

O RITUAL DE “DESCONSIDERAÇÃO PASSAGEIRA”: FRAGMENTOS DA BARBÁRIE OU RETICÊNCIAS DO PROCESSO CIVILIZADOR?

Anderson Moraes de Castro e Silva¹

Resumo: Este artigo visa, a partir da observação do comportamento cotidiano dos usuários de uma linha de ônibus, refletir sobre a relação indivíduo-sociedade no Rio de Janeiro. Os conceitos de “figuração”, “Processo Civilizador” e “Processos Sociais” de Norbert Elias embasam a fundamentação teórica. A desconsideração aos direitos dos portadores de necessidades especiais são relacionados aqui a temática dos direitos humanos na sociedade brasileira.

Palavras Chaves: Processo Civilizador; Politicamente Correto e Incivilidades.

Abstract: This article - departing from the watching of daily habits of bus commuters – aims at reflecting over the society-individual relationship in the city of Rio de Janeiro. The “Figurations”, “Civilizing Process” and “Social Processes” concepts developed by Norbert Elias are the basis underneath the theoretical grounds. The non-considering towards the rights of special care bearers are herein related to the major theme of human rights in the Brazilian society.

Keywords: Civilizing Process; Politically Correct and Uncivilities.

1 INTRODUÇÃO

Em nosso cotidiano, interagimos a todo o momento com vários indivíduos, sejam eles nossos conhecidos ou não. Em boa parte dos casos, essa interação se dá de forma desintencional, sendo reflexo das nossas andanças em busca da resolução dos

¹ Doutorando em Ciências Sociais no Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais – UERJ - guaratibano@gmail.com

compromissos diários. Esses deslocamentos pela cidade podem possuir uma infinidade de motivações, tais como compromissos profissionais, atividades educacionais, entretenimento etc. São o “ir” e “vir” do dia-a-dia. Segundo Caiafa, no município do Rio de Janeiro, os ônibus são o principal meio de transporte utilizado pelos cariocas para se deslocarem pela cidade (2002:26).

Em meus afazeres diários, encontro nos ônibus municipais um meio de transporte recorrente. Isso ocorre porque, embora eu resida na Zona Oeste, trabalho e estudo próximo ao centro da cidade. Entre os ônibus que atendem as minhas necessidades, prefiro utilizar os da linha 1136 (Campo Grande – Castelo), no interior dos quais permaneço cerca de quatro horas diárias. São veículos cujos modelos foram apelidados popularmente de “fresquinhos”. Neles, o preço da passagem custa o dobro da tarifa padrão², pois contam com um sistema de refrigeração interna e seguem o percurso “expresso.”³ São as observações rascunhadas durante essas viagens – nos momentos em que o sujeito “nativo” cedeu lugar ao “pesquisador” -, que utilizei na escrita deste trabalho. É possível que, ao dizer isso, eu esteja manifestando o meu “estar lá” (Geertz, 2002), marca constante na escrita etnográfica.

Os acontecimentos que me servem de ponte para a abstração intelectual ocorreram no segundo semestre de 2006. As anotações referentes aos itens “a” e “b” foram rascunhadas nas viagens de ida, em direção ao centro do Rio, se passando, portanto, no horário matutino. Já o caso descrito no item “c”, ocorreu no retorno a Campo Grande, ao anoitecer de um dia de verão. Suponho que modelos singulares de sociabilidade sejam vivenciados nas interações diárias dos usuários dessa linha de ônibus, uma vez que é no interior do transporte coletivo que os moradores dos subúrbios passam uma boa parte do seu tempo diário. Ali, eles expressam, no bate-papo rotineiro, suas posições acerca da (in)segurança pública, da desigualdade social, do carnaval, da praia, do futebol etc. Penso ser possível, a partir da observação do comportamento diário desses passageiros, refletir sobre nossa aparente incapacidade de se indignar com os relatos de violência que abundam em nossa cidade.

Transversalmente, pretendo levantar questões a respeito das representações de civilidade e gentileza que construímos para “os cariocas”, contrastando-as com as práticas diárias dos meus companheiros de viagem. Considero ser possível demonstrar, com base nos casos que serão descritos, que existe uma clara diferença entre a noção de “cordialidade” presente no senso

2 No município do Rio de Janeiro, a tarifa padrão para o ônibus comum é de R\$ 2,00. Já no “fresquinho”, a passagem custa R\$ 4,00, e no “frescão”, R\$ 7,50 (podendo-se contar com o conforto adicional dos bancos acolchoados e reclináveis). Acredito que o valor da passagem possa ser um indicador, ainda que precário, da origem social dos usuários de ônibus.

3 No itinerário “Campo Grande – Centro”, o passageiro de ônibus pode escolher se vai viajar de “parador”, “rápido” ou “expresso”. Na primeira modalidade, o veículo faz parada em todos os pontos de ônibus existentes no trajeto. Na segunda, só é permitido o embarque e o desembarque de passageiros nos pontos existentes entre os bairros de Campo Grande e Irajá. A partir de Irajá, o ônibus segue direto até a rodoviária Novo Rio. Já o “expresso”, atende aos usuários no percurso que vai de Campo Grande a Guadalupe. Daí em diante, segue pela avenida Brasil, na pista seletiva, até a rodoviária Novo Rio. Este último, como faz um número menor de paradas, chega ao ponto final mais rápido.

comum ao se referir aos habitantes desta cidade e o comportamento diário dos mesmos. Como eixo central desta análise, recorro à temática da prescrição legal da norma jurídica e à prática cotidiana dos indivíduos, em especial no que se refere aos direitos dos “portadores de necessidades especiais”⁴. É neste ponto que encontro em Elias o suporte teórico para as questões que norteiam este texto. Afinal, conforme ele mesmo enfatiza ao longo do *Processo civilizador*, as normas, as instituições e os padrões de conduta de uma sociedade estão diretamente ligados ao grau de refinamento que o processo civilizador alcançou junto a esses indivíduos. Seguindo essa premissa, defendo que o acesso gratuito dos “especiais”⁵ ao transporte coletivo, com direito formal a reserva de assentos, e o modo como o restante da população lida com este direito apresentam-se como um bom indício para se pensar a sociedade na qual estamos inseridos.

A escolha do objeto de estudo adquire representatividade quando constatamos que, para Elias, existe uma via de mão dupla entre o comportamento individual e o meio social no qual o indivíduo se encontra inserido. Elias propõe a existência de um entrelaçamento, uma teia relacional, onde o uno influencia o todo, ao mesmo tempo em que por ele é influenciado, ou seja, o autocontrole individual e o controle social se constituem mutuamente embora não possam ser reduzidos as ações individuais isoladamente. Se isso for verdadeiro, o comportamento desses usuários de ônibus pode refletir não apenas as condutas de um grupo social isolado, mas, talvez, aspectos de um modelo figuracional constitutivo de nossa sociedade. Desta forma, acredito que o estudo do comportamento dos passageiros de ônibus nos permite refletir sobre as “sensibilidades sociais” e o padrão de “civilidade” vigente em nosso meio social.

2 CIVILIDADES NEGATIVAS OU ATITUDES “PASSAGEIRAS”?

Como já foi mencionado, no município do Rio de Janeiro, os portadores de necessidades especiais gozam de alguns benefícios ao utilizarem os ônibus municipais, dentre os quais destacam-se a gratuidade da passagem e a reserva permanente de lugares. Esses direitos, segundo o legislador, pretendem garantir a igualdade de oportunidades àqueles que são (ou estão), por natureza, em situação desigual a dos demais cidadãos. Tais concessões podem ser permanentes (caso dos deficientes físicos e idosos) ou transitórias (gestantes).

4 Segundo definição do Aurélio, refere-se ao indivíduo que apresenta, em caráter permanente ou temporário, algum tipo de deficiência física, sensorial, cognitiva, ou múltipla, ou condutas típicas (v. conduta típica), ou altas habilidades (q. v.), necessitando, por isso, de recursos especializados para desenvolver mais plenamente o seu potencial e/ou superar, ou minimizar, suas dificuldades. [No contexto escolar, costuma ser chamado portador de necessidades educativas especiais.].

5 Utilizo o termo para me referir a todos os usuários de transporte coletivo beneficiados com a normatização municipal que prevê, além da gratuidade de transporte, o direito à reserva de lugares. São eles: os idosos, as gestantes e os portadores de necessidades especiais.

A edição de um ato normativo por parte do poder público constituído, visando a resguardar segmentos sociais negligenciados, já nos serve como uma referência quanto ao grau de civilidade da sociedade que acolhe o referido diploma legal. É possível que esta lei sinalize a existência de algum tipo de preocupação social para com os indivíduos “diferentes”. Afinal, políticas públicas são, ou deveriam ser, elaboradas no intuito de atender as demandas da população. A normatização do tratamento que dever ser dispensado, nos meios de transporte coletivo, aos idosos, às gestantes e aos portadores de necessidades especiais indica a existência de suporte social à referida medida. Por outro lado, pode também ser um sinal de que o “politicamente correto” - no caso em questão, a oferta voluntária de lugar a um passageiro “especial” - tem sido constantemente ignorado. Seja em função da conscientização social, seja pela ausência dela o que não se pode ignorar é que a norma existe. Entretanto, para além dos direitos prescritos, está a prática social. Suponho que se possa inferir o padrão de civilidade de uma sociedade analisando a forma como seus cidadãos lidam com a lei.

Uma segunda questão, relativa a normatização dos direitos dos “especiais”, pode ser observada quando verificamos a nomenclatura utilizada na redação do texto oficial. Lá, não foram os “velhos”, nem os “deficientes físicos” ou muito menos as “grávidas” que foram amparados com o ato governamental. Foram os “idosos”, os “portadores de necessidades especiais”⁶ e as “gestantes”. Os novos termos sugerem que esses direitos foram concedidos, ou conquistados, por novos atores sociais, cujas categorias utilizadas para representá-los remetem às exigências culturais do mundo contemporâneo. O “politicamente correto” aparece intrinsecamente ligado à elaboração de novas políticas públicas. A passagem do “velho” ao “idoso” não nos remete a uma simples questão semântica, mas, sim, ao reconhecimento de demandas por cidadania emanadas de segmentos sociais, articulados ou não. Nos termos utilizados por Elias, talvez seja possível dizermos que a transformação do “velho” em “idoso” demarca uma alternância nas “sensibilidades” na sociedade brasileira. Neste ponto de vista, a concessão dos referidos direitos aos “especiais” poderia indicar um certo “refinamento do processo civilizador” que estamos vivenciando, ou seja, representaria um momento em que as sensibilidades sociais já não aceitam mais que os “especiais” sejam vítimas de práticas sociais excludentes. Mas como será que os usuários dos ônibus lidam com tais questões? Vejamos...

a) *Grávidas, idosos e deficientes*

Os assentos reservados aos “especiais” são, no mínimo, por força da legislação em vigor, os cinco primeiros lugares dos coletivos⁷. Estas cadeiras podem ser pintadas com a cor vermelha, o

6 Na primeira versão da lei, está escrito “portadores de deficiências físico-motoras”.

7 Informação extraída do site oficial do Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro (DETRÓ), órgão encarregado de normatizar e fiscalizar o setor. Consultas adicionais podem ser feitas no endereço www.detro.rj.gov.br.

que as destaca visualmente das demais. Deve haver sobre elas uma placa, avisando aos usuários que eles “não estão proibidos de se sentar ali”, mas que os mesmos devem ceder esses lugares aos passageiros “especiais” que porventura venham a embarcar no veículo. Tenho observado, na linha de ônibus supracitada, que há, entre a prescrição legal e a prática local, um distanciamento, uma vez que a norma formal vem sendo constantemente desconsiderada por esses usuários de ônibus.

A reserva de lugares aos passageiros “especiais” está prevista na Lei Orgânica do Município.⁸ Portanto, desconsiderá-la implica a prática de uma infração legal. Contudo, o que chama a nossa atenção para o descaso com que os usuários desconsideram o direito alheio não é o descumprimento da norma em si, mas a forma como isso se dá. Basta que um idoso, uma mulher grávida ou um deficiente físico adentrem no coletivo, para que todos os passageiros que se encontram sentados mergulhem, conjunta e artificialmente, num sono abissal. A sincronia com que estes indivíduos “adormecem”, sem que nada seja combinado previamente, neste sentido⁹, demonstra que o ônibus, mesmo sendo um meio social provisório (Caifa, 2002: 11), é capaz de influenciar nos padrões de conduta de seus usuários, ainda que não chegue a determiná-los.

A precisão com que os passageiros “caem nos braços de Morfeu”¹⁰ é tamanha, que se poderia pensar que os movimentos corporais daqueles indivíduos, no momento que precede o adormecer, tivessem sido ensaiados à exaustão. Em fração de segundos, os corpos são recostados nas poltronas, as cabeças tombam lateralmente e os braços caem abandonados em cima das bolsas e mochilas transportadas pelos usuários. Os que resistem ao sono, lançam olhares absortos à paisagem. Os “especiais”, às vezes, são olhados, mas nunca são vistos. Vê-los implicaria, por dever de civilidade, na cessão do lugar. Ignorá-los desonera os passageiros de suas obrigações educacionais.

O leitor que já assistiu à uma “ola” – espécie de “onda” encenada pelas torcidas de futebol nos estádios – entenderá o sentido da precisão com que os passageiros adormecem ao avistar um “especial”. Aqui, como lá, todos sabem o que deve ser feito. Não é preciso que nenhum maestro venha a reger o grupo, a orquestra foi previamente ensaiada em seus deslocamentos diários. É viajando em ônibus que se aprende esse “ritual da desconsideração passageira.” Adormecer, nessas condições, implica quase sempre num exercício de fuga da cidadania, e não apenas, em descanso.

8 Desde 05/04/1990, a Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro determina, em seu artigo 400, que as empresas de ônibus municipais devem “*facilitar a subida, a descida e a circulação dos usuários, especialmente as gestantes, os idosos e os portadores de deficiência físico-motora*”. Paulatinamente, o termo “deficiência físico-motora” tem sido substituído pela expressão “portadores de necessidades especiais”. Para acessar a Lei Orgânica Municipal, ver www2.rio.rj.gov.br/leiorganica/leiorganica.html.

9 Inexiste uma combinação explícita entre os usuários do coletivo. Todavia, o aprendizado diário de como se comportar nas diversas situações possíveis é obtido por meio do uso contínuo desta modalidade de transporte urbano.

10 Segundo o Prof. Dr. Cláudio Moreno, a expressão “cair nos braços de Morfeu” significa “adormecer”, e nasce de um pequeno equívoco mitológico, pois Morfeu é, na verdade, o deus dos sonhos. O deus do sono era seu pai Hypnos, que dormia eternamente no fundo de uma caverna silenciosa. (www.sualingua.com.br)

Há um pacto silencioso que une os distintos perfis dos passageiros e os faz iguais na indiferença em relação aos direitos dos “especiais”. No interior do coletivo, estão homens e mulheres de diferentes faixas etárias, etnias, opções sexuais, graus de escolaridade, profissões etc. Todavia, eles são iguais na desconsideração que manifestam aos “diferentes”, mas não percebem esse comportamento como um ato de civilidade negativa, e, sim, como uma escolha racional do cidadão. Não se pode negar que, às vezes, aconteça de algum passageiro quebrar o pacto e reivindicar o respeito à cidadania daqueles que estão sendo desconsiderados, dizendo: *“Como é que é gente? Vamos botar a mão na consciência. Olha a mulher grávida aí, será que vocês não têm mulher não?”* Dificilmente, os “estabelecidos”, aqueles usuários frequentes desta linha de ônibus, colocariam um questionamento como este, sendo mais provável que ele tenha se originado junto aos “outsiders”. Observe-se que, curiosamente, a reivindicação de cidadania não se remete à legislação ou aos deveres de civilidade dos usuários, mas à “consciência” deles. A questão é, então, deslocada do plano sociológico – dimensão das leis e dos padrões de conduta social – para o psicológico. Retomaremos esse ponto adiante. Alguns comentários similares ocorrem também no caso dos idosos e dos deficientes físicos, mas poucas são as ocasiões em que eles surtem algum resultado. Afinal, quem está “dormindo” não pode escutar aquilo que lhe é dito.

O desrespeito à inclusão social dos “especiais” ocorre em duas vertentes distintas, mas complementares, entre os usuários de ônibus: a) na primeira, temos os passageiros “normais” que fazem uso dos assentos reservados aos “especiais” (os cinco primeiros do veículo) e se recusam a ceder esses lugares aos seus destinatários; b) na segunda vertente, há os passageiros “normais” que ocupavam os assentos comuns, situados após a roleta, e que não se consideram na obrigação de ceder sua vaga ao “especial”. Ambos possuem justificativas para as condutas que têm.

No primeiro caso, seus argumentos nunca se referem à legislação que eles transgridem ao desconsiderar o direito alheio. A estratégia discursiva de legitimação das suas condutas perfaz um caminho que passa, obrigatoriamente, pela desqualificação do “especial” como legítimo utente do direito violado. Destaco que as justificativas apresentadas pelos passageiros “normais” não negam o direito em si dos “especiais”, mas o uso indevido ou inadequado que eles fazem de tais benefícios. Os “normais” costumam expressar suas visões de mundo em frases, tais como: *“Se não queria ir em pé, por que não foi pegar o ônibus no ponto final? Não paga passagem mesmo”* ou *“Esse pessoal, só por que não paga passagem, fica aí andando pra baixo e pra cima sem ter o que fazer”* ambas as frases são utilizadas para se referir aos idosos. Por outro lado, quando o “especial” é jovem, existe a máxima: *“Tá muito nova ainda pra tá cansada.”* Notem que, nos comentários citados, raramente ditos na presença dos “especiais”, ocorre um deslocamento na representação que se faz do indivíduo que está sendo lesado em sua cidadania. Não se questiona o fato de o indivíduo ser um “especial”, mas sim o uso que ele faz dos benefícios a que tem direito. Sendo assim, a desconsideração pela outro encontra suporte lógico em um suposto “exercício inadequado” do direito de ser “especial”. O “especial” não é reconhecido por que ele é preguiçoso (*“Não foi pegar o ônibus no ponto final”*), desocupado (*“Anda à toa”*) ou imaturo (*“Muito nova”*).

Um segundo argumento, empregado em defesa do desrespeito aos direitos do “especial”, é a incompatibilidade existente entre as demandas de cidadania e o horário de *rush*. Neste caso, os passageiros costumam reconhecer a reserva de lugares como algo importante e que deve ser socialmente valorizado. Contudo, julgam que os “especiais” abusam do uso de tais prerrogativas. Segundo este raciocínio, os “especiais” não deveriam utilizar os ônibus nos horários de pico, uma vez que os “trabalhadores” circulam nestes momentos e não seria justo pedir a um “trabalhador” que ceda o seu lugar a quem quer que seja. Há, neste caso, uma falsa premissa sustentando a argumentação. Ela associa os “especiais”, em razão de suas singularidades, ao ócio. Este é um discurso falacioso, pois desconhece, ou finge desconhecer, que há, entre os portadores de necessidades especiais, muitos indivíduos que exercem atividades laborativas.

Os indivíduos que se encontram na segunda vertente de desconsideração, ou seja, os ocupantes dos assentos “normais”, defendem que não é o dever deles ceder seus lugares aos “especiais”. Eles acreditam, e tal crença goza de certo consenso local, que é dever exclusivo dos ocupantes dos lugares reservados aos portadores de necessidades especiais praticarem o exercício da cidadania. Segundo a moralidade vigente naquele meio social, os “especiais” possuem assentos que lhes são destinados por força da lei, e se um passageiro, na condição de usuário comum, não se senta naqueles lugares é porque está respeitando o direito dos “especiais”, ficando, portanto, isento de outras obrigações morais. Em outros termos, o usuário comum é desobrigado de ser educado ou cortês com seu semelhante “especial” por já ter demonstrado civilidade ao não ocupar os assentos que lhe são originalmente destinados. Com base nesta premissa, cunhou-se a expressão “*respeito os direitos ‘deles’, mas não abro mão dos meus*”, muito utilizada em defesa das incivildades cotidianas.

E quando os assentos “especiais” já estão sendo utilizados por outros “especiais? Como o usuário “especial” deve proceder neste caso, segundo o ponto de vista dos “comuns”? Os passageiros “normais” entendem que, em um contexto como este, os “especiais” não devem embarcar no ônibus. Eles devem aguardar o próximo veículo. É nessas ocasiões que o valor da passagem costuma ser utilizado nas estratégias discursivas de legitimação da conduta anti-social dos usuários comuns. Em frases como “*não paguei quatro reais para ir em pé*” ou “*se fosse pra ir em pé, eu pagava só R\$ 2,00*”, o usuário comum justifica sua falta de educação a partir de critérios econômicos. Aqui, a cidadania é literalmente valorizada, custa o equivalente a uma latinha de refrigerante.

Enfim, os usuários deste segundo grupo legitimam suas ações desqualificando a conduta daqueles que não respeitam os direitos dos “especiais”, contudo enxergam si próprios como excluídos de qualquer compromisso para com os “especiais”. Argumentam que não vão “*dar mole*” e viajar em pé enquanto um malandro qualquer viaja sentado no lugar que não lhe pertence. Neste sentido, o gesto de civilidade aparece transformado em um “*atestado de burrice*”. Agir de modo civilizado e ceder o lugar ao “especial” é lido como “*fazer papel de bobo*”. Afinal, se o “especial” quer fazer valer o seu direito, ele tem de reivindicá-lo junto aquele que o desconsidera.

Os passageiros que viajam nos assentos comuns dizem que não têm “*nada a ver com isso*”. Estes passageiros não percebem que, ao agir desta forma, reproduzem as incivildades presentes nas condutas daqueles que eles questionam.

b) O “*saco d’água*”

Em uma dessas viagens matinais, dois homens jovens estavam sentados nos lugares destinados aos passageiros “especiais”, quando uma senhora grávida adentrou o coletivo. O homem que estava sentado próximo ao corredor comentou com o passageiro ao seu lado:

- Pô, vou dar lugar pra ela.

Ouviu em resposta o seguinte comentário, dito em voz alta:

- Eu não vou dar lugar, não. Gravidez não é doença!

A gestante, que já estava no interior do ônibus, para infelicidade do passageiro falastrão, também ouvira o comentário. O que ninguém esperava é que ela fosse ser tão espirituosa e rápida, a ponto de revidar no mesmo tom, dizendo:

Eu vou pegar toda essa água que tá aqui na minha barriga e a criança que tá dentro dela e vou botar no seu saco pra vê se você vai querer ficar em pé ou sentado, tá bom?

O motorista parou imediatamente o ônibus para dar risadas. Isso ocorreu porque os passageiros começaram a rir do referido sujeito e a chamá-lo de “saco d’água”. Logo que a gestante colocou seu ponto de vista, o passageiro que havia manifestado seu desejo inicial em ceder o seu assento, assim o fez. A gestante sentou-se ao lado do autor do comentário. Enquanto isso, os demais passageiros, em coro, caçoavam dele chamando-o de “saco d’água”. Ele, envergonhado que estava, viajou mais algum tempo no coletivo e depois pediu para desembarcar. Atualmente, sempre que ele viaja no coletivo é saudado pela alcunha que recebeu. Mas qual é a importância desse acontecimento para o presente estudo? Acredito que o ocorrido complementa os argumentos que eu vinha descrevendo, conforme veremos a seguir.

Nesta pesquisa, constatei que não há entre os usuários qualquer constrangimento em negligenciar os direitos dos “especiais”. Aliás, esta é uma prática rotineira dos usuários de ônibus na linha estudada. Contudo, ao agir de forma individualista, o usuário deve levar conta os modelos de conduta pré-existentes. Eles definem as formas aceitáveis de se ignorar o “outro”. É possível se desqualificar as motivações pessoais que levaram os passageiros “especiais” a sair de casa (o “andar à toa”). Pode-se argumentar sobre o valor gasto com a passagem (pagar o dobro do valor da tarifa comum e ceder lugar a uma gratuidade), evocar a identidade de “trabalhador” também é aceitável (nesta versão, os “especiais” seriam desocupados), assim como apontar a preguiça do “especial” (“por que não espera o próximo ônibus? por que não vai para o ponto final?”) etc. Todas estas são justificativas aceitáveis, mas que não devem ser verbalizadas na frente do indivíduo lesado. A melhor estratégia é evitar o atrito direto com o indivíduo desconsiderado. Enfim, é “não

se estressar”. Para isto, basta que o usuário não veja o “especial”. Objetivo que ele pode alcançar dormindo ou se distraindo com a paisagem.

Agora, o que não pode é o passageiro manifestar publicamente seu propósito em desprezar os direitos do “especial” ou negar o pertencimento deste sujeito ao grupo dos indivíduos formalmente protegidos pela norma. Um perfume de cidadania orienta tais interdições em direção à objetividade das desconSIDERAÇÕES perante os indivíduos desconSIDERADOS. O usuário comum não deve questionar o direito em si mesmo ou a condição física do usuário “especial”, pois essa conduta não condiz com o grau de civilidade que se espera dos indivíduos que circulam naquela condução. Está é a razão pela qual a estratégia do desconhecimento se faz necessária. A opção por não tomar ciência do embarque de um “especial” no coletivo é um ato racional. Afinal, se olho, mas não vejo o “outro”, não tenho porque reconhecer suas demandas sociais. Todavia, “desconhecimento” é diferente de “negação”. Como indivíduos civilizados, racionais e razoáveis que são, os usuários de ônibus deixam de ofertar seus assentos aos “especiais” apenas porque não os vêem, mas raramente se manifestam contrários à legislação em vigor que garantiu a reserva de assentos aos portadores de necessidades especiais. É possível que ocorra aqui um atrito entre o “politicamente correto” prescrito e o grau de “civilização” predominante em nossa sociedade, afinal, o primeiro seria, no plano teórico um resultante do refinamento do segundo¹¹. Todavia, quando os indivíduos desenvolvem estratégias de defesa contra tais previsões legais, é sinal que existe ainda algum descompasso entre eles.

c) *O suicida*

Aquele era um dia comum, como outro qualquer. Todos regressávamos a Campo Grande após termos cumprido nossas jornadas diárias de labuta. Após mais de uma hora de viagem, estávamos prestes a chegar ao nosso bairro. Assim que entramos na via pública que dá acesso ao terminal rodoviário, nos deparamos com um grande congestionamento. Imediatamente, começaram as especulações sobre as possíveis causas daquele engarrafamento. Alguns supunham a existência de blitzes policiais, outros especulavam sobre possíveis acidentes de trânsito. Após algum tempo, um vendedor ambulante nos informou que se tratava de um suicídio. Este era enfim o motivo pelo qual o trânsito havia parado.

Um homem pulara do viaduto e caíra sobre uma das pistas pela qual precisávamos atravessar em nosso itinerário. As pistas estavam interditadas para que os peritos criminais pudessem dar conta de suas atividades. Após a liberação do local pelos peritos, teríamos ainda de aguardar a chegada do rabeção e o recolhimento do cadáver, para que o tráfego voltasse a ser liberado.

¹¹ Tenho dúvidas se o “politicamente correto” seria mesmo um fruto do avanço do “processo civilizador” ou se, ao contrário, não seria um paliativo que tenta suprir a incompletude do referido processo.

Como mencionei acima, a primeira indagação dos passageiros, ao se verem presos no trânsito, buscava descobrir a origem do problema. Logo que o suicídio foi anunciado, algumas pessoas demonstraram interesse em saber alguma informação sobre o suicida, assim como sobre a motivação que o teria levado a dar fim à sua existência. Outros, de imediato, começaram a caçoar do falecido, com expressões do tipo “*deve ser algum cornô*”, ou a maldizê-lo por ter provocado aquele “nó” no trânsito.

Foi nesse contexto que foram ditas as frases, rascunhadas por mim no livro que trazia à mão, que serão objetos desta reflexão. Na primeira, o passageiro que a pronunciou cobrava do falecido a suposta responsabilidade que ele deveria ter tido na hora de planejar seu ato derradeiro: “*Quer morrer, se mata, mas não prejudica a vida do outro.*” Esse passageiro supunha que fazia parte dos planos do suicida obstruir o trânsito e, com isso, prejudicar os demais indivíduos. Tal premissa encontrou eco nas palavras de um outro passageiro, que interveio dizendo: “*Deve ter pensado: Vou morrer, mas vou ferrar todo mundo.*”¹² De acordo com tais pontos de vista, uma das principais preocupações do suicida era prejudicar os “vivos”, ou seja, ele teria planejado cuidadosamente como utilizar sua vida – ou o fim dela – para perturbar a tranquilidade dos vivos. Era como se o óbito não significasse o fim daquele indivíduo e ele pudesse regozijar-se *a posteriori* do seu feito. Penso que responsabilizar aquele que não mais existe – e que, portanto, está para além do alcance dos julgamentos morais – talvez fosse para os passageiros um eficiente subterfúgio. Essa argumentação não dava por encerrada a existência do indivíduo que, agora, só existia na memória daqueles que o conheceram (Elias, 2001:41). Ao mesmo tempo, tirava da morte sua propriedade finalista. Por meio de tais evasivas, os passageiros não tinham de lidar diretamente com a aflitiva questão da finitude humana (Elias, 2001), uma vez que mascaravam os efeitos do ato derradeiro.

Quando o consenso em torno da intencionalidade do falecido em causar o engarrafamento foi estabelecido, surgiu uma segunda questão: que motivo teria levado o suicida a tomar tal atitude? Uma senhora que havia apontado o endividamento, a pobreza ou o desemprego do falecido como causas prováveis do suicídio¹³ se disse preocupada com as despesas que os familiares teriam com o sepultamento. Sua tese era que o falecido podia ter se livrado das dívidas com a morte, mas acabou endividando a família. Afinal, seriam os familiares que pagariam o funeral, e “*um caixão custa oitocentos reais. A vida tá cara, não dá nem pra morrer.*”

Esse comentário abriu espaços para que cada um dos presentes se apresentasse como um exemplo de superação. Todos tinham dívidas, mas “corriam atrás” para superar tais obstáculos e levar a vida adiante. Estar vivo exigia competência. Portanto, a “possível” incapacidade do falecido em arcar com suas “supostas” dívidas faziam dele alguém menos apto à vida. A morte auto-

12 Segundo Elias (2001:10), “a morte é um problema dos vivos. Os mortos não têm problemas”. Aqui não era a morte que se apresentava como uma questão, mas, sim, o cadáver do falecido que obstruía o trânsito.

13 Sua hipótese parece corroborar a tese marxista de que “os males econômicos do capitalismo explicariam muitos dos suicídios” (Marx, 2006:19).

infligida era remetida à uma fuga das responsabilidades individuais, como se fosse uma punição por sua inaptidão ao mundo dos vivos¹⁴. Os passageiros estavam tão preocupados em culpar o suicida por sua própria morte, que não se davam conta de que um gesto como este poderia ter origens diversas. Afinal, no que se refere ao suicídio, “a diversidade de suas causas parecem escapar à censura uniforme e insensível dos moralistas” (Marx, 2006:24).

Curioso é que nada se sabia sobre o réu ali condenado. Sua etnia, idade, estado civil, profissão, escolaridade etc., tudo era desconhecido. Nenhum elemento qualificativo embasava as hipóteses que eram debatidas. Todavia, as suposições tinham vida própria, independentes da existência daquele que não mais existia. Pouco importava aos juízes a vida pregressa daquele homem, os seus amores ou as suas dores. Dele, se caçava, ele era julgado. Apenas uma certeza guiava a narrativa que do ônibus ecoava: aquele infeliz era o responsável pelos transtornos que nós enfrentávamos.

3 COSENDO FATOS E TEORIAS

A obra de Norbert Elias se apóia no tripé formado por três conceitos sociológicos principais, quais sejam: “civilização”, “figuração” e “processos sociais” (Elias, 2006:21). É com base neste instrumental teórico que Elias escreveu o seu *Processo Civilizador*. Em linhas hiper-sintetizadas, sua proposta teórica poderia ser descrita da seguinte forma: o ser humano é o portador natural de uma disposição para a civilização, que, ao encontrar no meio social condições favoráveis para o desenvolvimento desta aptidão, desenvolve relações de pertencimento e identidade para com o grupo no qual se encontra inserido. O “outro” limita as ações individuais dos sujeitos, mas é essa restrição que possibilita a vida em comunidade. Neste sentido, os indivíduos se autocontrolam para terem acesso às vantagens da vida social e, ao agirem assim, constituem o próprio controle social, ou seja, o autocontrole e o controle social estão, o tempo todo, se constituindo. À medida em que o processo civilizador avança, ocorre um refinamento das condutas humanas que é impulsionado por uma alternância nas “sensibilidades” sociais. Essa transformação faz com que os padrões de comportamento, até então aceitos ou naturalizados, sejam retirados da cena pública. Todavia, como para Elias o processo civilizador não é único nem igual nos diferentes grupos sociais existentes, podem existir condutas que, embora estejam banidas em alguns grupos sociais, sejam aceitas ou toleradas em outros. Em suma, o processo civilizador variaria de sociedade para sociedade, uma vez que os grupos sociais existentes podem apresentar percepções diferenciadas de fatos idênticos. Isso ocorre porque as sociedades contam com modelos figuracionais diferenciados e estão inseridas em processos sociais distintos. O processo civilizador, segundo este autor,

¹⁴ Em Marx (2006:48), o suicídio também é apresentado como “o último recurso contra os males da vida privada”. Já para Durkheim, existe um padrão social do suicídio e não apenas uma motivação individual.

enfrentaria a oposição permanente dos processos descivilizadores, pois tanto a aptidão à civilização quanto o impulso à barbárie se encontrariam inscritos na existência humana.

Mas qual é a relação existente entre a teoria elisiana e os fatos descritos? É melhor que ele mesmo diga: “O convívio dos seres humanos em sociedades tem sempre, mesmo no caos, na desintegração, na maior desordem social, uma forma absolutamente determinada” (Elias, 2006:22). Esta forma é sempre aprendida por meio dos modelos de figuração que estruturam tais sociedades. Isto posto, acredito ser possível inferir que as incivildades praticadas pelos usuários de ônibus contra os portadores de necessidades especiais, assim como a falta de identificação que demonstraram em relação ao suicida, sejam faces de um mesmo modelo figuracional no qual estes indivíduos se encontram inseridos. No outro extremo, defendo que esses pequenos gestos de incivildade cotidiana possam ter relação com processos mais amplos de segregação social - e espacial - da alteridade em nossa sociedade. Afinal, como ressalta Heloísa Pontes (2006:24), no *Dossiê*, Elias mostra “a existência de uma conexão forte entre as alterações na estrutura social e as mudanças no comportamento e nas emoções dos indivíduos”.

As civilidades negativas citadas neste texto poderiam ter sido estudadas à luz da “atitude blasé”, de Simmel, ou das “ambivalências da modernidade”, de Bauman, assim como a partir de outros “teóricos da modernidade”. Contudo, penso ser no conceito de “figuração” que elas encontram um maior rendimento analítico. A idéia de “figuração” vincula-se à questão do aprendizado social. Nela, os símbolos socialmente aprendidos orientam os indivíduos na obtenção dos padrões “de auto-regulamentação na relação com os outros seres humanos” (Elias, 2006:26). Daí decorre que os processos de socialização e individualização se dêem simultaneamente.

Em nossa sociedade, os indivíduos são apresentados desde cedo às quatro “palavrinhas mágicas.”¹⁵ Neste mesmo período, aprendem que devem agir com cortesia e educação para com os demais cidadãos, devendo ceder seus lugares aos idosos, gestantes ou aos portadores de necessidades especiais, sempre que isso for possível. Esta é uma conduta mínima que se espera de um indivíduo razoavelmente educado. Penso que este padrão de civilidade seja conhecido pela maioria dos grupos sociais existentes na sociedade brasileira. Um jovem que não fosse usuário costumeiro da linha de ônibus estudada possivelmente não hesitaria em ceder seu assento ao “especial” que embarcasse no veículo. Estaria, assim, agindo em conformidade com normas sociais vigentes em nossa sociedade. Entretanto, atitude similar já não é esperada dos usuários habituais da linha de ônibus pesquisada. Como é que pessoas com origens sociais tão próximas podem agir de maneira tão distinta?

Acredito que o conceito de figuração possa nos ajudar a entender esta questão, pois descobrir que “*as mesmas pessoas podem formar uma com as outras diferentes figurações*” (Elias, 2006:27) nos ajuda a pluralizar as possibilidades de abordagens sobre os acontecimentos mencionados. Em princípio, suponho que o usuário cotidiano é socializado nos padrões de conduta e moralidade vigentes

15 “Bom dia”, “com licença”, “por favor” e “obrigado” .

entre os usuários de ônibus. Ele adere ao modelo figuracional existente no meio de transporte visando a obter as vantagens que tal conduta proporciona. Há, portanto, racionalidade na escolha que conduz à incivilidade. O passageiro sabe que o exercício da cidadania poderia lhe custar algum desgaste físico, pois viajaria em pé na condução. Entretanto, negar diretamente os direitos dos "especiais" não é de bom tom para um indivíduo civilizado. Este é o comportamento que se espera de um troglodita, não de um cidadão. É neste ponto que a adesão à figuração produz uma alternativa de ação. Mas o que é que estou chamando de figuração?

Utilizo este conceito para me referir aos padrões de conduta socialmente partilhados pelos usuários desta linha de ônibus. Eles não estão escritos, não possuem autoria determinada, nem data de surgimento. Não podem ser reduzidos aos atos de um usuário isoladamente, mas são observáveis na coletividade. Tais práticas, embora sejam socialmente aprendidas e, portanto, sociologicamente analisáveis, necessitam de suporte interdisciplinar para serem compreendidas em todas as suas dimensões.

Penso que esse "ritual de desconsideração passageira" seja historicamente construído – sem ser necessariamente diacrônico. Acredito que ele apresente efeitos psicológicos e emocionais nos sujeitos que dele participam.

Ele é histórico, porque é inscrito no indivíduo a partir do aprendizado obtido nos deslocamentos diários. É "andando de ônibus" que se apreende a "andar de ônibus". Saber "como" e "quando" dormir, "o que escutar", "ver" ou "falar" remete, então, a uma nova relação do usuário de ônibus para com os seus sentidos primários.

É psicológico, porque a racionalidade que leva à desconsideração dos direitos alheios não impossibilita a identificação entre os indivíduos. O passageiro "comum" tem plena ciência que está sendo negligente com a grávida, o idoso ou com o portador de necessidades especiais. Ele conhece as demandas físicas ou mentais dos "especiais", assim como reconhece que eles devam ser alvo de políticas públicas protetoras. Por isso, o gesto de desconsideração do "especial" pode vir a ser uma experiência traumática para o autor da ação. Aqui, basta lembra ao leitor dos apelos que são feitos "à consciência" dos passageiros que viajam sentados. A reivindicação de um lugar para o "especial" poderia se sustentar em argumentos jurídicos, culturais ou sociais, mas, no entanto, se dirigem à "consciência" individual. Por que isso ocorre? Penso que aquilo que os passageiros denominam "peso na consciência" possa ser um dos aspectos dessa experiência traumática, uma vez que a viagem de ônibus acaba no ponto final, mas os acontecimentos ocorridos no percurso, não. Como se sabe, a adesão à figuração comporta uma dimensão psicológica que pressupõe uma alteração na estrutura da personalidade dos sujeitos. Esta é uma das razões pela quais os apelos às "consciências" individuais não costumam ser atendidos. O autor do gesto incivilizado não se sente constrangido ou envergonhado pela conduta que manifesta, pois ele age em sintonia com os valores socialmente aceitos pelo grupo de passageiros. O "especial", o outro, é quem está no local indevido, na hora errada - e não ele.

Por fim, é uma prática da ordem dos sentimentos porque comporta uma dimensão que reivindica um maior autocontrole das emoções. Ter ciência que há um “especial” viajando em pé e nada fazer para aliviar o sofrimento alheio implica em uma interdição da capacidade de ser solidário. Em vários momentos, ouvi comentários de passageiros dizendo que “morriam de pena” ou que lhes “cortava o coração” ver um “especial” viajando em pé, mas que nada podiam fazer. Quase todas as pessoas com que conversei tinham ao menos uma experiência “marcante” para contar. Algumas se emocionavam ao reviver estes acontecimentos, embora nada tivessem feito para aliviar o sofrimento alheio na ocasião em que ele ocorreu.

Ressalto, porém, que nem todos os usuários de ônibus aceitavam participar desta figuração. Estes sinalizam gozar de certa autonomia em relação ao modelo figuracional partilhado pelos demais passageiros. É deles que costumam partir infrutíferas reivindicações às “consciências” individuais para que tenham dó dos “especiais”.

Cabe salientar que os mesmos usuários de ônibus que nesta linha desconsideram os “especiais” possam vir a apresentar comportamentos antagônicos em outros meios de transporte. Em outros termos, é possível que estes usuários ao entrarem no metrô ou em uma linha de ônibus que circule pela Zona Sul da cidade apresentem padrões refinados de conduta social. Isto ocorreria porque eles estariam imersos em novos modelos figuracionais. Aqui, essa possibilidade aparece apenas como uma hipótese, pois carece de comprovação empírica.

4 CONCLUSÃO

Em janeiro de 2007, a organização Human Rights Watch divulgou seu relatório anual sobre o respeito aos direitos humanos em nosso país. Em relação ao relatório de 2006, constataram que as violações aos direitos humanos continuavam a ser uma prática rotineira em nossas instituições da ordem. Pouco depois, o serviço mundial da BBC divulgou uma pesquisa de opinião pública, realizada em 25 países, sobre a prática da tortura. Nela foi constatado que vinte e nove por cento dos brasileiros ouvidos aceitavam a prática da tortura como forma de obtenção de informações que possibilitem a salvação de vidas. Ora, vivemos em uma cidade onde abundam os relatos de maus-tratos, torturas e execuções extra-judiciais. Às vezes, ouvimos depoimentos de pessoas que sustentam que nós estamos perdendo a capacidade de nos indignar. Entretanto, como Elias (2006:22) já no advertiu, “quanto mais alto o nível permanente de periculosidade, tanto mais baixo o nível permanente de civilização”.

Acredito que as civilidades negativas dos usuários da linha de ônibus estudada possam estar vinculadas ao resultado da pesquisa supracitada e ao relatório da Human Rights. Contudo, esses extremos não seriam causa ou efeito, um do outro. Seriam aspectos visíveis da teia relacional na qual estamos inseridos. Neste sentido, a tão cantada cordialidade dos cariocas não seria em si

uma mentira, mas conviveria no mesmo sujeito com a desconsideração do "outro". Seriam as duas faces de Jano.

A riqueza do conceito de figuração reside na reivindicação que ele faz por uma análise interdisciplinar. Compreender a "licença de cidadania", autoconcedida pelos usuários de ônibus em seus deslocamentos diários, só será possível se considerarmos os fatores históricos, psicológicos, sociais etc. que constituíram estes indivíduos. Observamos que existe um mosaico de justificativas que legitimam as incivildades diárias no uso do transporte coletivo. Mesmo que nenhuma delas resista a uma análise mais detalhada, servem instrumentalmente ao objetivo de alicerçar o discurso excludente. Isso ocorre não apenas por que tais justificativas se amparam nos padrões de moralidade legitimados pelo grupo de usuários de ônibus pesquisados, mas também por serem racionalmente coerentes. Para cada contexto, uma incivildade. A cada gesto de incivildade, uma racionalidade que a justifica. Viajar de ônibus pode significar levar a cidadania na bagagem, como se fosse uma camisa reserva. Chegando ao destino, basta que o usuário troque de blusa para que o cidadão renasça - ou não. Enfim, suponho que certas condutas observáveis em grupos sociais singulares estejam interligadas ao todo social indivisível, de modo que possamos enriquecer a compreensão da sociedade em que vivemos se pudermos incorporar tais questões as nossas reflexões.

REFERÊNCIAS

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

GEERTZ, Clifford. *Obras e Vidas – O antropólogo e sua magia*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2002. [Coleção Etnologia].

ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizador – Formação do Estado e Civilização*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.

---. *O Processo Civilizador – Uma história dos Costumes*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994.

---. *A Solidão dos Moribundos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

---. *Escritos e Ensaios; 1 : Estado, processo e opinião pública*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

MARX, Karl. *Sobre o suicídio*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2006.

WAIZBORT, Leopoldo (org). *Dossiê Norbert Elias*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.