo o Rio de Janeiro uma cidade tomada por diferentes representações de “violência” (Machado da Silva, 1993 e 2010; Silva e Milito, 1995), quero propor aqui que, conjugado a isso, ergue-se juntamente um *quadro da perturbação*<sup>3</sup>, no qual as pessoas veem suas rotinas permeadas prejudicialmente por diferentes possibilidades e formas de serem absorvidas

---

<sup>3</sup> Trata-se de um conceito propositivo, tendo servido de ideia base para a noção de Distopia Realizada que desenvolvi junto a meu orientador em minha dissertação de mestrado.

por algum tipo de conflito. Nesse sentido, lidamos com variados entendimentos de incômodos potenciais no decorrer do dia a dia: a) no receio em relação ao “outro” com que estabelecemos contato imediato em nossas rotinas, de forma que o definimos no imediatismo da ameaça à integridade física, emocional e/ou patrimonial; e b) na condição e planejamento com que os ônibus circulam pela cidade, levando aqueles que fazem uso do transporte necessariamente a um conflito onde não se busca o “acordo” (Boltanski e Thévenot, 1991). Tais considerações não se tornam algo que impossibilita a continuidade da rotina, a vida social no Rio de Janeiro, mas se dão reiteradamente por aqueles que se deslocam por seu espaço, sendo um elemento constitutivo e problemático da vida na cidade.

As elaborações teóricas e analíticas presentes neste artigo estão baseadas em um trabalho de campo realizado sobre viagens de ônibus<sup>4</sup>. Esse transporte se mostrou o ambiente ideal para o estudo, pois, como espaço privilegiado de mobilidade urbana (Caiafa, 2002), apresenta-se como um lugar propício para pensar contatos diretos entre diferentes passantes em distintas áreas da cidade. É nele que a questão destacada se torna contextualmente localizada, já que oferece a oportunidade de observar *in loco* como situações de conflitos cotidianos tomam forma.

## **2. “Violência urbana”: autoconcepções de vitimização**

Meu exercício agora consistirá em analisar as autoconcepções de vitimização provindas do cenário de atual de “violência urbana” no Rio de Janeiro, em

---

<sup>4</sup> Trabalho que se deu por meio, primeiramente, da observação participante realizada nos meses de março, abril, início de maio e setembro de 2014; e, posteriormente, por entrevistas feitas entre setembro e novembro do mesmo ano. A pesquisa foi efetuada sob três diferentes linhas de ônibus: a antiga 332 (Castelo-Taquara), 474 (Jacaré-Jardim de Alah) e 498 (Penha Circular-Cosme Velho). Com elas procurei cobrir certas áreas da Zona Norte, Zona Sul, Zona Oeste e Centro do Rio de Janeiro.

que as pessoas interpretam que é grande a possibilidade de serem afetadas por algo que entendam poder lhes causar algum tipo de dano.

Há uma série de relatos e situações observadas – e, portanto, representadas<sup>5</sup> – que dizem respeito a furtos pelas janelas dos veículos no Centro, área entendida como perigosa pelos usuários de ônibus e pedestres; “crackudos” (jovens construídos pelos passageiros das linhas como perigosos usuários de drogas) pela mesma região e outras áreas da Zona Norte; roubos imprevisíveis; agressão, baderna e tensão em regiões em que pessoas tentam embarcar de graça nos coletivos; homens se aproveitando das situações de ônibus cheio e desrespeitando a integridade física das mulheres; motoristas em função dupla – funcionários que conduzem o veículo e realizam a função do cobrador – que se estressam pelas demandas de sua profissão e geram situações de desrespeito, desentendimentos e agressão com os usuários; passageiros que se fingem de estudantes para enganar os motoristas e não pagar passagem; entre outros elementos.

Assim, como propõe Misse (1999), observamos um panorama marcado pela acumulação de variados signos de insegurança e perigo social unificados no termo de “violência urbana”. O Rio de Janeiro estaria sofrendo com os efeitos dessa “violência”, levando seus residentes a uma reação de insegurança e medo (Leite, 2000).

É um cenário em que os cariocas se veem como vítimas potenciais nas situações permeadas por signos representados a partir da noção de “violência urbana”: arrastões, assaltos, tiroteios, baderna e brigas, por exemplo, produzindo um sentimento de receio diante das crescentes ameaças à integridade física, emocional e patrimonial. Trata-se, então, de uma sensação

---

<sup>5</sup> A noção de representações é importante neste trabalho, pois lido com a forma como os atores articulam sentidos em relação às suas experiências (Porto, 2006), compondo um quadro de significações: as pessoas expressam visões de mundo em que tentam explicar e conferir significado às situações que vivenciam.

de vulnerabilidade (Batista, 2003) – presente nas ruas do Rio de Janeiro desde meados dos anos 1990, de acordo com Silva e Milito (1995) –, moldando um quadro de desconfiança, pois as representações da violência teriam invadido tentacularmente o cotidiano em suas dimensões aparentemente mais íntimas.

Como destaca Das (2007) ao narrar a vida de pessoas e comunidades particulares que estariam inseridas em eventos traumáticos, há formas em que um caso se agarra com tentáculos na vida cotidiana e se desdobra na vida ordinária. O perigo de ser violado não está no passado por quem passa por eventos marcantes – ou mesmo para aqueles que apenas tenham sabido do ocorrido em alguns casos, o que pode ser visto em Vaz (2009) –, como roubos ou homicídios. E “antecipações de futuros estados de coisas são conjecturas sobre o que deve ser esperado ou temido (...)” (Schütz, 1943, p.137).

Os passageiros das linhas estudadas expõem de maneira variada suas ponderações a respeito de determinadas localidades. Uma moradora da Taquara, de cerca de 20 anos de idade, por exemplo, relata sua preocupação de ir para a Ilha do Governador a partir de histórias já ocorridas com conhecidos, ilustrando determinados perigos possíveis: “[meus pais] contam histórias assim (...) de um cara entrar com arma e colocar canivete à mostra [para assaltar ônibus]”. Entre outros exemplos: “Minha amiga foi assaltada de fora do ônibus (...). Muita gente perde o celular ali”, lembra uma adulta sobre o centro da cidade, onde trabalha; “Meus dois filhos já foram assaltados”, diz uma moradora de 50 anos do Complexo da Maré, justificando seu medo de andar em ônibus vazio indo para o bairro Bonsucesso, na Zona Norte, à noite.

Na linha 474, em 7 de janeiro de 2014, um motorista foi morto a tiros por volta das 6h enquanto realizava o embarque e desembarque de passageiros

em um ponto na rua São Luiz Gonzaga, na altura do bairro de São Cristóvão. Em uma de minhas viagens nesta linha – 3 de abril, às 14h10 – os motoristas do ponto final discutiam entre si e com o fiscal sobre a necessidade de ocupação do ônibus e do horário do motorista que fora assassinado. Nenhum dos condutores presentes queria dirigir o veículo em que o assassinato ocorreu e pegar o horário do mesmo, cujo início se dava em torno das 5h30. “Só vai pegar quem quiser. Se tiver que mandar, não vão aceitar”, diz um motorista, mostrando que ninguém queria dirigir o ônibus em questão por determinação da empresa; “O cara foi. O que tá ali é o ônibus”, argumenta um trocador que não vê problema em trabalhar no ônibus sob discussão. “Bom, pega quem quer”, conclui o motorista entrando em seu ônibus, dando a entender novamente que alguns condutores não querem dirigir o veículo por obrigação.

Vemos então como um dos signos de violência urbana, o homicídio, causa efeitos que se prolongam no decorrer da rotina dos funcionários do transporte. Alguns motoristas do 474 evitam trabalhar em um ônibus onde já ocorreu um assassinato: “Pô, já morreu um camarada ali.”, “Quem quer pegar horário que teve tiroteio?”. Portanto, não querem ocupar a hora em que o crime teve lugar. O trauma do ocorrido se mostra presente: é algo que permanece sendo falado entre os condutores, pois os mesmos muitas vezes devem continuar realizando suas atividades em um ambiente (veículo e rua) já marcado por algum elemento ou prática entendida sob o signo de “violência”.

Machado da Silva (2010) liga o problema da “violência urbana” à produção de uma linguagem prática que serve como referência comum às ações das pessoas. Nesse sentido, ela seria a referência que confere sentido às práticas corriqueiras e ao debate coletivo. O perigo e a desconfiança se viram para a relação com o outro que travamos contato no dia a dia, e passam a ser definidos em diferentes situações no imediatismo da ameaça à integridade

física, emocional e patrimonial de cada um, que são os “pressupostos da continuidade regular das atividades rotineiras” (Ibidem, p. 287).

Em uma quinta-feira – 27 de março, às 12h – uma senhora de pouco mais de 50 anos entra na linha 498, sentido Penha Circular, aparentemente abalada, e diz em voz alta a quem estava por perto: “Tomara que não assaltem esse ônibus”. E prosseguiu, contando para os passageiros o que tinha acontecido:

Ah, teve assalto na frente, tô bamba ainda. Estava no ônibus vindo para cá [*na altura da Candelária*], querendo passar pela Central. Perguntei para o rapaz que estava atrás de mim na fila se passava pela Central. Ele respondeu direitinho até. E na minha frente tinha entrado um rapaz falando no celular (...) Do nada só vi o moço que estava atrás de mim tirar aquela coisa preta da debaixo da camisa, nem quis olhar direito. Acho que era uma 38, sabe? Aquela 38. Foi direto em cima de um rapaz e disse: “Me passa o dinheiro que você pegou no banco agora”. (...) Para você ver, não dá mais para saber, sabe? Era o cara que estava comigo na fila, falei com ele. Ai ele entra lá e assalta, não dá para confiar mais em ninguém. E o cara do celular disse que achou que ia levar o celular dele, fiquei pensando que ele podia estar junto com o outro. Entraram juntos, ele tava no celular e nem foi roubado, não sei, né? Podem achar que eu estava junta também [*risos*], entrei falando com ele. Não dá para saber.

A passageira se surpreende com o fato de que uma das práticas entendidas pelo termo da “violência urbana”, o roubo, não partiu de alguém que ela achava que poderia efetivá-la. Os modelos de antecipação de riscos são colocados em xeque (Chateauraynaud, 2012) com as representações atuais de “violência urbana”; são situações em que a confiança é rompida e a desconfiança pode ser entendida como necessária em relação àqueles com que interagimos. Uma idosa em Bonsucesso, na linha 498, às 11h do dia anterior a esse relato, me contou que suas filhas sempre a esperam nos pontos do coletivo quando ela “decidi[e] tomar ônibus”, pois elas teriam “muito



medo que algo aconte[cesse]”. Quando indago sobre o que elas teriam medo, a senhora me respondeu que de qualquer um e de qualquer coisa.

### **3. Conflitos em movimento: o “quadro da perturbação” no Rio de Janeiro**

Agora pretendo delinear como, associado ao cenário de “violência urbana” destacado no primeiro tópico, emerge um “quadro da perturbação”. Trata-se de um conjunto de noções ao qual as pessoas fazem referência ao pensar e agir no Rio de Janeiro, e que, portanto, dá sentido às suas práticas.

A atuação dos signos da “violência urbana” impacta negativamente certos conflitos cotidianos – que podem ser um modo de relação social (Simmel, 1904) –, de forma que estes passam a ser entendidos como indesejáveis. Ao sugerirem que a vida social no Rio de Janeiro demandaria diariamente muita “paciência” e “educação” das pessoas umas para com as outras para se manter de forma mais harmônica, alguns passageiros indicam, ao mesmo tempo, a existência e predomínio de comportamentos opostos a esses em suas rotinas, sinalizando uma imprevisibilidade quanto à reação que outros podem vir a ter em um dado conflito, e passando este, então, a ser projetado por uma expectativa negativa em que se procura evitá-lo.

Em uma perspectiva pragmatista, Cefaï (2009) elabora um conceito de experiência que inclui dimensões de afetividade, teste prático, memória e interação. Portanto, tendo em vista uma experiência na cidade em que as pessoas criam expectativas embasadas em seus conhecimentos passados – como uma “regra de experiência” (Weber, 1993) a partir da qual desenvolvem um *know-how* de como se deve percorrer a cidade –, percebe-se

um domínio de relações que se dão no decorrer das viagens de ônibus carregado por antecipações “negativas”.

O “quadro da perturbação” é construído com base nas experiências da vida diária na cidade e nas expectativas que se dão a partir delas. Com isso, o importante exercício a que agora me dedicarei diz respeito à análise dos conflitos mais presentes em uma viagem de ônibus – e que dão forma ao que aqui proponho – do ponto de vista dos funcionários dos ônibus (motoristas e trocadores) e dos passageiros das linhas em que este trabalho se apoia.

### **3.1 Motoristas e trocadores: serviços em público**

Os funcionários dos ônibus são “agentes de execução” (Joseph, 1992), pois devem colocar em prática suas funções em público e responder por elas com propriedade em termos de competência técnica e comunicativa. Dessa forma, tratamos de um emprego cujas descrições das atividades oficiais costumam não descrever as simultaneidades, ambiguidades, tensões e problemas aos quais os condutores estão submetidos.

O dia de trabalho de um motorista pode ter problemas antes mesmo de começar. Nas linhas 498 e 474 presenciei casos de condutores que chegam aos pontos finais em seus horários costumeiros de início de trabalho, mas acabam esperando muito tempo para começar a dirigir um ônibus devido a mudanças de horário por parte das empresas. Com isso, eles, que deveriam realizar três viagens de ida e volta, totalizando 7 horas de trabalho, acabam sempre ultrapassando essas 7 horas.

Já resolvido o primeiro problema, os mesmos recebem determinações de horas e passageiros a cumprir em seus trajetos. O motorista coloca-se em seu assento, próximo ao motor, e dá início à viagem. Muitos se queixam do calor

em suas cadeiras (próximas ao motor), sendo o motivo pelo qual colocam toalhas, bandeiras ou panos para cobri-las, afirmando aliviar o desconforto.

Os profissionais em questão costumam reclamar do tempo de viagem cobrado, pois o mesmo seria “muito apertado” para ser cumprido tendo em vista as várias obras pelas quais o Rio de Janeiro vem passando e que levam a alterações no itinerário a ser realizado pelas linhas que dirigem, sendo uma fonte de confusão na realização dos trajetos. Nos ônibus frequentados, observei motoristas das mesmas linhas realizando caminhos diferentes em certas regiões – centro da cidade, principalmente, mas também Bonsucesso e Taquara, por exemplo. Tal situação acaba levando os passageiros a reclamarem dos/com os motoristas, culpando-os pela confusão e erro quanto aos itinerários – já que estes são os representantes da empresa dentro do ônibus. Conjugado ao fato de que, na pressa para cumprir o horário, alguns condutores acabam não parando em determinados pontos nos quais pessoas haviam feito sinal para embarcar ou desembarcar, ou fecham as portas de desembarque sem que todos tenham saltado, acaba sendo gerada uma fonte de irritação e reclamação a mais para os passageiros.

O cumprimento de instruções e regras a que os condutores estão submetidos é dificultado pela própria cidade e seu planejamento. O condutor é constrangido tanto pela empresa quanto pelos passageiros – como Caiafa (2002) mostrou –, pois ainda trabalha em público, de forma que sua atividade é colocada em questão enquanto ainda está em curso. O tempo de trabalho apertado muitas vezes também os força a uma alimentação rápida, pois nos momentos fora do veículo, enquanto esperam sua hora para voltar a dirigir, lidam com a infraestrutura das linhas, que não fornecem cozinhas para seus funcionários. Um ex-trocador de ônibus, morador do Jacaré, descreve que uma de suas estratégias para comer era trocar o dinheiro em notas menores que acumulava no decorrer de um dia por notas maiores e um pastel com refresco em uma lanchonete.

As situações de trabalho são complexas, de forma que as representações e as estratégias elaboradas por esses agentes se multiplicam com o aumento de tarefas a serem realizadas. Essa multiplicação das tarefas produz interferência nas atividades oficiais e causa aumento no custo cognitivo das “atividades de interpretação dos motoristas” (Joseph, 1992, p. 3).

Em lugares onde há pessoas que pedem para entrar de graça no ônibus, como no bairro do Jacaré – na linha 474 (Jacaré-Jardim de Alah) –, mas também em casos de jovens na Central do Brasil que tentam embarcar nos ônibus pela porta de trás sem avisar ao motorista no momento em que algum passageiro salta ou que se arriscam entrando pelas janelas, chamados pelos usuários de “crackudos” – como no caso das linhas 498 (Penha Circular-Cosme Velho) e 474 –, o condutor deve lidar de alguma forma com a situação, pois pode ser cobrado pelos passageiros – “Tá fingindo que não viu”, “Para o ônibus”, “Acelera o ônibus”, “Fecha a porta!” –, ou se sente prejudicado pelo fato de que pode ter que reembolsar posteriormente a empresa em que trabalha. Logo, por vezes, alguns motoristas tentam expulsar aqueles que tentam entrar no coletivo nessas condições, situação em que pode acabar ameaçado: “Marquei tua cara”, “Pode esperar, cuzão!”. Um motorista relatou ter sido realmente acuado por pessoas que expulsou do ônibus, pois decoraram seu horário e arremessaram pedras no veículo nos dias seguintes.

Os funcionários dos ônibus tem que realizar a totalidade dos trajetos, passando obrigatoriamente por determinados lugares da cidade ainda que os considerem “perigosos”, seja de manhã, tarde, noite ou madrugada, conforme o horário que devem cumprir. Passageiros já comentaram sobre o possível perigo de certos lugares: “Nossa, acho muito estranho quem salta no breu. (...) [Aqui] é muito perigoso, tudo escuro”, diz um senhor usuário da linha 322. Passageiros do 474 se preocupam com as regiões que a linha corta: “Aquele área é muito estranha”, afirma um motorista particular que utilizava

a linha para ir ao trabalho; “Já escutei muitas coisas esquisitas dali”, diz um jovem estudante sobre os bairros atravessados pelo ônibus. Dessa forma, evitam passar por tais áreas utilizando-se de outras linhas que não percorram esses trechos da cidade, o que não é uma atitude possível para motoristas e trocadores. Eles necessariamente devem atravessar determinadas regiões, ainda que as considerem perigosas, como obrigação da profissão, podendo esta ser mais uma fonte de tensão para os mesmos.

Especificamente em relação aos trocadores, esses sofrem com as mesmas demandas de horário que os motoristas, mas ainda lidam com situações de confusão que se dão quanto ao pagamento de uma passagem: as empresas não fornecem dinheiro trocado aos empregados das linhas, de forma que se um usuário pagar a tarifa com uma nota de R\$20,00 ou R\$50,00 – o que é possível, pois os funcionários dos ônibus são obrigados por lei a dar troco a pagamentos que sejam até 20 vezes o valor da passagem<sup>6</sup>, conforme aviso que se localiza acima do funcionário em questão –, muitas vezes os cobradores não possuem dinheiro trocado para devolver a diferença. Alguns deles se recusam a aceitar notas de valor muito alto, o que dá início a confusões no ônibus pela obrigação que carregam; outros descem do ônibus para trocar o dinheiro em algum estabelecimento comercial, também causando desconforto em todos pelo atraso causado à viagem.

Multiplicam-se os problemas quando lidamos com os funcionários em função dupla: motorista/trocador – o que acontece na linha 332. Estes acumulam as obrigações das duas funções e suas respectivas fontes de estresse e conflitos. Um ex-trocador de ônibus confessa que já viu motoristas beberem cachaça (disfarçada em uma garrafa de água) ou utilizarem cocaína em serviço para aguentarem um dia conturbado nos coletivos, práticas que se tornam uma fonte de briga na medida em que os passageiros percebem alterações no

---

<sup>6</sup> R\$ 3,00 durante a realização da pesquisa em questão.

comportamento dos mesmos. Um ex-trocador argumenta: “A vida do motorista, eu prestei atenção, eu não seria mesmo. Eles não ganham nem 2000. Pode botar 3000 que eu não quero. É muito estressante. Você tá na poluição, no trânsito, levando criança, prestando atenção em tudo. (...) O que ainda é trocador é o pior. Todo mundo reclama. (...) Acho que não existe um motorista que goste”.

A própria condição de trabalho dos funcionários dos coletivos é uma fonte diária de conflitos múltiplos para com diferentes atores, levando-os muitas vezes a deixar de responder a algumas ocorrências que encaram no decorrer de suas rotinas, de forma que passam a ignorar passageiros por meio de uma atitude mental de reserva que visa a autopreservação (Simmel, 1979), em que não respondem a todos os estímulos com que se deparam na cidade, procurando não ingressar na relação social que é o conflito (Id. 1904) pelo custo cognitivo que este passa a representar. Ou, ainda, passam a responder por meio da demarcação de suas posições em relação a seus companheiros – xingando-os em seus trajetos, por exemplo, efetivando suas ações pela “imposição” (Werneck, 2012, p. 312) de seu posicionamento –, entre outros efeitos baseados em expectativas negativas que passam a guiar suas ações pela cidade. São atitudes de autoproteção antecipada visando riscos contra a integridade física e emocional que projetam em seu cotidiano.

### **3.2 Passageiros**

A gama de problemas a que motoristas e trocadores estão expostos foi destacada primeiramente, pois grande parte de suas questões se refletem também na viagem de ônibus pelo ponto de vista dos passageiros<sup>7</sup>. A confusão de horários e escalas dentro de uma linha afeta o tempo de espera dos usuários no ponto. Na linha 332, por exemplo, os usuários comentam já

---

<sup>7</sup> Não tratarei novamente dos conflitos envolvendo passageiros já descritos no tópico anterior.

terem esperado 30 minutos para um ônibus sair do ponto final. Essas demoras podem levar à formação de grandes filas de embarque, principalmente em horários como entre 6h/10h e 17h/20h30, o que contribui para que a lotação do veículo seja atingida e, muitas vezes, extrapolada.

Alguns passageiros relatam preferir fazer hora extra no trabalho, saindo mais tarde, para não pegar um horário de ônibus cheio e trânsito intenso – fatores que compõem uma “situação caótica”, como argumenta um idoso, antigo morador da Taquara, ou “um inferno”, como reclama uma moradora de Bonsucesso que trabalha em Copacabana. Passageiros com quem conversei, moradores da Penha, Ramos, Bonsucesso, São Cristóvão, – que pegam o 474 ou 498, na Zona Norte –, e da Taquara ou Pechincha – usuários do 332, na Zona Oeste –, gastam em uma viagem desde 40min a 2h, no caso das primeiras linhas, e 1h40 chegando a 4h, no caso dos últimos.

A viagem de ônibus é uma atividade que pode tomar bastante tempo de um dia dependendo dos lugares de/para onde os passageiros se deslocam. Com o longo período passado dentro dos coletivos, certos problemas teriam uma probabilidade maior de serem presenciados pelos usuários: “Briga e discussão já presenciei”, diz um jovem estudante taquarense; “Briga é sempre assim, trem e ônibus são espaços muito propícios para isso”, afirma um adulto, morador da Penha que costuma frequentar o centro da cidade; “Já vi gente separar briga, de partir para cima mesmo”, conta uma residente da Zona Oeste usuária do 332. Os relatos são múltiplos:

- As pessoas ficam naturalmente estressadas.
- Os ônibus estão sempre cheios, as pessoas estão sempre estressadas por causa do trânsito.
- É mais comum ainda as pessoas brigarem com o motorista por acharem que não tem como ele colocar mais gente no ônibus.
- Brigas o tempo inteiro com o motorista, com discussão entre as pessoas.

– Começa a discussão porque um esbarrou no outro, e está todo mundo estressado(...). Começam a gritar, se estressam com o motorista, se estressam com o trocador, com o passageiro do lado. (...) você percebe que é por um estresse acumulado, todo dia a pessoa tá naquele horário, passando por aquele, enfim, transtorno de estar no engarrafamento, no calor, com o ônibus lotado.

Em um ambiente tão limitado fisicamente, um grande número de pessoas no seu interior pode fazer com que pequenos conflitos se tornem grandes questões e discussões a serem carregadas como um fardo pela viagem.

Uma vez com todos dentro do ônibus, tendo sido o conforto deixado de lado, outro fator parece compor um estresse interno ao ônibus: o “abuso” de alguns passageiros no sentido da “invasão de espaço” dos outros. Como argumenta um morador da Zona Oeste frequentador do centro da cidade, “Acho chato quando viola a privacidade, especialmente do som e privacidade do espaço. As pessoas (...) acabam invadindo o seu espaço”. Um professor por volta dos 40 anos diz: “Escutar música alta, falar alto. Acho que incomoda”; e também uma moradora da Taquara: “As pessoas, elas falam alto no ônibus, elas ouvem música alta, não botam fone, essas situações me incomodam. (...) Tem gente que também pede por conflito”. “No ambiente do ônibus, tudo é muito influenciável”, conclui um passageiro sobre o espaço limitado de um ônibus, onde todos acabariam sendo envolvidos pelas adversidades ocorridas no mesmo.

A questão da invasão se torna mais hostil na figura de homens que desrespeitam passageiras. Estes protagonizam situações de abuso do corpo de mulheres, aproveitando-se da condição de ônibus cheio para tocar ou abordar passageiras com as quais tem contato, compondo um dos signos que compõem o “fantasma da violência” (Misse, 1999). Ele se torna motivo de uma atenção constante em relação aos elementos que compõem uma situação



por uma expectativa negativa do que alguém pode vir a fazer: “Eu vou tentar me esquivar, quando eu vejo que é um homem [que vai passar no corredor do ônibus]”, afirma com veemência uma jovem residente do bairro do Pechincha; “Homens tentando puxar assunto comigo e aí eu respondia educadamente, mas não dava trela e um já ficou muito puto”, diz uma moradora da Tijuca que se desloca semanalmente ao Centro; “Tenho muito medo de tarado no ônibus”, pondera uma professora que utiliza o 498; “Penso [que podem ter tarados no ônibus], sempre bom pensar. Melhor evitar do que passar certas situações”, conclui uma passageira do 474.

Por fim, têm-se os lugares da cidade considerados pelos passageiros como “perigosos” que são atravessados pelas linhas, e os moradores/frequentadores de tais regiões. Nas linhas pesquisadas, por exemplo, há o bairro do Jacaré e a Central do Brasil. São áreas onde os moradores ou certos frequentadores do local, no segundo caso, tentariam embarcar de graça nos coletivos, preocupando alguns usuários das linhas principalmente quando o ônibus está vazio.

Há várias falas que marcam essa atenção, proferidas por desde jovens estudantes (como no caso das próximas cinco frases destacadas), até adultos trabalhadores com mais de 50 anos (marcadas pelas duas ponderações finais):

- A gente sempre sente o medo coletivo.
- Ah, sei de gente que foi furtada no ônibus pela janela [na Central do Brasil].
- Eu tenho muito medo do Jacaré, Benfíca (...).
- Eu também não dou muito mole, não fico mostrando celular.
- Conheço gente que já teve o celular roubado por eles [jovens na Central do Brasil].
- Já viram aquele programa na *Discovery*, que tem um bando de gnus andando despreocupados e os leões só ficam observando de fora,

esperando para dar o bote, vão lá e *nhac*?! Então, nós aqui dentro somos os gnus, esses caras são os leões.

– Tem muito pivete que entra por trás lá no Jacaré.

Forma-se um cenário, portanto, de situações que marcam os usuários das linhas e se tornam provas (Chateauraynaud, 2012) para os mesmos de que certos lugares demandam mais atenção por serem perigosos e/ou estressantes. Com isso, suas experiências e o que escutam falar sobre a cidade vão dando forma a um “um quadro da perturbação”, um referencial de conflitos cotidianos levado em conta por aqueles que se locomovem pela cidade em suas práticas de deslocamento.

#### **4. Considerações Finais**

Portanto, é na conjunção de um cenário permeado por variados signos que desempenham um papel central na composição da vida urbana carioca, representados como elementos de algo entendido por “violência urbana”; e da noção de que o deslocamento pela cidade do Rio de Janeiro necessariamente traz uma possibilidade variada e massiva de conflitos tencionados negativamente – no sentido de que as pessoas procuram ou evitar ou fazer valer a própria posição, impondo suas ações mais do que tentando manter a relação social (Simmel, 1904); é que se forma o “quadro da perturbação”.

Trata-se de uma sensação de desordem urbana que invade as dimensões mais cotidianas do cenário urbano carioca. Considerações de risco à integridade física e emocional e ao dano patrimonial – representadas pelas possibilidades de assalto, furto, desrespeito, hostilidade, abuso, agressão –, ganham lugar privilegiado nas práticas de locomoção de motoristas, trocadores e passageiros. Assim, por exemplo, um único trajeto cumprido por uma

determinada linha de ônibus pode, para uma pessoa, envolver uma série de fatores figurando como riscos reais: “Aqui sempre pode estar acontecendo uma coisa, sempre está”, diz uma passageira do 498 após ver um grupo de pessoas correndo em conjunto na Avenida Chile (Centro) embaixo de uma passarela, entendendo que estavam correndo de alguma coisa “provavelmente [perigosa]”. O “quadro da perturbação” é uma noção que visa dar conta da projeção de problemas construída a partir de elementos do caos e “violência urbana” identificados pelas pessoas em suas rotinas pela cidade.

Muitos dos que se deslocam pelo Rio de Janeiro apresentam provas da existência dessa realidade e se referenciam à mesma em suas ações, possuindo dela evidências e percepções no mundo sensível (Chateauraynaud, 2012). A prova, que toma forma na experiência partilhada pelos passageiros e funcionários dos coletivos em seus deslocamentos pela cidade, apoiada em versões e argumentações (Ibid.), permite a construção de um quadro referencial que os moradores do Rio de Janeiro levam em conta ao agir pela cidade.

## Referências Bibliográficas

- BATISTA, Vera Malaguti. (2003), *O Medo na Cidade do Rio de Janeiro: Dois Tempos de uma História*. 1ª. ed. Rio de Janeiro, Revan.
- BOLTANSKI, Luc e THÉVENOT, Laurent. (1999), “The Sociology of Critical Capacity”. *European Journal of Social Theory*, vol. 2, nº 3, pp. 359–377.
- CAIAFA, Janice. (2002), *Jornadas Urbanas: Exclusão, Trabalho e Subjetividade nas Viagens de Ônibus na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Editora FGV.
- CEFAÍ, Daniel. (2009), “Como nos Mobilizamos? A Contribuição de uma Abordagem Pragmatista para a Sociologia da Ação Coletiva”. Tradução: Bruno Cardoso. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, vol. 2, nº 4, pp. 11-48.
- CHATEAURAYNAU, Francis. (2012), “A Prova do Tangível. Experiências de Investigação e o Surgimento da Prova”. Tradução de "IL'épreuve du tangible" em Português (Brasil) por Diogo Côrrea junto ao site SocioPhilo do laboratório do Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (IESP).
- DAS, Veena. (2007), *Life and Words. Violence and the Descent into the Ordinary*. Berkeley, California University Press.
- JOSEPH, Isaac. (1992), “Le Temps Partagé: Le Travail du Machiniste-receveur”. *Sociologie du Travail*, vol. 34, nº 1, pp. 3-22.
- LEITE, Márcia Pereira. (2000), “Entre o Individualismo e a Solidariedade: Dilemas da Política e da Cidadania no Rio de Janeiro”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 15, nº 44, pp. 73-90.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antônio. (1993), “Violência Urbana: Representação de uma Ordem Social”, in E. P. Nascimento e I. Barreira (orgs. *Brasil Urbano: Cenário da Ordem e da Desordem*. Rio de Janeiro, Notrya, pp. 131-142.
- \_\_\_\_\_. (2010), “Violência Urbana, Segurança Pública e Favelas – o Caso do Rio de Janeiro Atual”. *Caderno CRH*, Salvador, vol. 32, nº 59, pp.283-300.
- MISSE, Michel. (1999), *Malandros, Marginais e Vagabundos: A Acumulação Social da Violência no Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado em

- Sociologia), Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- PORTO, Maria Stela Grossi. (2006), “Crenças, Valores e Representações Sociais da Violência”. *Sociologias*, v. 8, n. 16, pp. 250-273.
- SILVA, Hélio e MILITO, Claudia. (1995), *Vozes do Meio-Fio*. Rio de Janeiro, Relume-Dumará.
- SIMMEL, Georg. (1904), “The Sociology of Conflict. I”. *American Journal of Sociology*, Vol. 9, nº 4, pp. 490-525.
- \_\_\_\_\_. (1979), “A Metrópole e a Vida Mental”, in O. G. Velho (org.), *O Fenômeno Urbano*. 4ª Edição da Zahar Editores.
- WEBER, Max. (1993), *Metodologia das Ciências Sociais* (Parte I). São Paulo, Cortez.
- WERNECK, Alexandre. (2012), *A Desculpa: As Circunstâncias e a Moral das Relações Sociais*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.

Recebido em 12/01/2015  
Aprovado em 16/06/2015