

## Mapeando agências: considerações sobre modos de existir no Terminal de Integração do Centro, em Florianópolis/SC

Marcelo Giacomazzi Camargo<sup>1</sup>

**Resumo:** Neste texto, escrito como parte de uma pesquisa de mestrado em andamento, analiso algumas dinâmicas do Terminal de Integração do Centro (TICEN) em Florianópolis/SC – o maior terminal de ônibus da cidade – para realizar uma discussão sobre as configurações corporais, ambientais e ontológicas que ali acontecem. Argumento a favor da perspectiva de que o ambiente não é um local onde sujeitos vivem, mas um mundo trazido a tona em conexão com os sujeitos através das ações de ambos. Junto à descrição de situações onde isto pôde ser presenciado, uso de ocasiões do cotidiano do terminal observadas durante o trabalho de campo para problematizar a adequação das ideias de multiplicidade ontológica e agência a esta perspectiva de análise. Trago informações sobre as projeções feitas sobre o TICEN por aqueles que buscam praticá-lo de formas distintas para explicitar os modos como humanos e não-humanos de vários tipos – desde veículos até o governo e a iniciativa privada – compartilham todos de vida devido a uma continuidade ontológica ao invés de uma multiplicidade ontológica. Lanço mão de ocasiões onde os diversos sujeitos que existem no TICEN constituem-se através dos cruzamentos de modos de existência diferentes para questionar a possibilidade de radicalizar estas diversas subjetividades em pólos ontológicos distintos, e faço uma tentativa de examinar como os significados se constroem para todos os envolvidos nestes cruzamentos. Por fim, traço uma hipótese – apresentada aqui como uma proposta inicial para desenvolvimento em pesquisa – de qual é o movimento por excelência que age na formulação da vida no TICEN.

**Palavras-chave:** Antropologia urbana; ambiente; ontologia.

### Introdução

Este trabalho é fruto de uma pesquisa de mestrado em andamento, realizada no Terminal de Integração do Centro (TICEN) em Florianópolis/SC. O TICEN é o maior e principal terminal de transporte público da cidade, e concentra um número de diferentes

---

<sup>1</sup> Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina – PPGAS/UFSC.

linhas de ônibus. A maioria destas é operada pelo Consórcio Fênix, composto pelas empresas Canasvieiras, Emflotur, Estrela, Insular e Transol<sup>2</sup>. Junto às empresas Jotur e Biguaçu, que conectam o TICEN a Palhoça e Biguaçu respectivamente – dois municípios da região metropolitana de Florianópolis – este grupo atende a todas as regiões da ilha e do continente da capital, assim como o município de São José, localizado imediatamente ao lado de Florianópolis.

O TICEN compõe um complexo que abriga, além dos terminais de A a E – onde estão os pontos de chegada e partida de todas as linhas de ônibus saindo do Terminal – uma lotérica, o escritório principal da Secretaria das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros da Grande Florianópolis (SETUF), uma padaria e lanchonete ao lado da última plataforma e uma praça com um chafariz, peça ao redor do qual se concentra uma parte específica das atividades de socialização que ocorrem no TICEN.

Esta totalidade, junto ao pátio de entrada do Terminal e o calçadão que fica imediatamente à sua frente e do qual é separado por quatro vias da Avenida Paulo Fontes, são caracterizados por uma série de cruzamentos pessoais e ambientais. Os modos como estes cruzamentos surgem, e como participam na formação das pessoas que constroem, diariamente, o Terminal – e não falo aqui apenas de humanos – é o foco da presente análise. Mais especificamente, identificando que no TICEN existe uma multiplicidade de formas de existir e, simultaneamente, uma multiplicidade de entes, dialogo com alguns autores da antropologia sobre a ideia de multiplicidade ontológica. Meu objetivo é explorar a adequação e os limites deste conceito para análise daquilo que venho encontrando durante o trabalho de campo.

Para este fim, tomo tres eixos principais de análise: 1) os modos como as diferentes dinâmicas corporais do e no TICEN constroem as iterações dos corpos do Terminal; 2) a construção física do Terminal e o modo de distribuição espacial que identifico como objetivo desta construção; e 3) os momentos de disputa declarada pelo uso do Terminal.

## **Pensando o TICEN e seus modos de ser**

---

<sup>2</sup> Até novembro de 2014, as cinco empresas operavam independentemente umas das outras. Foi com o edital de licitação Nº 607/SMA/DLC/2013, lançado pela Prefeitura de Florianópolis para determinar a operação do sistema público de transporte por um único concessionário, que estas entidades se juntaram sob o nome de Consórcio Fênix. Conforme demonstrarei adiante, o controle da rede de ônibus na cidade por este grupo está diretamente relacionado ao funcionamento ambiental do TICEN.

Há um número de projeções sobre o que o TICEN é, como ele funciona e deve funcionar, e como isto está ligado ao funcionamento maior da cidade de Florianópolis. No cotidiano do Terminal, é possível identificar algumas projeções evidentes do ambiente.

A primeira delas é a própria construção física. Existem cinco plataformas, divididas entre as sete empresas que operam as linhas de transporte, e cada uma delas é dividida internamente de acordo com o número de linhas que operam em cada terminal e o fluxo usual de passageiros de cada linha. Os pontos são organizados em um sistema de colunas; as colunas que dão suporte ao teto de cada plataforma, organizadas paralelamente em cada lado de cada plataforma, é que carregam as placas que identificam qual linha para em, e parte de, qual ponto. Existem intervalos regulares entre as colunas que carregam placas e aquelas que não carregam, de modo que existe um espaço para que se formem filas para a espera e para o embarque em cada veículo. Nos casos de linhas mais movimentadas, o intervalo entre o seu ponto e o próximo é maior, dando espaço para a formação de filas mais longas. É de acordo com os intervalos de colunas que são organizados os quiosques ao longo das plataformas também, que funcionam como lanchonetes, ou cabines para o trabalho administrativo local de cada empresa, ou pequenas bancas para leitura. Entre estes quiosques, existem bancos para que as pessoas se sentem, organizados também em intervalos regulares.

Toda esta disposição evidencia um planejamento de como o TICEN e seus corpos devem funcionar enquanto ambiente. Esta é apenas uma das diversas formas ambientais que o TICEN toma. Em primeiro lugar, os passageiros nem sempre obedecem o sistema de filas; ora porque muitos optam por esperar o ônibus fora das filas, ora porque o espaço para filas (delimitado com linhas pintadas no chão) é ao invés disso usado como uma delimitação vaga para um aglomerado de pessoas que entra sem ordem pré-definida no veículo no momento de sua chegada (isto, notoriamente, acontece muito frequentemente apenas no ponto que concentra duas linhas específicas, que ligam o TICEN ao campus da Universidade Federal de Santa Catarina). Também há o fator de atraso; quando ônibus que atendem linhas de alto fluxo de passageiros se atrasam, as filas aumentam para além de seus limites e, às vezes, é possível observar a proliferação de outras formas de distribuição ambiental enquanto se espera pelo ônibus (mais pessoas esperam sentadas nos bancos do que em pé na fila, por exemplo).

Estas observações aparentemente corriqueiras evidenciam duas coisas. Em primeiro lugar, aquilo que Almeida (2013) caracteriza como ontologia; uma espécie de projeção, baseada em experiências anteriores, do que se espera encontrar em um mundo. A organização

física do TICEN é uma projeção do planejamento público<sup>3</sup>, baseada em algum conhecimento sobre a cidade, seus habitantes, sua configuração geográfica e a capacidade mecânica-tecnológica de transporte, do que deve haver no TICEN, e de *como* aquilo deve haver no TICEN. Poderia se dizer que esta é uma ontologia em ação; voltarei a esta questão mais adiante neste texto.

Em segundo lugar, observa-se aquilo que, conforme tentarei explicar adiante, surge como o ponto principal da minha observação: que, tomadas como ontologias, estas formas de praticar existências encontram cruzamentos que convidam um questionamento de sua natureza.

Para que exista a experiência da ontologia do TICEN conforme praticada pelo planejamento público, são necessários incessantes acontecimentos fenomenológicos. Conforme Almeida diz, quando se fala em ontologias, não existe uma divisão radical entre teoria e fato (p. 9). Experiências passadas, projeções sobre o futuro, imaginações e uma compreensão do que acontece no mundo são todos componentes de uma ontologia. Esse conjunto relaciona-se, então, com um mundo de coisas que o coloca em movimento; a própria ideia de ontologia, nesse caso, assemelha-se à descrição de Latour (2004) sobre o afeto, no sentido que ser afetado é ser colocado em movimento. Existir e imaginar a existência, pelo que parece, *também* é ser colocado em movimento.

Aquilo que movimenta esta ontologia em questão é uma série de outras formas de existir que poderiam, também, ser classificadas como ontologias. O funcionamento das filas do TICEN, por exemplo, em suas várias formas, está relacionado ao fluxo de corpos em todo o trajeto dos veículos até o Terminal. Isto envolve formas de praticar a cidade por parte de uma série de pessoas (de novo, humanas ou não) cuja prática diária não é capturada pelos planos do planejamento público para o TICEN. A pontualidade ou não de uma ou mais linhas – que depende do ritmo da cidade muito além de um único terminal de ônibus – é parte da experiência de existência do TICEN enquanto fruto, ente ou mecanismo do planejamento público. E assim como esse, relaciona-se com as experiências de existência dos vários corpos

---

<sup>3</sup> Há ressalvas a serem feitas sobre o uso do termo “planejamento público”. Uma série de autores já levantou questionamentos sobre a dificuldade, especialmente no que diz ao ambiente urbano, de se delimitar o que é público e o que é privado (NEAL & ORUM, 2010). No caso do transporte público em Florianópolis, isto é facilmente notado, já que a prefeitura concede a operação do transporte a empresas privadas, e a divisão das linhas operadas por cada empresa faz parte da divisão do TICEN enquanto construção arquitetônica. Portanto, quando falo em planejamento público, incluo nesse termo a dimensão privada do planejamento. Como as dinâmicas entre público e privado no funcionamento da rede de ônibus na capital catarinense não são o foco deste texto, abrirei mão de discuti-las de forma mais aprofundada, deixando-as para outro trabalho.

no TICEN que se participam e são afetados pela corporeidade da distribuição em filas e de acordo com horários.

Em talvez nenhuma outra ocasião, porém, os cruzamentos de diferentes intenções da experiência do TICEN fiquem tão claros quanto nos diversos momentos de manifestação política dentro do Terminal e nos seus arredores. Localizado no centro da cidade e funcionando como ponto de convergência constante para a sua população, serve recorrentemente como palco para protestos.

Em janeiro de 2015, acompanhei as manifestações organizadas pelo Movimento Passo Livre (MPL) contra o aumento da tarifa de ônibus. Estas compuseram uma campanha de quatro datas, sendo que o mesmo roteiro foi seguido em todas – iniciando com uma aglomeração de uma hora imediatamente em frente ao Terminal, com gritos de ordem, cantos, cartazes e faixas, partindo para uma passeata em direção ao prédio da Secretaria da Fazenda e finalmente retornando ao seu ponto de origem para um “catracaço”, ou a entrada no Terminal sem o pagamento das tarifas.

Principalmente durante os períodos de concentração em frente ao Terminal e de entrada no mesmo, as diferentes formas de praticar o ambiente por parte dos manifestantes e por parte dos policiais assumiram fortes contrastes. A estratégia de manifestação em frente ao TICEN era principalmente uma de projeção; não só com os discursos com uso de megafones, mas principalmente pelo teor dos gritos de ordem. Recorrentemente estes comandavam uma forma de uso do espaço, exigindo, por exemplo, movimentos físicos para uma identificação com a proposta do movimento.

Ao que observei, isso toma características ambientais particulares. Diferente de comandar o comportamento dentro de um ambiente fixo, as instruções destes gritos de ordem assemelham-se mais a uma mescla física e ambiental dos manifestantes e do Terminal. O ambiente do TICEN não pode ser tomado como uma construção sobre a qual corpos andam; encaixando-se na definição de De Certeau (1984) de um espaço *animado* pela ação de pessoas, as dimensões do Terminal escapam a hipostatização. Porém, não é minha hipótese que este processo de animação seja um de encontro entre entes constituídos como tal (um deles, o TICEN em si, e os outros, os manifestantes). A ideia de animação sugere um movimento, um posicionamento fluido de formas e limites. Creio que tomar uma divisão prévia entre estes que seriam os entes do encontro seria incorrer naquilo que Latour (2014) descreve como o momento de passagem que algo sofre de *processo* para *atributo*. Nesta passagem, algo que surge dentro de uma série de mobilizações torna-se cristalizado dentro das

características daquela que é tomada como sua forma completa; porém, as diferentes formas de praticar o TICEN evidenciam que não *há* uma forma completa. São diárias as reconfigurações ambientais que surgem das interações entre formas de se projetar o Terminal; o caso das filas e dos horários, dado acima, é exemplo de uma. Os casos das próprias manifestações são ainda outros. É latente a observação de Ingold (2000) que organismo (os manifestantes, neste caso) e ambiente constituem um processo que nunca está finalizado.

É necessário abordar como os gritos de ordem demonstram a incompletude das pessoas que os emitem e daquelas que seguem seus comandos. Os gritos de ordem são, tanto por natureza quanto pelo seu conteúdo, impulsos ao movimento. Este é um impulso, porém, que não se inicia com a emissão do grito; não é porque uma ação é tomada que existe um ente com agência por trás dela (BUTLER, 1990). A pessoa que toma a ação é movimentada a fazê-la e, de fato, constitui-se no ato de fazê-la; ela surge em um mundo onde há “*forces – visceral forces beneath, alongside, or generally other than conscious knowing, vital forces insisting beyond emotion – that can drive us toward movement*” (SEIGWORTH & GREG, 2010, p. 1). A pessoa que participa do grito de ordem *surge* no ato do grito de ordem *a partir* de uma existência prévia que não está contida em apenas um corpo. A ideia de uma agência por trás do grito torna-se limitada.

A interferência sonora nos gritos de ordem gerada pelo som do helicóptero policial que sobrevoava o local demonstra, também, que a disputa pelo ambiente e as intersecções entre os projetos de praticá-lo joga luz sobre a incompletude dos projetos e daqueles que os colocam em movimento. Policiais e manifestantes chegavam ao TICEN de trajetórias distintas e tinham planos diferentes para o local. Enquanto manifestantes realizavam esforços para comunicarem-se entre si e com os pedestres e motoristas que por eles passavam, o helicóptero policial servia para romper a comunicação, por vezes afogando os sons da manifestação. Também no momento posterior de entrada no Terminal, a entrada de apenas um certo número de pessoas foi permitida pela polícia, o que resultou num conflito – em maior parte, verbal – entre os dois grupos. Os manifestantes tentaram colocar em prática um TICEN livre; a polícia tentou usar de sua força para resguardar as limitações de trânsito.

Se, como mencionei anteriormente, a pré-existência de entes e agências no momento dos gritos de ordem não surge como uma alternativa viável, também nos momentos de contraste e confronto entre manifestantes e policiais a sua construção naquele momento espaço-temporal pode ser invisibilizada. Integrantes de ambos os grupos negociavam, de momento a momento, harmoniosa ou conflituosamente, seu ambiente e, por consequência, a

si mesmos enquanto parte deste ambiente. Não se tratava do embate de dois projetos que chegavam à cena já tomados da forma que iriam assumir durante o desenrolar do conflito. O encontro de dois projetos não deve ser tomado como a chegada ao mesmo local de duas formas já constituídas de ver o mundo, mas a ascensão, *através* de um processo de negociação, destas duas formas.

Constatar que o encontro de dois projetos é o processo de sua formação de momento a momento ainda não é o suficiente para explicar como ambos constituem um processo ontológico contínuo, ao invés de um encontro e subsequente avanço em direções diferentes de duas ontologias. Esta explicação pode ser dada pelos conceitos de Nancy (2000) de *co-aparição e origens-do-mundo*.

Para Nancy, o modo de ser por excelência é a co-aparição, ou o aparecer para o outro (e ser o outro que aparece, ao mesmo tempo). Ao invés de constituir substratos ontológicos diferentes, “eus” diferentes (e não se faz referência aqui apenas a um “eu” individual, mas a “eus” coletivos também) que aparecem um para o outro surgem, no momento de sua aparição, como *acessos* ao mundo; eu acesso a experiência de existir no mundo apenas pela aparição do outro para mim e pela minha aparição para o outro, e não sou um “eu” antes desta aparição. “*There is no appearing to oneself except as appearing to another*” (p. 67). Isto é o que Nancy chama de co-aparição.

A ideia de co-aparição nega à existência uma substância, tomando-a, ao invés disso, como um constante movimento de acessos a um mundo, as *origens-do-mundo*. Este não é o movimento de entes dentro de um ambiente; não só cada “eu” constitui o ambiente do outro, o ambiente em si é uma aparição, pois surge para perceber e ser percebido por cada “eu”. O mundo a que se tem acesso não é um mundo “concreto” oposto ao que poderia ser o idealismo das aparições; a cada acesso ao mundo, o que se acessa são apenas subsequentes e intermináveis aparições. Humano e não-humano, “eu” e ambiente, não são *milieus* um do outro (p. 18).

Em outras palavras, se o encontro de duas ou mais formas de praticar o mundo aponta para modos radicalmente diferentes de existir (porque não há partes da experiência de existir que estejam fora dos diferentes processos de formação destas formas de praticar o mundo), isso aponta muito mais para a sua *continuidade* ontológica do que para uma *multiplicidade* ontológica. É a *disposição* de diferentes origens-do-mundo (pontos de aparição e acesso ao mundo) que permite a ascensão de maneiras diferentes de existir em um mundo que é



contínuo, mas não por isso menos mutável. De fato, a existência em um mundo contínuo depende desta mutabilidade; “*presence is the spacing of singularities*” (p. 14).

Se existir no mundo fosse uma tradução direta do que este mundo é, a própria existência chegaria próximo de ser uma afirmação redundante. Latour (2004) problematiza a proposição de que afirmações se refeririam diretamente a coisas; “*if a statement errs it has no reference; if it refers accurately, it might as well not exist at all since it is purely redundant*” (p. 213). Se uma forma de existir fosse autocontida, sua existência seria um paradoxo; para ser uma existência autocontida, deveria exprimir diretamente a si mesma, entrando em um ciclo de redundância. Apenas na existência *junto* a outras formas de existência que pode tomar forma e multiplicar-se em novas formas de existir.

A ideia de duas formas de existência que existem em si e apenas se cruzam para depois seguirem seus rumos distintos mostra-se, então, problemática. Não menos pelo que Nancy (2000) afirma: imaginar que o ser-social, o co-aparecer e co-existir, é um passo no processo de formação de seres, entes ou “eus” que então estão livres para existirem independentes um do outro é uma instrumentalização do social (p. 59). É imaginar que o social tem alguma outra função senão ser social.

## **Sobre significados**

Outra questão surge, ainda do contraste entre as formas de praticar o Terminal dos manifestantes e dos policiais, mas também dos cruzamentos entre quaisquer outras. Esta é a questão da negociação de significados.

Este é um movimento constante no cotidiano do TICEN. O Terminal é, afinal de contas, um lugar. E, como lugar, é *multivocal*: “*...places, like voices, are local and multiple. For each inhabitant, a place has a unique reality, one in which meaning is shared with other people and places*” (RODMAN, 2007, p. 208). Não só um lugar, é também um ambiente; e o ambiente de cada “eu” (não necessariamente individual, como venho tentando mostrar) é o mundo conforme este toma significado em cada experiência (INGOLD, 2000).

O que se entende aqui por significado? Creio que a definição de Bateson (1973) do significado como algo que impulsiona uma resposta (podendo esta ser uma de múltiplas) se assemelha ao que venho observando durante o trabalho de campo, tanto nas interações entre humanos quanto nas interações entre humanos e não-humanos.



Quando o significado é compreendido nesta concepção, porém, parece necessário situá-lo ao lado de *outras* coisas que impulsionam respostas. Anteriormente, citei o conceito de afeto como um conjunto de forças que impulsionam o movimento. Teoricamente, parece uma definição muito próxima da definição de significado; como tentarei mostrar adiante, na prática esta semelhança permanece. Mas isso não é dizer que significado e afeto são as mesmas coisas; o significado, ainda segundo Bateson, tem uma dimensão de interpretação consciente, enquanto o afeto envolve também aquelas forças que ficam de fora da denominação, da exegese, da análise dentro da linguagem.

Dizer que o significado envolve a interpretação não é renegá-lo ao reino da representação, abstraído da experiência; Kohn (2013), ao falar de ícones, por exemplo, deixa isto claro. Os ícones não estariam imediatamente envolvidos na experiência ou na coisa a que fazem referência, mas apontariam para a sua possibilidade de forma concreta. O significado existe no mundo tanto quanto outras forças. Creio que os exemplos a seguir darão peso a essa afirmação.

Quando humanos navegam pelo TICEN, isto é feito baseado numa lógica de disposição corporal que não é inteiramente humana. Além do fato de que a navegação pressupõe um ambiente a ser navegado – e, como diz Butler em *Examined Life* (2008), ninguém anda sem uma técnica de andar – a navegação de ônibus pelo Terminal é parte essencial de seu funcionamento, por motivos óbvios.

A construção física do TICEN está relacionada ao tamanho e ao movimento a ser feito pelos ônibus; os espaços reservados entre pontos de parada e partida para filas de passageiros também são espaços para que os ônibus caibam dentro do terminal. Não é minha perspectiva que os ônibus sejam apenas uma peça ou uma causalidade nessa disposição; em qualquer momento do qual participam, são condição para a realização daquilo que se faz sobre, dentro e ao redor deles. O Terminal só é construído levando em conta a corporalidade dos ônibus porque estes têm uma corporalidade que permite isso. São mais do que inertes; impulsionam e transformam o ambiente tanto quanto um passageiro, um motorista, um arquiteto ou um engenheiro.

O meu foco aqui, porém, é muito menos no tamanho do espaço que os ônibus ocupam do que nas formas de prática do espaço que surgem da sua interação com os passageiros. O exemplo já citado antes das esperas, e da subsequente formação de filas e outras formas de espera, é uma das formas de prática que dependem da negociação de significados entre ônibus e passageiros. Outras dinâmicas de negociação envolvem, por exemplo, a temperatura do

ônibus. Que adaptações faz um passageiro dentro de um ônibus lotado em um dia quente? Como ele manipula seu corpo em relação a outros corpos para tentar, na medida do possível, se refrescar? A remoção de casacos, o posicionamento próximo às janelas do veículo, a tentativa de manter distância (nem sempre possível) dos outros passageiros – todas essas são respostas escolhidas para lidar com significados que são transmitidos também pelos próprios ônibus. No caso do calor, poderia se dizer que independe do ônibus, e diz respeito apenas à temperatura atmosférica. Dificilmente esse parece o caso. O calor dentro de um ônibus é percebido logo no momento em que o passageiro prestes a embarcar se depara com um veículo debaixo do sol, lotado de pessoas. A circulação do ar e a aglomeração de corpos, humanos ou não, estão diretamente relacionadas à corporalidade do próprio ônibus. É claro, não é o ônibus sozinho que fornece este significado a ser interpretado. Mas voltando à ideia de que para se fazer algo, é necessário uma técnica – que tipo de emissor emite significados sozinho?

O questionamento que ainda fica é o porque de abordar essa dinâmica como uma dinâmica de significados. Faço isso com base no que Despret (2008) diz sobre os diálogos. Despret não fala de ônibus e passageiros, mas de papagaios e pesquisadores; de qualquer forma, seus apontamentos são válidos aqui. Em sua pesquisa, Despret observa que a comunicação entre interlocutores que não compartilham a mesma linguagem torna claro uma dimensão do diálogo – a de que significados são “afinados” (“*tuned up*”, no original). O que isso quer dizer é que, ao invés de um diálogo permitir a cada um dos participantes que acesse o significado que o outro comporta daquilo que fala, o que acontece é uma sequência de adaptações que um faz frente à informação que recebe do outro. Os significados surgem, então, neste esforço de trocas e adaptações em busca de uma interação que seja produtiva e significativa para os envolvidos. Nessa dinâmica, um “nós” específico é desenvolvido. Ao invés de imaginar dois tipos de “eu” que se encontram no diálogo (ou dois tipos de “nós”, se cada um dos participantes se pensar dentro de uma coletividade diferente daquela a que pertence seu interlocutor), o que se faz é a construção de pessoas *dentro* de cada dado diálogo, não externamente a ele.

Portanto, estes movimentos de adequação às movimentações e corporalidades um do outro que ocorrem entre passageiros e ônibus – passageiros modulando seus corpos e comportamentos, e ônibus modulando o espaço e transmitindo informações para os passageiros – toma os contornos de uma negociação de significados, e não apenas de adaptações a estímulos físicos anteriores à interpretação.

Este é um de vários possíveis recortes destas negociações de significado. A construção de um “nós” envolvendo passageiros e ônibus convida o envolvimento também de motoristas e cobradores, por exemplo, o que por sua vez pode convidar em alguma instância o movimento de fiscais e tantas outras pessoas. O que considero relevante nisso é uma continuidade ininterrupta de “nós” potenciais, que parece afirmar, mais uma vez, a preeminência da continuidade ontológica sobre a multiplicidade ontológica; onde estariam os limites ou contornos de cada configuração de seres praticando um mundo de forma compartilhada que permitiriam definir claramente ontologias, se estas práticas de mundo estão sempre à mercê de serem envoltas em construções imprevisíveis de novos “nós”?

Penso em uma ocasião específica que presenciei, a de um homem que, em algum dia do final de janeiro, se mantinha posicionado frente a um dos portões de acesso da plataforma A, que concentra as linhas atendendo as regiões central e leste da ilha de Florianópolis. Este era um passageiro que em algum momento da tarde havia encontrado duas mulheres com muito pouco dinheiro que haviam entrado na plataforma errada por acidente; eram visitantes à cidade e não conheciam o território ou o sistema de transporte. Sem dinheiro para ajudá-las mas simpático à seu problema, o homem pedia a quem estivesse disposto a ouvir para que dessem às duas mulheres o dinheiro necessário para comprar novas passagens e entrar em outra plataforma.

Os esforços de “afinação” ou “*tuning up*” de significados mostravam-se presentes nas conversas do homem com seus interlocutores, ele adaptando seu discurso para melhor persuadir aqueles que paravam para ouvi-lo. Mas não é exatamente o homem apenas enquanto bom samaritano que me interessa neste momento. Quando digo que diálogos convidam constantemente uma multiplicação de quem está envolvido na construção do “nós”, creio que esta é uma ocasião onde isto ganha uma dimensão além daquelas mais localizadas que tentei descrever há pouco.

O que o homem fazia, em sua tentativa de integrar as duas mulheres ao funcionamento do transporte público, em alguma dimensão era alimentar o planejamento da prefeitura e das empresas do transporte sobre o TICEN. O Terminal também tem uma lógica comercial. Ao aumentar o número de pagamentos, o homem contribuía para esta lógica. Prefeitura e empresas, então, entravam inadvertidamente em ainda mais uma dimensão dos diálogos estabelecidos pelo homem em questão, e inseriam-se em um nível adicional de construção do “nós” – tanto do homem, quanto da prefeitura e das empresas, quanto das pessoas que se

dispunham a ouvir (e, finalmente, daquelas que decidiram atender o pedido de contribuição monetária).

Meu foco aqui é pensar que, mais do que convidar o planejamento público para o diálogo, em algum plano o homem assumiu o papel do planejamento público. É claro que este tem certos pólos – a Prefeitura, o SETUF, a diretoria das empresas – mas, como Abrams (1988) diz, existe uma certa dificuldade em definir claramente o corpo de uma força administrativa, uma vez que ela é mais uma ideia que surge a partir das ações que são tomadas em seu nome do que uma coisa em si. De alguma forma, haviam ações sendo tomadas pelo homem em nome do planejamento público. Isto é algo que Vianna (2002) descreve ao falar do funcionamento de estruturas de governo; elas estão dispersas entre aqueles que trabalham em sua função.

Isto aponta para ainda mais uma dificuldade de traçar os limites entre formas de existência. Qualquer que seja a existência que o planejamento público projeta para o TICEN, ela não captura completamente a existência praticada pelo homem que pede ajuda para duas mulheres em frente ao terminal A – mas está emaranhada nela mesmo assim. Duas formas distintas de se fazer o mundo que existem porque existem dentro uma da outra tanto quanto dispostas frente a frente ou lado a lado. Duas singularidades (e muitas outras surgindo em seu meio a cada momento), uma continuidade ontológica. Como Despret (2008) diz, ao fazer algo juntos, o que caracteriza uma subjetividade se sobrepõe ao que caracteriza a outra que trabalha em conjunto com a primeira. Não me parece, nesta escala de expansão indeterminada de possíveis envolvidos em uma interação, que fique algo que constitui qualquer subjetividade imune à possibilidade de sobreposição.

Nas palavras de Haraway (1991), “*we are literally embodied writing technologies*” (p. 128). Nós não somos apenas o que fazemos de nós mesmos, mas o que fazemos de nós mesmos junto aos significados que outros fazem conosco. Em um terminal de ônibus em Florianópolis, existências unem-se muito mais do que se separam.

### **Sobre sistemas e a fricção**

Ao dizer que interações estão possivelmente sujeitas a sempre mais inclusões e maiores extensões, não tento argumentar que qualquer coisa possa surgir de qualquer coisa, ou que interações, o mundo, subjetividades ou qualquer outra coisa envolvida nas dinâmicas mencionadas aqui sejam infinitas. Seja na forma proposta por Geertz (1973) sobre os limites

da cultura como rede de significados ou na forma proposta por Bateson (1973) dos limites do mundo que permitem que um ser aprenda a se comunicar através do reconhecimento de contingências ao seu redor, parece claro que a existência de qualquer dada coisa tem, sim, limites. Supor o contrário seria talvez uma aposta na indiferenciação; algo se define por aquilo que não é, afinal de contas (FOUCAULT, 1977).

Chamo atenção para isso para condicionar um argumento: o de que os cruzamentos de formas de praticar o mundo, as relações e interações, não tem pontos finais, e não consistem sistemas. Acredito que instrumentalizar as relações a ponto de definir um determinado momento que se encerram ao atingir um objetivo é trocar o processo pelo atributo, definir um desenrolar de acontecimentos por aquilo que acontece apenas posteriormente a ele.

Não imagino, portanto, que os jogos ambientais que acontecem no TICEN consistam *sistemas* que se regulam; não compartilho aqui da visão de Bateson (1979) de que as interações configurem caminhos de aprendizado de interação que têm, como resultado de cada interação, o aprendizado de como manter um valor médio útil para a estabilidade do sistema que engloba as interações. Bateson cita diversos exemplos de corpos que vêm a ser através das dinâmicas que os colocam em ação e movimento; um sistema elétrico com um interruptor, por exemplo, tem tanto partes que só passam a existir no momento em que são acionadas – como o próprio interruptor – e partes que gradualmente se transformam conforme a transmissão e o *feedback* de energia e informação.

O argumento que venho tentando desenvolver é compatível justamente com esta proposta de que tudo que se observa no TICEN surge no momento de seu impulso à ação. Mas o TICEN convida a buscar outro conceito para contornar estas interações que não os conceitos de sistema ou estabilidade.

O Terminal existe como consequência de uma necessidade maior da cidade, a do transporte público. Consequentemente, o seu funcionamento está ligado a tudo aquilo que afeta o transporte de alguma forma ou de outra, como a lógica de locomoção de humanos e veículos, até as políticas de arquitetura e urbanismo, outras questões políticas que afetam o fluxo de movimentação de corpos na cidade (saneamento e moradia são exemplos de coisas que afetam os caminhos proporcionados pela cidade e praticados nela), e até as próprias dinâmicas físicas envolvidas na existência de uma cidade no mundo (questões de pressão, temperatura, densidade e velocidade do ar, umidade, etc).

O risco de seguir este pensamento até as suas últimas consequências é evidente; sem delimitar limites para o conjunto a ser analisado, a própria análise torna-se inviável. Mas não

é isto que estou propondo, e não são questões de viabilidade de pesquisa que chamam a atenção.

O que estas continuidades – a continuidade ontológica que defendi anteriormente e a continuidade de eventos, corpos e dinâmicas que volto a destacar agora – suscitam é a necessidade de considerar as formas de existência do TICEN e no TICEN como formas de *vida* marcadas pela *fricção*. Uso *vida* aqui conforme a definição de Ingold (2011), e *fricção* conforme a definição de Tsing (2005).

Ao discutir a materialidade do mundo, Ingold dispara contra este conceito e favorece, ao invés, a análise das características dos próprios materiais dos quais o mundo é feito. Esta seria uma forma de tirar as discussões sobre as interações ambientais do nível da abstração e buscar nas particularidades da experiência vivida no mundo as formas de pensar como a vida se configura na prática, onde ela aparece, e quais são os seus limites.

Esta é uma busca que se mostra valiosa na análise do TICEN. Se os corpos e ambientes que lá surgem não vêm de suas províncias ontológicas distintas e anteriormente delimitadas, chegando à cena da ação já dotados ou não de vida ou agência, é necessário considerar o que a vida passa a significar, e de onde vêm os impulsos que movimentam as interações – já que não partem de entes pré-formados. Ao explorar as particularidades dos materiais que formam o mundo, Ingold oferece a chave para conceitualizar o que é a vida neste fluxo ontológico:

Trazer as coisas à vida, então, não é uma questão de adicionar a elas uma pitada de agência, mas de restaurá-las aos fluxos generativos do mundo de materiais onde vieram a ser e onde continuam a subsistir. Esta visão, de que as coisas estão na vida ao invés de a vida nas coisas, é diametricamente oposta ao entendimento antropológico convencional do animismo, invocado por Pels (1998: 94) e voltando até o trabalho clássico de Edward Tylor, de acordo com o qual o animismo consiste na atribuição de vida, espírito ou agência a objetos que na realidade são inertes. É, apesar disso, inteiramente consistente com os compromissos ontológicos dos povos frequentemente associados pela literatura a uma cosmologia animista (ver Capítulo 5). Em seu mundo não existem objetos como tal. As coisas são vivas e ativas não porque possuem espírito – independente deste estar *na* matéria ou ser *da* matéria – mas porque as substâncias das quais são feitas continuam a ser levadas pelas circulações dos meios que as cercam e que alternadamente marcam sua dissolução ou – caracteristicamente com seres animados – asseguram sua regeneração. (INGOLD, 2000, p. 29)

Consequentemente, a escolha de analisar as interações como se fossem sistemas fechados interrompe a consideração dos fluxos que fazem ocorrer os materiais que constituem as coisas, e de fato é uma aproximação perigosa do risco de tomar as coisas não como *coisas-no-mundo* mas como *coisas-no-mundo-definido-pelo-sistema*. O recorte que se faz para

analisar um conjunto de coisas e ambientes não pode – ao menos não no caso do TICEN – supor que os limites que encerram as interações estão tão próximos, seja do olhar do observador, seja das interações em si.

A questão da vida e dos seus limites é abordada por Ingold em outra perspectiva que também é relevante para o tratamento do TICEN – especificamente, a perspectiva do *lugar*. Do mesmo jeito que abandona a materialidade para tratar mais concretamente de materiais, Ingold abandona a noção de *espaço* para falar das suas articulações práticas na forma de *lugares*. E, como ele próprio diz, “...*lives are not led inside places but through, around, to and from them, from and to places elsewhere*” (INGOLD, 2000, p. 148).

O TICEN não é um ponto de partida, um ponto de chegada ou o único nódulo de vida em uma rede maior de lugares. Não há porque considerar que as vidas observadas nele não estejam também emaranhadas em outros lugares, ou que a forma que tomam no Terminal seja a sua forma essencial. É necessário ressaltar que ao falar de vidas que passam por lugares, Ingold está especificamente discutindo um conceito de *linhas* - trajetórias de movimento que se cruzam em malhas que dão forma ao mundo - que são desenhadas por humanos que caminham pelo mundo. Creio, porém, que as discussões trazidas até agora sobre a dificuldade de se traçar limites rígidos ao redor das formas de existir permitem a aplicação da ideia de que a vida se dá através de lugares e não dentro deles a formas de vida além das linhas.

Nesses incontáveis emaranhados de vida, acredito que o conceito de Tsing (2004) de *fricção* surge como chave para entender como as pessoas – em suas dimensões humanas e não-humanas e, acima de tudo, relacionais e transitórias – surgem das interações. Um número tão grande de modos de existir no TICEN, do TICEN e além do TICEN mas que informam a vida nesse é necessariamente um de imprevisibilidades e, como já descrito, conflitos e embates. Ao discutir a fricção, Tsing chama atenção para os encontros imprevisíveis e instáveis de culturas, sociedades, Estados-nação, instituições, empresas, pessoas, plantas e tantas outras coisas que se dão no palco global. O meu enfoque é evidentemente mais localizado; mesmo assim, acredito que a ideia da fricção permite pensar como a vida no TICEN se produz e produz mais formas de existir.

Falar apenas de trocas e interações não é o suficiente para compreender como as formas de praticar o TICEN acontecem. É necessário considerar os choques, as dissônancias, as falhas na harmonia, e é de fato isso parte do que tento fazer nesta pesquisa. A ideia de fricção faz mais do que apenas oferecer uma ferramenta para pensar como os modos de existência no TICEN avançam adiante. A metáfora de uma pessoa que se movimenta para a



frente a partir da fricção do seu pé com o chão é valiosa porque não se encerra no reconhecimento deste deslocamento. É necessário pensar na fricção como aquilo que está impregnado na diferença entre a pessoa e o chão, a pessoa e o sapato, o sapato e o chão, o chão e o ar, enfim – todas aquelas distinções que impulsionam ou detêm o movimento.

O movimento da vida no TICEN é um de fricções intermináveis e sequenciais – cada fricção leva a tantas outras. As pessoas que se friccionam contra as políticas do transporte viram manifestantes. A cidade que se fricciona contra os manifestantes vira um campo para uma nova ação política. O Terminal que se fricciona contra o embate político toma novos significados de risco e segurança para quem o frequenta. Quem o frequenta se fricciona com o ritmo da sua vida diária para se transformar em uma pessoa que pratica o TICEN de uma forma ou de outra, carregada de uns afetos ou de outros. A fricção não significa resistência ou embate; é aquilo que acontece no encontro de duas ou mais coisas que não surgiram de um esquema ontológico desenhado para a sua união. A fricção é a produção tanto quanto o reconhecimento de diferenças (se é que estes dois movimentos podem ser separados). A fricção é aquilo que difere do plano mental anterior no momento do encontro com a realização prática, a surpresa que força o reposicionamento e que produz uma nova existência. É justamente aquilo que problematiza uma leitura teleológica da interação e das formas de praticar o mundo.

A fricção é constante, e é nela que a vida no TICEN toma forma. Os desdobramentos disso – e a relação da ficção com as outras dimensões possíveis da produção da diferença no centro de Florianópolis – restam a ser vistos.

## Referências

ABRAMS, Philip. Notes on the difficulty of studying the state. *Journal of Historical Sociology*, vol. 1, n. 1, p. 58-89, 1988.

ALMEIDA, Mauro. Caipora e outros conflitos ontológicos. *Revista de Antropologia da UFSCar*. São Carlos, vol. 5, n. 1. 2013.

BATESON, Gregory. *Steps to an ecology of mind*. Londres: Fontana, 1973.

\_\_\_\_\_. *Mind and nature: a necessary unity*. Nova Iorque: E. P. Dutton, 1979.

BUTLER, Judith. *Gender trouble: feminism and the subversion of identity*. Nova Iorque: Routledge, 1990.

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

DESPRET, Vinciane. The becomings of subjectivity in animal worlds. *Subjectivity*, n. 23, p. 123-139, 2008.

EXAMINED life. Produção de Astra Taylor. Nova Iorque: Zeitgeist Films, 2008. 1 DVD.

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

GEERTZ, Clifford. *The interpretation of cultures*. Nova Iorque: Basic Books, 1973.

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

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

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

KOHN, Eduardo. *How forests think: toward an anthropology beyond the human*. Berkeley: University of California Press, 2013.

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

\_\_\_\_\_. *How better to register the agency of things: Tanner Lectures, Yale*. Disponível em: <http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/137-YALE-TANNER.pdf>. Acesso em: 28/03/2014. 2014.

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

NEAL, Zachary P. & ORUM, Anthony M (orgs.). *Common ground? Readings and reflections on public space*. Nova Iorque: Routledge, 2010.

RODMAN, Margaret C. Empowering place: multilocality and multivocality. In: LOW, Setha M. & LAWRENCE-ZUÑIGA, Denise. *The anthropology of space and place: locating culture*. Oxford: Blackwell, 2007, p. 204-223.

SEIGWORTH, Gregory J. & GREGG, Melissa. An inventory of shimmers. In: SEIGWORTH, Gregory J. & GREGG, Melissa (orgs.). *The affect theory reader*. Durham & Londres: Duke University Press, 2010, p. 1-25.

TSING, Anna Lowenhaupt. *Friction: an ethnography of global connection*. Princeton e Oxford: Princeton University Press, 2005.

VIANNA, Adriana R.B. Quem deve guardar as crianças? Dimensões tutelares da

gestão contemporânea da infância. *In*: LIMA, Antonio Carlos de Souza (org.). *Gestar e gerir: estudos para uma antropologia da administração pública no Brasil*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2002.