



Comunicação e expressão nas viagens de ônibus¹

*Janice Caiafa**

A convivência com desconhecidos nas grandes cidades configura uma situação particular de comunicação, criando condições específicas para o diálogo e o silêncio. Nos transportes coletivos urbanos, esses estranhos viajam juntos e estão em algum grau um pouco mais próximos. Além do fenômeno das conversas, o silêncio entre estranhos é um aspecto interessante das relações nos veículos coletivos. A partir de indicações no texto de Bakhtin e Volochínov sobre a questão da comunicação e da expressão e de outros aportes teóricos, tentamos neste trabalho esclarecer alguns aspectos da convivência silenciosa nas viagens de ônibus no Rio de Janeiro. Ao mesmo tempo, procuramos desenvolver algumas afirmações sobre os processos comunicativos em geral ao examinar essa fricção entre palavra e silêncio.

Processos Comunicativos, transporte coletivo, Rio de Janeiro (cidade)

In big cities, one is constantly crossing paths with strangers. This creates a particular communicative frame, involving specific conditions for dialogue and silence. Mass transportation tends to bring those strangers closer, making them travel together, and sit or stand side by side. Not only conversation, but also silence among those people, unknown to each other, is an interesting aspect of social interaction in transit rides. Drawing on Bakhtin's and Volochínov's suggestions on the issues of communication and expression, as well as on other

* Doutora em Antropologia pela Universidade de Cornell, E.U.A. e professora da Escola de Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro. (scintilla1@terra.com.br)

theoretical contributions, we attempt to elucidate certain aspects of silent confrontation during bus rides in Rio de Janeiro. We also try to make a few indications concerning communicative processes in general.

Communicative processes, mass transportation, Rio de Janeiro (city)

Dans les grandes villes on est toujours confrontés avec des étrangers. Cela produit une situation très particulière de communication où l'on trouve des conditions spécifiques de dialogue et silence. Dans le transport en commun, ces étrangers sont provisoirement réunis, côté à côté, pendant les voyages. Outre les conversations, le phénomène du silence est un aspect intéressant des relations dans ce contexte. À partir surtout des indications de Bakhtin et de Volochinov par rapport aux questions de la communication et de l'expression, nous essayons ici d'explorer certains aspects de la confrontation silencieuse dans les voyages par autobus à Rio de Janeiro. Nous faisons aussi quelques affirmations sur les processus de communication en général.

Processus de communication, transport en commun, Rio de Janeiro (ville)

La convivencia con desconocidos en las grandes ciudades configura una situación particular de comunicación, creando condiciones específicas para el diálogo y el silencio. En los transportes colectivos, esos extraños viajan juntos y se encuentran todavía más próximos. Además de la conversación, el silencio entre extraños es un aspecto interesante de las relaciones en los vehículos colectivos. A partir de sugerencias de Bakhtin y Volochinov sobre la cuestión de la comunicación y de la expresión, bien como de otras contribuciones teóricas, intentamos en este trabajo esclarecer algunos aspectos de la convivencia silenciosa en los viajes de autobús en Rio de Janeiro. Procuramos también hacer algunas afirmaciones sobre los procesos comunicativos en general.

Procesos comunicativos, transporte colectivo, Rio de Janeiro (ciudad)

Na vizinhança de estranhos

Falar com estranhos configura uma situação particular da comunicação. Nas grandes cidades, a convivência com desconhecidos cria certamente certas condições específicas para o diálogo e o silêncio. Nas ruas, se elas se prestam à ocupação coletiva, cruzamos freqüentemente com estranhos que passam por nós em grande variedade. E não é só a diversidade humana, mas toda sorte de estímulos em torno, todo o espaço natural e construído nas cidades tende a constituir um ambiente de descontinuidades que nos interpela e que exige constantemente um gesto de nossa parte. É a intensidade urbana.

Há os que consideram essa ambiência inadequada ou hostil. Por exemplo, Georg Simmel acreditava que o excesso de estímulos acabava por gerar o seu contrário, criando indivíduos passivos ou "blasés". Com inspiração no texto de Simmel, os sociólogos da Escola de Chicago também não cessaram de denunciar o caráter nefasto dos excessos de variação². Ao contrário, na obra de Walter Benjamin, existe todo um fascínio pela movimentação urbana, que ele tão bem definiu em suas repercussões sociais, políticas e estéticas.

Até hoje essa intensidade é o que mais afasta e atrai nas cidades. No primeiro caso, fala-se, por exemplo, em fugir da cidade, de seus excessos, das oportunidades e das ameaças que só poderiam surgir nesse meio heterogêneo de constante exposição. Historicamente, a cidade se constitui antes de tudo por conseguir atrair, por seu aspecto de "ímã" ("magnet"), como coloca Lewis Mumford (1961), por ter trazido para si estrangeiros de todo tipo, atraídos precisamente por essa diversidade em que todos de alguma forma se tornam estrangeiros.

A variedade que passa por nós na rua pode também sentar a nosso lado num veículo coletivo. Essa configuração espacial – um lugar ao mesmo tempo fechado e aberto e em movimento – muda muito as condições de comunicação. Cria-se uma pausa no turbilhão dos fluxos nas ruas – muito embora nos ônibus cariocas, cujos motoristas vão em geral a toda, continue com mais ímpeto o movimento.

Há pausa porque as pessoas se sentam lado a lado, em posição de conversação. Podem também ir de pé e amontoadas, são as agruras do ônibus, sobretudo no Rio de Janeiro. Mas a situação é de proximidade e isso vai repercutir nas ocasiões de conversa e de silêncio entre esses desconhecidos que viajam juntos.

Nas viagens de ônibus no Rio de Janeiro, há conversas. É o que atestam tantas entrevistas com usuários de muitas e diversas linhas da cidade, além de minha observação e participação como usuária. Em outro trabalho (Caiafa, 2004), procurei descrever as características dessas conversas entre estranhos e em pleno movimento. Por exemplo, puxar conversa com desconhecidos no ônibus exige um certo ímpeto, em contraste com as conversações nos meios familiares. O término pode ser abrupto, determinado pelo momento de saltar – “meu ponto chegou”. Os temas são freqüentemente gerais e impessoais, havendo ao mesmo tempo a possibilidade de conversas que se tornam muito pessoais, resultando até em amizade ou em namoro. Tentei apontar algumas tendências num contexto de variedade e mesmo do imponderável que a linguagem do cotidiano implica. Alguns evitam contato e não querem conversar, mas observam que outros conversam. Para não ter contato com as pessoas nos ônibus do Rio de Janeiro é preciso ativamente evitá-lo porque trata-se de um meio muito cheio de eventos, muito interpelador – da briga ao namoro, à conversa superficial e ao assalto³.

– *Eu só puxo assunto com idosos* – comentou uma usuária que estava esperando o 438 (Barão de Drummond- Leblon) na Praça Barão de Drummond – *porque idosos não tem como, eles sempre têm que falar alguma coisa.*

– *O que eles falam, geralmente?*

– *Ah, fala do país, do dinheiro, do INSS, da vida cara, da falta de respeito tanto de passageiro e de motorista tem com as pessoas.*

– *Ônibus é divertido* – observou Tatiana, estudante – *eu digo até, eu até brinco que eu tinha muita história pra contar. Eu acho muito legal, é divertidíssimo. O que eu rio dentro do ônibus, cara, não tem, é cada coisa que acontece, eu acho muito legal. Eu adoro ônibus. É uma coisa que é mais tranqüila que tá de carro, pelo menos eu dirigindo, eu acho que dirigir deve ser muito chato.*

– *Pra quem passa muito tempo em ônibus* – observou Luísa, também estudante, usuária do 485 (Penha-General Osório) – *sem às vezes poder ler porque tá*

em pé, porque tá escuro, porque tá cansada, é uma forma da viagem passar mais rápido, sabe? E de você não sentir às vezes tão sozinho. E também tem o lance da curiosidade, sabe, daquela coisa de quem tá do seu lado, sabe, você se entretém com quem tá ali, com as histórias, você vai indo.

Por vezes, contudo, viaja-se calado. Claro que as conversações num veículo coletivo acontecem contra o silêncio que tende a imperar entre estranhos. Trata-se de desconhecidos que não vão se falar o tempo todo. No caso dos nossos ônibus, é preciso imaginar tanto o silêncio quanto as palavras num fundo muito ruidoso. O motor dianteiro, o barulho do câmbio de mudança e do freio nesses veículos adaptados de chassi de caminhão criam uma atmosfera infernal de barulho e calor para todos, sobretudo para o motorista (Caiafa, 2002). Mesmo os veículos mais novos são barulhentos porque o motor dianteiro ocorre na quase totalidade da frota municipal de ônibus urbano comum, e a forma violenta de dirigir dos motoristas também não varia muito. No mesmo golpe, é preciso imaginar também um ambiente muito rico em atrações – com e malgrado a violência, realiza-se ali de alguma forma a intensidade urbana da diversidade interpeladora.

Para se compreender a comunicação nos transportes coletivos, é interessante não só estudar as conversas, mas também a convivência silenciosa. Trata-se de um silêncio em que não se está solitário, mas que é amplamente povoado de presenças. É particularmente interessante a fricção da palavra e do silêncio nos veículos coletivos. Sobretudo no caso de um meio tão cheio de acontecimentos como os ônibus cariocas, tão cheio de ocasiões de interpelação e de perigos.

A palavra e o silêncio

É muito perspicaz o comentário de Simmel sobre a viagem no transporte coletivo. Ao descrever a situação dos sentidos nas grandes cidades, comparando com as cidades pequenas, Simmel diz que é o sentido da visão o mais enfatizado no meio urbano. Observa então que uma das novidades que os trens e os ônibus trazem é que

pela primeira vez na história as pessoas se achavam em situação de olhar-se, por vezes horas a fio, sem se falar (Simmel, s/d).

Gabriel Tarde faz uma interpretação do mesmo fenômeno. Tarde é um admirador das condições de diálogo nas grandes cidades. Para esse autor, a conversação é um agente social importante. Ela forma opinião, faz circular os costumes e pode mesmo transformar as situações políticas, "remastigando os atos do poder" (Tarde, 1992: 136). Por isso os déspotas a temem e tentam obstá-la, observa Tarde. Como indiquei em trabalho anterior, a predominância de temas gerais nas conversas entre estranhos é vista por Tarde como positiva. Em contraste com os assuntos pessoais e "temas limitados" do pequeno grupo que já se conhece, essa comunicação do impessoal que ocorre nas cidades é, para ele, uma força criativa. Para Tarde, a conversação é tanto mais rica quanto mais irrestrita, ou quanto mais coletiva ou social, poderíamos dizer. Este ponto ecoa fortemente a afirmação bakhtiniana da produção social da enunciação, como veremos a seguir. Gabriel Tarde vê o silêncio nos ônibus como uma proteção contra a grande intensidade da conversação que ocorre nas grandes cidades. É interessante porque, nesta perspectiva, o silêncio não decorre de uma ausência de motivação para falar – por exemplo, pelo fato de não se estar entre conhecidos. Ao contrário, esses estranhos seriam tão interessantes, no contexto do fluxo das relações e conversações nas cidades, que teríamos de provocar o silêncio. Observe-se que o excesso aqui não é deletério. O silêncio não é imposto às pessoas, ele é criado por elas, mesmo "cuidadosamente", é um silêncio ativo. Ele protege contra a indiscrição que o ambiente urbano intenso pode provocar, e é "uma forma de polidez". Não é uma falta, é uma figura das condições de contato e conversação nas grandes cidades.

A conversação é a mãe da polidez. Isso acontece mesmo quando a polidez consiste em não conversar. Nada parece mais singular, mais antinatural a um provinciano chegado a Paris, do que ver os ônibus cheios de gente que se abstém cuidadosamente de falar. (Tarde, 1992: 141).

A conversação não é mais forte nas cidades pequenas. Ao contrário, nas grandes cidades seria preciso calar-se por polidez, para permitir a defesa contra o fluxo intenso da conversação. Tarde distingue esse silêncio entre desconhecidos – em plena intensidade de contato – do silêncio de salão, entre conhecidos e não tão amigos que têm a palavra como “único vínculo social”. Neste caso, está em jogo “o perigo de ver revelar-se a mentira das amabilidades”. Amigos muito íntimos podem ficar em silêncio por longo tempo, precisamente porque têm outros laços. No outro extremo, entre desconhecidos também se produz uma espécie de proximidade e mesmo de laço por partilharem esse meio em que a conversação é especialmente produtiva porque variada e enraizada no coletivo.

O silêncio que se produz nos espaços coletivos das grandes cidades é, a meu ver, um silêncio denso que ocorre em torno à conversação e se recorta sobre um fundo de grande estimulação material e afetiva – uma espécie de conversação por outros meios. Isso se os espaços são de fato coletivos, ou seja, se a diversidade é ali ativa e não neutralizada pela violência ou o isolamento. O termo de Tarde, polidez, é muito interessante porque sugere um cultivo do silêncio. É uma primeira pista para desenvolver o que os dados etnográficos parecem indicar para o caso específico da experiência urbana e do transporte coletivo, e mesmo de um modo mais geral para os processos comunicacionais: que a rigor o silêncio não é simplesmente a falta de contato, a inexistência da relação social, mas que pode, em alguma medida, envolver uma dimensão comunicativa.

Ficar observando

Uma das experiências que nas cidades se torna possível é a observação silenciosa da variedade. Observar o movimento dos transeuntes na rua ou a diversidade de estímulos que vêm do ambiente em torno – do ponto de vista de quem também por ali passa, ou de quem observa de uma janela de um edifício ou de um veículo – é uma prática possível e freqüente nas grandes cidades. A recepção inadvertida dessa paisagem é um fato mais óbvio, mas

existe também a contemplação deliberada. Nas ruas movimentadas estar à janela é um atrativo.

Num meio em que as presenças estão em grande rotatividade, como nos veículos coletivos, essa atração certamente existe. Simmel tem razão ao observar a predominância do sentido da visão nas grandes cidades. Por outro lado, seria impossível distinguir essa atividade visual dos estímulos sonoros e mesmo táteis que a acompanham. De fato, a ocupação do espaço construído envolve a mobilização de todos os sentidos porque ali entramos, nosso corpo é abrigado pelo conjunto de estímulos desse ambiente – nos edifícios e na arquitetura itinerante dos ônibus, por exemplo (Caiafa, 2002). Nos ônibus o entorno é pleno desses muitos tipos de interpelação. O entra e sai de passageiros renova muito a paisagem. O ambiente lá fora também muda constantemente do ponto de vista do veículo em movimento. No caso dos ônibus no Rio de Janeiro, estimulações mais vigorosas podem entrar também nessa percepção profunda do espaço construído e seus ocupantes. São o ruído e o calor, como já vimos, e as sacudidelas muito freqüentes motivadas pela direção do motorista e pelo veículo instável e por vezes com avarias crônicas. As sacudidelas não raro arremessam o passageiro para frente e para o chão – são muitos os relatos de queda dentro do ônibus. Trata-se de um ambiente movimentado, com o fluxo de passageiros e o correr da paisagem lá fora, além desses acontecimentos mais intrusivos que fazem parte da acolhida do ônibus. Aqui a palavra contemplação é ligeiramente inadequada, porque sugere uma calma que não há. Mas há vários relatos de usuários sobre essa atividade de observar o meio diverso do ônibus. Por vezes envolvido de alguma forma consigo mesmo e na maioria das vezes sensível ao que se passa em torno.

– Eu sou do tipo que gosta de andar de ônibus, mesmo com essas adversidades – observou Laura, usuária do 485 e do 126 (Rodoviária-Copacabana) – porque eu sou uma pessoa muito observadora, eu fico observando os comportamentos, como é que se trava essa relação e tal, como é que é. Isso já foi tema de várias conversas, quando, muitas vezes em pé, eu tô em pé dentro de ônibus, vejo o pessoal cansado, parece que todo mundo tá refletindo a mesma figura, tá todo mundo sentado às vezes até na mesma posição, isso é engraçado.

- E geralmente "estar na sua" envolve também todo um ato subjetivo seu com relação a si próprio - observou José, artista plástico, usuário das linhas 176 (Central-S. Conrado) e 179 (Central- Alvorada) . *Você pensa na tua vida, você pensa como é que tá tua grana no banco, você pensa como é que tão teus estudos, ô...se você estuda, como tá o trabalho de pintura, você pensa as coisas mais variadas, é ao mesmo tempo que é um lugar de aperto, é um lugar de liberdade muito grande.*

- Em geral adoro ficar olhando a paisagem ou as pessoas, na rua, no ônibus - comentou Renata. *Eu reparo muito assim, e é um lugar onde eu viajo, eu penso muito quando eu tô no ônibus.*

Para Bakhtin e Volochínov, a enunciação é parte de "uma corrente de comunicação ininterrupta", que envolve outras enunciações verbais e toda uma "situação extralinguística". Esta última diz respeito tanto ao conjunto de fatores presentes na situação imediata em que se realiza a enunciação, quanto ao contexto social mais amplo que a abriga (Bakhtin e Volochínov, 2002: 124). Por vários motivos a palavra se encontra, para os dois autores, numa "zona fronteira" (Bakhtin e Volochínov, 2002: 113). Em primeiro lugar, ela envolve sempre o interlocutor. Poderíamos então dizer que a enunciação não pertence totalmente ao locutor, ela não só se dirige a um outro, como já se produz a partir de outras falas ao longo dessa corrente. Aqui observamos uma ressonância interessante da questão da enunciação coletiva indicada por Deleuze e Guattari, que aliás têm o texto bakhtiniano como uma de suas fontes (Deleuze e Guattari, 1980). De alguma forma sempre contamos o que nos contaram e os agenciamentos de enunciação são coletivos, o discurso é sempre indireto. A teoria do discurso indireto livre de Bakhtin e Volochínov autoriza também essa aproximação.

Outra razão para o caráter fronteiro da palavra é que ela é inseparável do não-linguístico, como vimos, da "situação extralinguística". Por ser "socialmente dirigida", a enunciação se produz em conexão com fatores que não são discursivos e que poderíamos chamar *expressivos* a partir de sugestões dos dois autores. Bakhtin e Volochínov fazem uma crítica do que denominam pensamento subjetivista-individualista, representado pelos linguistas vosslerianos, para quem a expressão procede sempre do interior para

o exterior, da atividade mental do indivíduo para o contato com a exterioridade em que ela se objetiva, se expressa. Bakhtin e Volochínov recusam essa "teoria da expressão" e fazem uma outra. A noção de expressão é usada para inverter essa determinação ou mesmo abandonar o dualismo interior x exterior. A expressão aqui portanto não é só a exteriorização da atividade mental, mas diz respeito à orientação social dessa atividade, ao fato de que esta é socialmente engendrada, ou seja, de que outros fatores, pertencentes à "expressão externa", já estão ativos naquilo que se supunha, com o vosslerianos, ser apenas individual e livre das determinações sociais, discursivas e não-discursivas. A exterioridade já está ali presente. Poderíamos dizer então, a partir destas sugestões, que há expressão tanto na fala quanto no silêncio, ao mesmo tempo em que ambos são desde o início e imanentemente sociais ou coletivos. E se ampliarmos a noção de comunicação – como uma grande corrente verbal inseparável do extra-linguístico e mobilizando constantemente fronteiras – diríamos que há nos dois casos uma dimensão comunicativa.

Como poderíamos tentar uma definição preliminar e ainda aproximativa desse domínio da expressão? A expressão diria respeito a esses fatores discursivos e não-discursivos em conexão com as enunciações, sempre coletivamente orientadas. Os processos comunicativos seriam inseparáveis desses eventos da expressão – que envolveriam as enunciações num dado contexto social e todas as interpelações de ordem não-linguística desse contexto, inclusive da situação social mais imediata. Elaborando e ousando ainda mais, a expressão diria respeito aos afetos que atingem e modelam a palavra, ao poder de afetar e deixar-se afetar. O espaço nos interpela, escreve Guattari. Os processos sociais e materiais têm uma força interpelativa, ou ainda, expressiva.

A palavra está na fronteira com a palavra do outro e com um conjunto de afetos num domínio coletivo. Chegamos portanto aqui a uma conclusão provisória. Esta pode ser uma afirmação inicial para uma perspectiva da comunicação e da expressão e nos interessa para a problemática do silêncio nos ônibus.

Para Bakhtin e Volochínov, o mundo interior é função da coletividade. Mesmo “na alma”, a atividade da palavra não é menos social, “a atividade mental é tão social quanto a sua objetivação exterior” (Bakhtin e Volochínov, 2002: 114). Chegamos à enunciação – por exemplo, aquela objetivada no diálogo, envolvendo um interlocutor imediato – já denso de uma atividade mental socialmente dirigida e afetada por um meio extra-verbal que nos interpela. Para Bakhtin e Volochínov, há um “discurso interior”, um “diálogo interior” que não é menos social. Já chegamos à enunciação e ao diálogo, à apreensão do discurso do outro, como um ser “cheio de palavras” (Bakhtin e Volochínov, 2002: 147).

Estamos inseridos nessa corrente ininterrupta, de alguma forma, ainda calados. Mas, calados, já preparamos talvez uma réplica, que poderá não se dar naquela situação imediata. Falaremos futuramente e com outros. E nosso discurso interior já é feito do que ouvimos e do que nos afetou antes. A comunicação é concebida como uma corrente muito mais ampla e num fundo de afetos que a modelizam, afastando-se assim da interação. A interação pura e simples, o jogo da emissão-recepção, o diálogo num sentido estrito não dá conta do processo comunicativo. A comunicação está em contigüidade com a expressão – inseparável dos fatores expressivos que envolvem as interpelações do mundo, mais do que a simples réplica. Seria simples demais conceber então o silêncio como negação da fala. Há no silêncio uma dimensão de comunicação e expressão, ele é parte desse mesmo fluxo de comunicação que envolve a fala efetiva mas não se restringe a ela. Como as situações de conversação variam, também haverá talvez diferentes ocasiões de silêncio. Uma delas é a contemplação silenciosa de diferenças no espaço das cidades.

No meio heterogêneo das cidades, a interpelação expressiva é particularmente ativa. Há uma complexidade desses afetos que nos mobilizam e produzem a enunciação. Mesmo com o risco da violência e do isolamento, a experiência de freqüentar estranhos nas ruas das cidades e nos transportes coletivos, pode produzir uma conversação interessante, até criadora, por lidar com o imprevisível

– e um silêncio que pode envolver em sua produção toda a intensidade da estimulação afetiva do espaço coletivo. Se há mesmo mais de um tipo de silêncio, como sugere Tarde, poderíamos descrever este aqui como um silêncio denso, ou cheio de palavras. Para Bakhtin e Volochínov, o mundo interior é tanto mais forte quanto mais “enraizado socialmente”. Tanto que no individualismo não se trata de um fortalecimento do eu, mas de “uma forma ideológica do nós da classe burguesa” (Bakhtin e Volochínov, 2002: 117). A exposição às diferenças no meio urbano, se elas se encontram ali ativas, cria um tipo de enraizamento social pela constante variabilidade que nos leva a inventar outras formas de agir, pensar e sentir, pela novidade portanto, e pelos desafios. A comunicação nos ônibus cariocas ocorre, acredito, imbuída desses afetos. E no alheamento aparente dos passageiros pode haver também alguma coisa dessa intensidade.

– Olha, eu gosto às vezes de andar de ônibus ... – afirmou um rapaz que esperava o 234 (Rodoviária-Barra da Tijuca) no terminal próximo à Rodoviária Novo Rio. Eu sou muito observador, eu gosto de observar. Às vezes eu meio que me distraio em ônibus, eu fico olhando as pessoas, a paisagem. Quando eu pego alguma linha que eu nunca fui pro lugar, sei lá, pra um lugar que eu nunca fui, eu fico imaginando. Isso é uma coisa minha, de ficar imaginado o quê que essas pessoas fazem, como é que elas se divertem, de ver pessoas como personagens, então eu acho que vale por isso. Eu procuro ficar observando. Engraçado, às vezes a gente anda numa linha que, sempre, no seu bairro, alguma coisa na zona sul, é um tipo de pessoa. Às vezes eu pego ônibus pra outro tipo de lugar, são outros tipos de pessoas que andam, completamente diferente, roupa diferente, caras diferentes. Enfim eu gosto de ficar observando isso, dependendo muito da linha, do trajeto, os passageiros mudam.

Há vezes em que essa força de alteridade das cidades é neutralizada. O contato é difícil ou impossível, não nos deixamos afetar pela estranheza que nos cerca, as variações não produzem a rigor diferença. É mais difícil a conversação – evitar-se-á falar com estranhos. E a fruição silenciosa da alteridade perde muito a sua força, uma vez que o observador é parte desse fluxo que reúne os outros eventos da comunicação, entre falas e silêncios, e todos os afetos em torno. A atividade mental, como vimos, não é menos socialmente

orientada. Só nos espaços coletivos a heterogeneidade urbana vinga e produz diferença. Na privatização do espaço urbano – seja nos guetos dos ricos e de outros auto-segregantes ou naqueles produzidos pela desigualdade social e pela pobreza – a primeira baixa é a interpelação criadora da diferença.

Para Jane Jacobs a maneira mais eficaz de tornar uma rua segura é povoá-la (Jacobs, 1992). Antes de policiar as ruas, há esta tarefa que está a cargo dos próprios passantes. Uma rua deserta é uma rua perigosa. É preciso usar as ruas não só transitando nelas, mas também com os olhos – “eyes upon the streets”. Passar pelas ruas para aumentar o número de olhos sobre elas e também para provocar o olhar das pessoas que estão nos edifícios, que devem ser orientados para a rua e não lhe voltar as costas. O movimento da rua atrai o olhar das pessoas que também povoa a rua e a faz mais segura. Jacobs relata um entre os freqüentes casos em que um grupo de alta renda se muda para uma vizinhança de que expulsaram os antigos habitantes. Com seus hábitos individualistas, voltam as costas para os espaços coletivos. É raro assomarem à janela para ver as ruas. E provavelmente quando saem vão nos seus carros sem atentar um mínimo para o espaço em torno. A vizinhança vai se tornando mais abandonada e por isso mais perigosa. Pode ser então que esses ricos resolvam se mudar para outra região e, sem compreender que são parte da situação que destruiu a outra vizinhança, vão achar esta nova “misteriosamente mais segura”.

No outro extremo da indiferença, há a interpelação invasiva da violência, que também inviabiliza a experiência criadora da alteridade e que é o risco freqüente nos ônibus cariocas. É o fim da conversa amena e da diversão silenciosa da observação. Mas em meio ao perigo estas ocasiões são ainda possíveis e parecem ocupar muita gente nas viagens.

Notas

- ¹ Trabalho apresentado no 13º Encontro da Compós (Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação), São Bernardo do Campo, junho de 2004.
- ² Para uma discussão das posições de Gabriel Tarde e Louis Wirth, sociólogo da Escola de Chicago, no que diz respeito à comunicação no meio urbano (cf. Caiafa, 2004).
- ³ Guattari (1992) diz que o espaço construído nos interpela. Em diferentes graus e de diversas formas, o nosso entorno chega até nós, nos chama e nos afeta (Caiafa, 2002).

Bibliografia

- BAKHTIN, Mikhail e VOLOCHINOV, Valentin. *Marxismo e Filosofia da Linguagem*. São Paulo: Editora Hucitec, Annablume, 2002.
- BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. Obras escolhidas III. São Paulo: brasiliense, 1995.
- BRAGA, José Luiz. Sobre a conversação. In: FAUSTO NETO, Antonio et al (org.). *Brasil: comunicação, cultura e política*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1994. p. 289-308.
- CAIAFA, Janice. *Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2002.
- _____. Comunicação e Diferença nas Cidades. *Lugar Comum*. Estudos de mídia, cultura e democracia. Rio de Janeiro, nº 18, novembro 2002-junho 2003.
- _____. Conversações. *Contracampo*. Niterói, Rio de Janeiro, vol. 10/11, 2004.
- DELEUZE, Gilles. Michel Tournier e o Mundo sem Outrem. In: _____ *A Lógica do Sentido*. São Paulo: Perspectiva, 1974. p. 311-330.
- _____. e Claire Parnet. *Dialogues*. Paris: Flammarion, 1977.
- _____. e Félix Guattari. 20 novembre 1923. Postulats de la linguistique. _____ *Mille Plateaux*. Paris: Les Éditions de Minuit, 1980.
- GUATTARI, Félix. *Caosmose*. Rio de Janeiro: editora 34, 1992.
- JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books, 1992.
- MUMFORD, Lewis. *The City in History*. New York: Harcourt, Brace & World, Inc, 1961.

SIMMEL, Georg. *Sociologia*. Estudios sobre las formas de socialización. Volumen II. Madrid: Biblioteca de la Revista de Occidente [s/d].

TARDE, Gabriel. *A opinião e as Massas*. São Paulo: Martins Fones, 1992.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In. VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro, Zahar editores, 1967. p. 97-122.