

Sacolejo de Sentidos: a Performance Itinerante em Intervenção no Transporte Público¹

Marcela Belchior

Um processo de mestiçagem é mais do que um emaranhado percebido da convivência entre culturas diferentes. As articulações, traduções e infinitas combinações podem estar nos interstícios de uma mesma cultura, sendo parte de um comum estar-se no outro. O mestiço se faz também do deslize entre corpos, vozes, sons, espaços e movimentos de um cotidiano em sociedade. De uma aparente trivialidade emergem complexas relações sógnicas, em que usos, comportamentos e valores se transmudam entre si.

Sendo assim, tratamos, neste artigo, da interpelação performática apresentada nos transportes públicos metropolitanos como um importante traço articulatório do sobreviver urbano. No sacolejar do ônibus, a performance de vendedores, pedintes e outros atores sociais não só atravessa o carro como também a cidade, em sua materialidade e em seu imbricado simbólico do borbulhar do espaço urbano.

Circularidade e incorporação no encontro com o outro

Falar em performance no transporte público é tratar de uma intervenção na viagem cidadina que atua sob contínuas reconfigurações do espaço comunicacional — ao qual são atribuídos novos sentidos, a partir do ato performático. O curso de carro em carro, em busca do encontro com o público-passageiro, desenha uma rede simbólica e indicial entre os espaços da metrópole que trabalha em contínuas recombinações possibilitadas pelo fluxo da corporeidade nos aparelhos da cultura.

Essas intervenções performáticas durante o vaivém de passageiros pelas ruas da cidade comungam da especificidade de elaborar o caminho de suas performances em transportes públicos, por trilhas sem destino certo, delineadas por pontos de breves paradas, os ônibus. Linhas que se dissolvem instantaneamente, dada a locomoção dos veículos e o caráter de passagem dos *performers* — e o que não está de passagem?

¹ Artigo produzido a partir de pesquisa de Mestrado desenvolvida pela autora no Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

Não se pode tratar o andar de ônibus como uma ação social ordinária, já que o trajeto do transporte público está imerso num frenesi urbano em que não cessam as incorporações e o rebuliço semiótico. Nesse agir constam aspectos de periodicidade, de fato. Contudo, mesmo o mais habitual aspecto da convivência no espaço público urbano não está livre de intervenções e reformulações, que são também usuais, mas diversas e apontando para várias direções.

No deslocamento pela metrópole, máquinas e sujeitos se cruzam e conferem ainda mais agilidade à geração de vínculos comunicacionais. Pensar em regularidade na convivência entre os sujeitos que percorrem as linhas de ônibus da cidade é não perceber que se trata de uma complexa circularidade de interposições — ou podemos dizer que se trata de uma “ordem oscilante” (Delgado, 2007:41), a partir da qual os espaços urbanos registram fluxos organizados e identificáveis, apesar de serem dinâmicos e terem uma qualidade de instabilidade (Delgado, 2007:131). O que possibilita isso é a busca pelo encontro com o outro.

Trata-se de uma transgressão aos sentidos, tão necessária à manutenção da comunicação no espaço urbano. Mesmo com um texto verbal pré-estabelecido, esses *performers* são improvisadores. Ao tratarem o ônibus como território de abordagem comunicativa, eles têm de lidar com os deslizamentos que a ocupação de um veículo em movimento acarreta. A busca pelo equilíbrio vai além do sentido físico do corpo, que se apoia na estrutura do carro e tenta impor sua postura, durante o trajeto por todo o corredor e por várias ruas da cidade. Eles também têm de realizar constantes readaptações da voz, da circulação corporal dentro do carro, da interferência do lado de fora que invade o veículo, na cordialidade entre eles, o trocador e o motorista do ônibus, nos jogos de poder e visibilidade naquele espaço, além de se combinar de acordo com “respostas do público”, construindo uma performance que incorpora todos esses aspectos em seu repertório para poder ser desempenhada.

O *performer* se depara com as várias inserções de elementos oriundos do mover-se urbano, em trânsito e no trânsito. A abordagem no ônibus deve ser breve. Enquanto ela é desempenhada, o público-passageiro se transmuda. Uns sentam, outros levantam. Muitos só percebem traços da performance. Vários ambientes são alterados no breve instante em que se dá o encontro possibilitado pela intervenção performática. Isso nos exige discutir, então, o que faz do ônibus metropolitano, transitando pelo espaço público urbano, ser palco de tal complexidade para esse estilo de convivência social.

Articulações no rebuliço urbano

No espaço público urbano, a efervescência de signos se dá com grande intensidade e liberdade, as contínuas combinações provocam sempre a demanda por releituras. Um fervilhar que se agrega através de conglomerados metonímicos móveis (Pinheiro, 2004:20). Sendo assim, o primeiro destaque a fazer é que o espaço exterior é o local do acontecimento: “el imperio infinito de las escapatorias y las deserciones, de los encuentros casuales e de las posibilidades de emancipación” (Delgado, 2007:29). Ao se discutir as relações performáticas nos ônibus metropolitanos, é preciso compreender que elas se dão no ambiente urbano, um espaço social que se organiza continuamente, a partir do deslocamento dos indivíduos.

Delgado aponta como característica singular dessa zona de convivência a proliferação de emaranhados, compostos de usos, impostações, retificações e adequações contínuas e mútuas, que emergem não de pontos fixos, mas de um agrupamento polimorfo e inquieto de sujeitos, destinado a dissolver-se de imediato (2007:11). O espaço urbano² seria, então, não uma construção fixa, coisa ou objeto, mas uma atividade, uma ação interminável, experiência massiva de deslocamento e de estranhamento, em duplo sentido de desconhecimento mútuo e de formulação de novos recursos, cujos protagonistas se diluem entre esses usuários que interpretam e reinterpretam a forma urbana a partir das formas de um ir e vir por suas veredas (idem).

Portanto, a partir do autor, entendemos que, no espaço urbano, existe uma coerência lógica e uma coesão prática, porém nada parecido a um desenrolar por meio de um código único e longe da ideia de progressão. A versatilidade dos acontecimentos é inumerável e decorre da mescla que constantemente ali se registra entre continuidade e oscilação (Delgado, 2007:17).

Nesse sentido, a comunicação urbana tende a atuar como um dos principais componentes na subversão de códigos e geração de novos sentidos na metrópole, local de urbanidade específico de que trata nosso trabalho. Canevacci, em analogia entre polifonia citadina e polifonia musical, compartilha da noção de espaço urbano pretendida por Delgado e descreve que a cidade “se caracteriza pela sobreposição de

² Considerando que o “urbano” difere de “cidade”. Segundo Delgado (2007:11), a cidade é um sítio, um local onde se levantam construções e se forma um conjunto complexo de infra-estruturas, onde vive uma população mais numerosa. Já o urbano se define como as práticas recorridas nesses espaços, movidas por seus habitantes em permanente diálogo com o ambiente físico. O espaço urbano se faz, sim, das fachadas dos edifícios, dos monumentos, mas também da hora, das condições climáticas, se é dia de festa ou de trabalho, assim como de seus odores, cores, sonoridades — tudo isso em contínua troca com seus transeuntes.

melodias e harmonias, ruídos e sons, regras e improvisações cuja soma total, simultânea ou fragmentária, comunica o sentido da obra” (Canevacci, 1993:18).

O autor aponta que a comunicação urbana se desenrola de forma dialógica. Segundo ele, o observador da cidade deve tentar compreender

discursos “bloqueados” nas estruturas arquitetônicas, mas vívidos pela mobilidade das percepções que envolvem, numa interação inquieta dos vários expectadores com os diferentes papéis que desempenham (Canevacci, 1993:22).

Incluimos, ainda, que esse duplo processo de seleção e de tradução se encontra não só nas expressões de nossa arquitetura, mas em todos os aspectos que se dispõem nessa interação e participam da contínua construção e reconstrução do urbano, inclusive, portanto, na dinâmica social dos transportes coletivos.

A caminhada na subversão de conduta

Inserido no seu ambiente físico e social de atuação, o espaço urbano, as ações performáticas em transportes públicos revestem-se de uma rede de relações simbólicas específicas. Nesses locais, as relações funcionam como um diagrama, composto por permanentes combinações entre os espaços e seus transeuntes. É nesse contínuo redesenho que Delgado (2007) caracteriza os movimentos urbanos como dotados de uma “exuberância informativa”. São moldados por processos de sociabilidade, em cenários de conflitos, formas de conhecimento e de interpelação. É no exterior que ocorrem encontros casuais; é ele que possibilita o entrar e o sair (cada um remetendo a uma forma de conduta e de percepção); que permite associações e interações entre estranhos — práticas comunicativas complexas e aceleradas que partem da convivência nas ruas. O transeunte faz mais do que ir de um ponto a outro de um pedaço do urbano; fazendo-lo, ele “poetiza a trama cidadina” (Delgado, 2007:70).

A começar pelo ato de caminhar. O percorrer as ruas, subindo e descendo de transportes coletivos, como exercício para a prática comunicacional, possibilita um campo de visibilidade único e uma mobilidade interativa (Canevacci, 1997). Ao entrar num ônibus pela porta contrária dos demais passageiros (não pagando passagem, sob autorização do motorista), por exemplo, o *performer* subverte um “código de circulação” praticado pelo restante da população naquele espaço e dinamiza uma corrente de direção executada pelos transeuntes. Essa subversão se dá, ainda, quando a performance se instala num local programado para ser passagem. Para captar a atenção

do público, o *performer* se interpõe num momento e num ambiente considerados de fluxo, numa corrente contrária a que ele se direciona.

Essa “contracircularidade” contribui para uma mudança importante na participação do *performer* naquele ambiente social. Além disso, nos faz começar a compreender o porquê de as performances serem executadas em transportes públicos e não em ruas da cidade. Afinal, mudanças no suporte implicam mudanças no restante das relações, não apenas no caso de uma recolocação de determinadas práticas performáticas — como, no caso, de um teatro para a rua ou como de uma praça ou de uma esquina para o ônibus —, como também na criação de uma performance já proposta para instalar-se naquele local de execução.

É que, na medida em que aquele *performer* dissida de um acordo de formas de ocupação de determinado local, ele passa a ser mais visto. A abordagem no carro em movimento, em sua corporeidade literal, extrapola a visibilidade, já bastante intensa, dos locais fixos do território externo. Certa “errância” das apresentações performáticas pelos espaços (também itinerantes) potencializa sua exposição, ainda mais em uma circunstância de imprevisibilidade, desautomatizando uma impressão de regularidade.

Podemos pensar, portanto, no caminhar como uma das linguagens exercidas pelos *performers* que se apresentam em ônibus da cidade. Em sentido literal do termo, Delgado nos indica que o caminhar é uma prática culturalmente metódica, uma ação social, já que precisa reafirmar constantemente a orientação aos demais e a incorporação dessa orientação à própria conduta (2007: 132). Dentro dessa noção, os canais pelos quais transitam os sujeitos, as vias de movimento que suscitam o espaço urbano, são fenômenos convencionalizados e submetidos a procedimentos e protocolos associados sempre aos princípios da percepção sensível que estabelecem um direito de propriedade provisional dessa via, da linha de locomoção projetada (*idem*). Ainda segundo o autor, a caminhada é exercida em condições ordinárias ou excepcionais e pode ser concebida e praticada como campo de visibilidade.

Entretanto, não é caminhando que o *performer* exerce sua apresentação. A caminhada é recurso para se chegar até o próximo ônibus. O passo a passo funciona, nesse caso, como linguagem que une as várias ações performáticas de um único sujeito enunciador, costurando um histórico de deslocamentos e colaborando para uma legitimação social da atividade. Não apenas. O ato de caminhar é espaço de enunciação. Certeau associa a comunicação na urbanidade aos modos de expressão linguísticos, considerando a caminhada como o ato de agir urbano, bem como o falar sendo o ato de

exercer a língua. O caminhar, para o autor, exerce tríplice função enunciativa, sendo um processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre, uma realização espacial do lugar e implica relações entre posições diferenciadas, ou seja, “contratos” pragmáticos sob a forma de movimentos (Certeau, 1994:177). Traduzindo tal perspectiva para nosso objeto de estudo, percebemos que as três funcionalidades apontadas pelo autor se unem, na ação performática em trânsito, em uma, apenas: a de reforçar a interpelação diante do outro.

Sendo assim, ao caminhar, o *performer*, de fato, se apropria da topografia citadina e realiza espacialmente aquele lugar, mas protagoniza isso sob a pretensão de efetivar as relações entre posições diferentes, sempre — fundindo as funções enumeradas anteriormente. A linha simbólica construída ao longo do dia pelo *performer* que percorreu vários carros em movimento pelas ruas da cidade pode ser apreciada como contendo, em certa medida, uma intencionalidade de ocupação de determinado local, ou seja, as escolhas não são totalmente aleatórias. O conjunto das possibilidades de percursos desse transeunte seria, então, reatualizado continuamente, na forma como se desloca e na invenção de novos caminhos, criando algo descontínuo, o que Certeau chama de “retórica da caminhada”.

Partindo disso, o autor afirma que a caminhada afirma, lança suspeita, arrisca, transgredir, respeita etc., as trajetórias pelas quais o transeunte comunica, não sendo possível reduzi-las ao seu traçado gráfico. “Todas as modalidades entram aí em jogo, mudando a cada passo, e repartidas em proporções, em sucessões e com intensidades que variam conforme os momentos, os percursos, os caminhantes” (Certeau, 1994:179). A retórica da caminhada envolve o tratamento de símbolos e códigos no traçado urbano, construindo maneiras de ser e de fazer (Certeau, 1994:179-180). O que define e instaura essa linguagem, portanto, é o “efeito de encontros de ocasiões sucessivas que não cessam de alterá-la e de usá-la como o brasão de outra, ou seja, o que carrega aquilo que surpreende, atravessa ou seduz seus percursos” (Certeau, 1994:180-181).

Os *performers* traçam seu próprio caminho, sim, mas perseguindo uma linha imaginária formada pelo transitar dos ônibus na cidade, cruzando estilos de caminhada do público-passageiro, das máquinas e dos usos que ele mesmo faz do espaço urbano, em busca da comunicação mais eficaz. Essa mesma dinâmica de deslocamentos é o que permite a cada passante observar, mas ser também observado, simultaneamente, em vias públicas, coordenando ações recíprocas entre si de acessibilidade e cooperação (Goffman, 1974).

Nessa reconfiguração semântica do circular urbano instaurada pela performance, os ônibus são cenários, os passageiros são plateia, o *performer* é o provocador daquela comunicação e o andar é a possibilidade do encontro físico, cada elemento funcionando como um ponto unido ao outro, entrelaçando um tecido de representação do urbano e indo além da formação de uma geografia física daquele espaço vivenciado, desencadeando também uma “geografia poética” (Certeau, 1994:185).

Então, podemos afirmar que o percorrer desses espaços no ônibus é uma possibilidade de ocupação e comunicação do social que muda a estrutura narrativa, não apenas no relato da percepção sobre a cidade, mas no relato sobre si, que passa, então, a incorporar no seu discurso as intempéries e triunfos do movimento.

E a jornada não se restringe ao lado de fora. Dentro do veículo, a performance executada também contém uma marcha, desta vez em linha reta, de cá a lá do corredor do ônibus, enquanto se arremata a mercadoria (física ou simbólica) oferecida. Esse movimento tende a implicar sucessões diacrônicas de pontos de participação dos transeuntes, dando cabo às ações táticas de encontro com o outro de que fala Certeau (1994).

O que faz a comunicação urbana funcionar através de tantas variações de possibilidades e circulação significativa de códigos? Os processos de formação dessa dinâmica do encontro urbano se dão a partir de uma profunda mestiçagem cultural, exercendo o fazer comunicacional forte papel nesse enredo. Esses movimentos de interação e “reterritorialização cultural” desembocam numa “cultura popular urbana”, caracterizada por modos próprios de aglutinação de crenças e comportamentos e de lidar com os problemas coletivos (Martín-Barbero, 2002).

Essa constante reconstrução é atividade indispensável aos processos comunicacionais. Os encontros entre pessoas durante o ato performático num ônibus metropolitano vão além do confronto entre *performer* e público-passageiro, sendo circunstância também da intervenção de mais de um *performer* concomitantemente, além de uma configuração de papéis e funções transversal entre os sujeitos do ato.

Reconfiguração dos espaços de trânsito e potencial comunicativo

Podemos afirmar que, na medida em que o ônibus se mostra espaço de um curso abundante de apresentações performáticas, ele incorpora características de um comércio livre praticado em mercados e praças públicas? Espaços como as praças públicas

perdem parte de seu caráter de encontro, passando a adquirir mais intensamente propriedades de fluxo (Martín-Barbero, 2002).

Dentro da dinâmica urbana, os transportes públicos também se reconfiguram. Fundamentalmente com caráter de trânsito, esses meios adquirem, em certa medida, aspectos de convergência e de expressividade da população no dia-a-dia das grandes cidades, que, hoje, mais do que impulsionadas a atuar a partir do encontro entre indivíduos, experimentam a velocidade da circulação pelos espaços e possibilidades comunicativas (Martín-Barbero, 2002:286). Mas não apenas como meros ambientes físicos de interação. A abertura para novas perspectivas de comunicação e outras dinâmicas entre os sujeitos nestes espaços representam brechas que dão cabo a um desabrochar de novas ordens no espaço urbano (Martín-Barbero, 2002:275).

Atualmente, a cidade experimenta uma *desespacialização* em que seus locais são ressignificados em espaços de fluxos e em canais, equivalendo a um jogo de produção e consumo sem localização e sob certo regime de velocidade. Outra mudança é um *descentramento*, que opera sob a proposta de que uma cidade não mais se restringe aos centros de interação, mas está configurada a partir de circuitos conectados em redes, cuja topologia supõe a equivalência de todos os lugares, com uma consequente desvalorização daqueles lugares que funcionavam como centro, como as praças. Além disso, a cidade vivencia uma *desurbanização*, que se apoia na ideia da redução progressiva da cidade que é realmente usada pelos cidadãos, conduzindo a um desuso por parte da maioria da população dos espaços públicos carregados de significação durante muito tempo (Martín-Barbero, 2002:286-288).

A partir dessa perspectiva, portanto, os transportes públicos funcionam sob um novo parâmetro, passando a incorporar maior número e grande variação de modos de interação entre os sujeitos. E essas novas condições do vivenciar urbano se dão por meio de um impulso de intercâmbio social instantâneo e acelerado, dotado de visibilidade e corporeidade, capaz de operar enlaces que antes eram realizados nas praças, por exemplo, construindo um espaço comunicacional que conecta territórios e sujeitos — contudo, com menos aglomeração e periculosidade de um encontro intenso, sendo, agora, breve e operando a partir da possibilidade do subir e descer do ônibus.

Esse caráter de trânsito exige-nos, portanto, destacar um gosto pelo “lado de fora”, especialmente verificável com muita intensidade entre populações latino-americanas. Mas seriam os ônibus locais internos ou externos? Podemos dizer que os ônibus constituiriam locais semipúblicos, dotados de sede, embora não assentados, mas

que são espaços comunicacionais (Delgado, 2007). Nesse sentido, os transportes públicos se incluíam nos cenários onde é possível estabelecer ação social e interação entre desconhecidos que estão reunidos num mesmo ponto e num mesmo momento³. É dessa possível confluência de instantes entre estranhos que vai se desencadear o potencial comunicativo do transporte público.

Convivência intrusiva no “transatlântico mesclado”⁴

Um espaço múltiplo. Em que pessoas de vários cantos da cidade se reúnem por breves momentos. O ônibus, local de transição entre o ponto de partida e o ponto de chegada, que ultrapassa a noção de “não-lugar” de Augé (1994) e se torna espaço de cruzamento num universo preñado de misturas. Em que a generosidade de combinações entre as ações dos indivíduos em conjunto com o percorrer urbano já se percebe na própria etimologia da palavra. Do francês *voiture omnibus*, derivada do dativo latino *omnibus* (de *omnis-e*), ônibus quer dizer “para todos” (Cunha, 1982:561). A cada parada de ônibus, o repertório de protagonistas daquela comunicação errante se transfigura, unindo população e espaço urbano, se apresentando como importante modo do viver na cidade.

É nesse ambiente que grande parte da população se encontra em instantes de uma “aproximação distante”, individual e ao mesmo tempo coletiva, num corriqueiro ir e vir por pontos da cidade. Uns conversam, outros cochilam, alguns observam o embaço da urbe que agora corre, muitos se isolam com seus fones de ouvidos. Os que leem sentam-se ao lado dos que têm pressa. Tem gente que faz *crochè*, outros que preferem a algazarra em turma. Passageiros também enfrentam juntos problemas de um sistema de transporte público ainda mal estruturado e que dificulta um deslocamento eficaz no transitar diário. Confusão de tempos e de caminhos próprios, que se cruzam numa fresta do cotidiano. Ir de ônibus é um perder-se nas ruas, perder-se em si e perder-se no outro.

De todos os meios de transporte coletivos do espaço urbano no Brasil, ele é o que reúne maior número de usuários no atravessar da cidade. Não os metrô, que pegam um atalho pelo subsolo e operam com maior rigor na entrada e saída de usuários, além

³ Visão que supera a classificação de Augé (1994), que trata os transportes como “não-lugares”, atribuindo-lhes uma ideia restrita de espaço de passagem, de não-convivência, sem história e destituído de sociabilidade.

⁴ "O transatlântico mesclado/ Dlendena e esguicha luz/ Postretutas e famias sacolejam". ANDRADE, Oswald de. *Obras completas*. Poesias reunidas. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1972. O autor bem retrata no poema “O bonde”, acima transcrito, o amálgama que se forma do compartilhamento entre sujeitos tão diferentes e que se entremeiam durante o percorrer bamboleante num mesmo transporte público.

de trabalharem numa viagem mais rápida e desprovida do sacolejar socializável. Não os trens, que percorrem zonas de pouca urbanidade. Não as vans, que espremem um grupo pequeno de passageiros num espaço retraído e desprovido de uma maior cooperação e interação entre os passageiros; lá não cabe um ir e vir. É o ônibus o lugar do conflito, da crise, das conexões. E é nesses espaços de grande circulação da população da metrópole que se dão performances em trânsito, se inserindo arbitrariamente (e legitimadamente) no meio do caminho das pessoas, interferindo nos modos de percepção de seu trajeto, busquem elas ou não aquele encontro.

Os ônibus são espaços comunicacionais baseados na dispersão, além de formas de vida social não assentadas que se constroem numa lógica semelhante às ruas ou às praças, permitindo o encontro entre estranhos. Funcionam, ainda, como espaço de discurso e ação social, uma “posibilidad pura de reunir, arena para que la interacción humana lleve a cabo su trabajo de producción ininterrumpida e interminable de lo social” (Delgado, 2007:70).

Sendo assim, o ato de ocupação de um veículo coletivo que percorre o espaço público abre debate sobre o público e o privado. O entrar e o sair se convertem em atos simbólicos em que se expressam outras oposições: o interior e o exterior, o profundo e o superficial, o essencial e o aparente, o intrínseco e o extrínseco, o privado e o público. (Delgado, 2007:30). No entanto, dentro e fora não correspondem, necessariamente, a cenários físicos concretos.

Pelo interior, vigoram princípios de previsibilidade, franqueza, estabilidade e reconhecimento entre os sujeitos. Contrariamente, o exterior se associa a formas de organização instáveis, à desfiliação, à casualidade, à indeterminação e à mobilidade (Delgado, 2007:32). No entanto, ressaltamos que não estamos mais debatendo o espaço público enquanto ruas e esquinas, praças e calçadas, como discutimos anteriormente, mas, sim, o transporte coletivo urbano. Sendo assim, seria, então, o ônibus o dentro ou o fora? Percebamos, nesses locais, as marcas de uma mescla entre o interior e o exterior, caracterizando uma mistura entre os modos de experiência sensorial na cidade.

Há duas formas de vida social. A primeira delas são as dotadas de sede, cujos atores principais são coletivos humanos que têm algum tipo de congruência, que podem remeter sua existência a um ponto mais ou menos fixo no mapa da cidade. A outra seria uma sociabilidade não assentada, em que os sujeitos têm lugar nos lados de fora, incluindo aqueles interiores construídos que funcionam como corredores ou instâncias e que funcionam sob a lógica da rua ou da praça, como as estações de metrô, salas de

espera ou centros comerciais. São locais semipúblicos dedicados ao ócio ou ao encontro (Delgado, 2007:35).

De acordo com nossa análise, os ônibus apresentam aspectos dessa vida social não dotada de sede. Esses transportes não são o meio da rua. Apresentam muitas das características do encontro que se faz no espaço público, como as associações entre estranhos e relações desencadeadas mediante dispositivos e recursos de interação, em toda a sua fluidez e interferências. No entanto, ao mesmo tempo, estão construídos a partir de uma estrutura física que o isola do espaço exterior. Eles têm porta. Estão abertos à entrada de todos, mas isso é feito mediante um contrato, seja verbal, seja financeiro, organizado a partir de uma conduta legal e estatal. Sendo assim, não devemos pensar nos ônibus a partir da dicotomia entre “lugar” e “não-lugar”⁵. Cabe aqui, portanto, tratar essas perspectivas de forma relativa, avaliando aquilo que se relaciona ao estar dentro de um ônibus público metropolitano.

Podemos afirmar, então, que os ônibus são um semi-fora ou um semi-dentro (Delgado, 2007:32). Trata-se de lugares semipúblicos, em que os usuários mantêm entre si uma relação pouco formalizada e participam de uma interação relativamente focalizada. E são esses locais, espaço absoluto de (e para) o discurso e ações sociais, âmbito para a exibição constante e generalizada — favorecendo uma sociedade de “olhadas”, de visibilidade máxima, acessível a partir de uma perspectiva móvel (e exercida durante e graças a essa mobilidade), uma “posibilidad pura de reunir, arena para que la interacción humana lleve a cabo su trabajo de producción ininterrumpida e interminable de lo social” (2007:70), como nas performances que são executadas diariamente naquele espaço.

O ônibus como ambiente midiático

⁵ Contradizendo a tese de Augé sobre os locais, que, segundo ele, são desprovidos de sociabilidade e memória. O autor (1994) contrapõe as idéias de lugar às de não-lugar, conferindo ao primeiro um princípio de sentido, que seja identitário, relacional e histórico, onde as relações antropológicas se dão por meio de “convivências de linguagem” e “regras não formuladas do bem-viver”, onde seu habitante vive na história daquele local. Enquanto que o não-lugar seria um espaço que não se pode definir como identitário, nem relacional, nem histórico, como as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias, os meios de transporte, os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer e as grandes superfícies da distribuição. Os não-lugares seriam, então, os “pontos de trânsito e as ocupações provisórias (...), onde se desenvolve uma rede cerrada de meios de transporte que são também espaços habitados, onde o frequentador das grandes superfícies, das máquinas automáticas e dos cartões de crédito renovado com os gestos do comércio “em surdina”, um mundo assim prometido à individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero” (Augé, 1994:74).

Diante dessa discussão, podemos afirmar que os ônibus são ambientes midiáticos. Considerando que a palavra “ambiente” tem a mesma origem da palavra portuguesa “ambos”, tendo o sentido de “ambivalente”, “de um e de outro”, “de ambos os lados”, caracterizando uma distribuição dos protagonistas dessa construção da irradiação midiática nos ônibus⁶. “As coisas se misturam. (...) Um ambiente midiático é caracterizado por um espaço onde vários elementos emitem e recebem informação entre si. Emitimos e recebemos o tempo todo”⁷. E essa não é uma condição desencadeada apenas pelas performances que são apresentadas, mas já está configurada nas possibilidades espaciais daquele local. Os cartazes com anúncios publicitários fixados nas paredes do transporte, os televisores instalados em muitos dos carros, as telas digitais com imagens animadas do trajeto e indicação das próximas paradas, câmeras de segurança, o som do rádio, por exemplo, são elementos da força midiática daquelas quatro paredes sobre rodas. “Fale ao motorista somente o indispensável”, “É proibido fumar no interior desse veículo”, “Assento reservado a idosos, deficientes físicos, gestantes e pessoas com crianças de colo”.

A partir da perspectiva dos usos dos espaços para o fazer comunicacional, consideramos que o formato do ônibus é aproveitado nas performances em estratégias de alcance e interpelação. Segundo Harry Pross⁸, um dos aspectos do jogo comunicacional é um recorte do espaço, sendo a configuração básica desse espaço o retângulo, seja ele um cartaz, uma tela de cinema ou de TV, de computador, de celular ou, acrescentamos, o espaço interno do ônibus. É por lá que os *performers* circulam e se posicionam de forma que sua visibilidade seja mais efetiva, além de explorarem um ir e vir dentro da máquina.

Para Pross, as laterais mais longas do retângulo facilitam a dicotomização daquele campo e, portanto, uma polarização, por exemplo, daquilo que chama maior atenção e daquilo que chama menor atenção. Há, então, uma hierarquização do campo simbólico, sendo um meio de tornar visível e invisível, ao mesmo tempo. Os sujeitos

⁶ Conforme nos indicou Norval Baitello Júnior, em aula ministrada no dia 12 de março de 2009, na disciplina de “Teorias culturalísticas da comunicação”, do Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP).

⁷ Como nos indicou Norval Baitello Júnior, em aula ministrada no dia 19 de março de 2009, na disciplina de “Teorias culturalísticas da comunicação”, do Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP).

⁸ A teorização do retângulo proposta pelo comunicólogo alemão Harry Pross nos foi traduzida livremente por Norval Baitello Júnior, em aula ministrada no dia 21 de maio de 2009, na disciplina “Teorias culturalísticas da comunicação”, do Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Sendo assim, citaremos a tradução oral da discussão de que faz Pross sobre o espaço retangular.

performáticos elegem a área do início dos assentos do veículo, à frente de quase todos os passageiros, o local de sua apresentação. Se imaginarmos o espaço físico do ônibus visto de cima, percebemos que é justamente a zona de maior visibilidade do retângulo, segundo os saberes da comunicação gráfica.

E, em quase todos os casos, eles estão de pé, enquanto a maioria dos participantes daquele ambiente está sentada. Essa configuração pode representar mais do que um acesso à visibilidade, significando também uma ritualização do jogo de exibição e ostentação corporal diante do outro – muitas vezes, alguns *performers* ficam de pé, com corpo ereto e braços abertos, apoiados na estrutura metálica do veículo, o que nos remete à posição de crucifixação.

O retângulo valoriza a vertical (Pross), que se torna sempre a referência na distribuição dos elementos participantes daquele local, mesmo quando não é palpável ou visível. Os campos de jogos são todos retangulares, assim como o jogo de persuasão, de convencimento, que é executado dentro dos ônibus durante a interpelação performática. Segundo o autor, o retângulo é o espaço que privilegia o sentimento de nós, que se alimenta das incursões no mundo do outro, que visa buscar maneiras de derrotar o outro e fortalecer os vínculos internos do “nós”. E um dos sentimentos do “nós” é o de pertença, de se sentir parte do grupo. “Toda comunicação tem a ver com a inserção ao campo do outro para domesticá-lo. E isso tudo está no retângulo”⁹. E a vertical remete à experiência do dentro e do fora, sinalizando e determinando as dimensões do próprio espaço circundante, revelando sua apropriação simbólica e transferindo a outras relações sociais, como jogos de poder (Pross, 1980:47, 58-59).

A área retangular cria zonas de contaminação, no sentido de projetar o “nós” sobre o “outro”. E um dos efeitos dessa dicotomização é a auto-indulgência. Aquele corpo que performatiza diante da platéia, no canto de maior visibilidade, se impõe por cima e ostenta sua causa e sua imagem. “A gente passa a se ver de uma maneira condescendente. A gente projeta o mal do mundo no outro”¹⁰. E essa auto-indulgência gera uma auto-referência, desenrolando uma apologia de si mesmo, utilizando um discurso apolíneo.

Aspectos de teatralidade e espetacularidade

⁹ Norval Baitello Júnior, citando Harry Pross, durante aula ministrada no dia 21 de maio de 2009, na disciplina “Teorias culturalísticas da comunicação”, do Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP).

¹⁰ Idem.

No momento da apresentação das performances, o veículo não se transforma num cenário ambientado para um espetáculo. Esse se dá no ambiente regular do veículo, em suas intempéries e em seus aspectos de maior garantia de visibilidade do sujeito da enunciação. O espaço cênico da apresentação é moldado pelas circunstâncias, sem qualquer alteração no espaço físico em suas características imagéticas.

O ônibus se molda como palco de apresentação na medida em que os sujeitos da enunciação se fazem atores performáticos daquele ambiente. Luzes e sons da cidade que pulsa do lado de fora das janelas do ônibus participam ativamente do cenário e possibilitam um entremear da cena urbana externa ao momento de intervenção desencadeado dentro do veículo. O palco, que, num teatro convencional, teria formato retangular, totalmente à frente do público (palco italiano), circular, em que o público circunda o cenário (palco de arena) ou semicircular, que avança pela platéia (palco de semi-arena), é acrescido de novas possibilidades, já que a ocupação do *performer* também se dilui em vários cantos do veículo. Os movimentos do carro que percorre as ruas trazem uma paisagem que se transmuda nas janelas. A cada lance de vista ao lado de fora, nos entremeios do espetáculo, o cenário externo é diferente.

Enquanto o veículo se desloca e atravessa diversos panoramas da cidade, a performance se desenrola em tramas diversas, uma para cada *performer*. Cabe ao público-passageiro aceitar as provocações e se permitir vivenciar novas percepções das possibilidades daquele cenário, que une o frenesi dramático da cena metropolitana a uma interpelação de grande proximidade com o ouvinte daquela apresentação, possibilitada pela interposição entre cenário e espectadores dentro do carro. A interpelação performática refaz códigos de ocupação do urbano, ao utilizar o transporte coletivo para uma apresentação performática e também interfere naquele ambiente midiático, porém não alterando o percurso do ônibus.

Há elementos do teatral na performance em trânsito? Consideramos que o corpo do *performer* não é critério absoluto nem elemento único de uma ideia de “teatralidade” que poderia ser percebida à circunstância, sendo o ato teatral um reconhecimento de um espaço de ficção¹¹.

Zumthor aponta que há significativa diferenciação entre “teatralidade” e “espetacularidade”. O primeiro termo se encaixa quando o espaço ficcional se enquadra de maneira programada, enquanto o segundo se refere a quando a programação não está

¹¹ Conforme aponta Paul Zumthor, em *Performance, recepção, leitura* (p. 47), citando proposições de Josette Feral, em artigo publicado em 1988, na revista *Poétique*.

previamente dada. Partindo dessa noção, observa-se que não é possível assistir a uma apresentação de qualquer *performer* que ande pelos veículos públicos da cidade de forma planejada. Suas intervenções não têm horário programado, carro certo a ocupar, nem cenário a se montar. O grau de previsibilidade não é elemento com o qual se possa contar.

No momento da interpelação diante dos passageiros, a verificação de teatralidade depende da presença do corpo do ator. Um ônibus é apenas um meio de transporte até que seja atribuída ao ambiente midiático a condição de cenário para uma ação performática. O ônibus realiza seu percurso diário, os passageiros requerem seu serviço para se deslocar de um canto a outro da cidade, regularmente. Mas quando um ator social irrompe o espaço e inicia seu processo performancial, o ambiente se transmuda. Posso, então, pensar em teatralidade, neste caso? Nem tanto. Isso porque entra em cena outro aspecto importante na diferenciação das duas performances: a intencionalidade.

É a intenção do *performer* que poderá, assim, conferir se há uma ação de teatralidade ou de espetacularidade. E, partindo disso, o espectador também precisa partilhar da intenção de teatro à sua frente. Já que, a

condição necessária à emergência de uma teatralidade performancial é a identificação, pelo espectador-ouvinte, de um outro espaço; a percepção de uma alteridade espacial marcando o texto. Isto implica alguma ruptura com o “real” ambiente, uma físsura pela qual, justamente, se introduz essa alteridade (Zumthor, 2000:49).

O *performer* não narra uma história na forma de um texto teatral previamente construído. Ele se apresenta como dando um depoimento sobre uma situação real pela qual passa. Se há encenação ou não, sabe-se lá. O que se mostra, então, não é uma teatralização, mas uma performatização, que lhe confere a espetacularização. E é dessa condição performática que emanam (e a constroem) os estilos de comunicar que incorporam máscaras, saberes e modos de fazer mestiços, de forte caráter apelativo e persuasivo.

MARCELA BELCHIOR é Mestre pelo Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), com pesquisa financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Membro do Grupo de Pesquisa “Comunicação e Cultura: Barroco e Mestiçagem”. Comunicóloga Social formada na Universidade Federal do Ceará (UFC).
E-mail: belchior.marcela@gmail.com

Referências Bibliográficas

ANDRADE, Oswald de. *Obras completas*. Poesias reunidas. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1972. 3ª edição. Volume VII.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares*. Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Tradução: Maria Lúcia Pereira. São Paulo: Papirus, 1994.

CANEVACCI, Massimo. *A cidade polifônica*. Ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. Tradução de Cecília Prada. São Paulo: Studio Nobel, 1993. Coleção Cidade Aberta.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*: 1. Artes de fazer. Tradução de Epharim Ferreira Alvez. Petrópolis: Vozes, 1994. 11ª edição.

CUNHA, Antônio Geraldo da. [et. al.]. *Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982. 2ª edição.

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

GOFFMAN, Erving. *Relaciones en publico*. Microestudios de orden publico. Madrid: Alianza, 1974.

MARTÍN-BARBERO, Jesús. *Oficio de cartógrafo*. Travesías latinoamericanas de la comunicación en la cultura. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 2002.

PINHEIRO, Amálio. *Aquém da identidade e da oposição*. Formas na cultura mestiça. Prefácio de Lúcia Santaella. Piracicaba: Unimep, 2004.

PROSS, Harry. *Estructura simbólica del poder*. Teoría y práctica de la comunicación pública. Tradução de Pedro Madrigal Devesa e Homero Alsina Thevenet. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S/A, 1980.

ZUMTHOR, Paul. *Performance, recepção, leitura*. Tradução de Jerusa Pires Ferreira e Suely Fenerich. São Paulo: EDUC, 2000.