

Percepção enquanto assimetria: o caso do transporte público em Florianópolis/SC

Marcelo Giacomazzi Camargo (UFSC)⁶

Resumo: Este trabalho é desenvolvimento de uma etnografia do sistema público de transporte em Florianópolis. Baseando-me nestes dados, analiso como o transporte surge do cruzamento entre as práticas e demandas de locomoção da cidade com as estratégias administrativas estatais. Isto faz da mobilidade coletiva uma rede de atores que existem enquanto acionadores das forças estatais, uma vez que as validam ao seguirem seus caminhos, e também enquanto sujeitos capazes de criar alternativas a elas, uma vez que vêm a ser junto com seu ambiente de variadas formas. Descrevo alguns processos de percepção do ambiente urbano através do transporte coletivo, atentando para como a informação navega para estes fins; através de comunicados oficiais, aplicativos de celular, recursos instalados nos terminais de ônibus, trocas entre si e a própria experiência com a geografia e o planejamento da cidade, os cidadãos desenvolvem suas habilidades de navegação pelo transporte coletivo de maneiras tanto contingenciadas pelo Estado quanto abertas à construção de alternativas a este. Sugiro com isto que a percepção do ambiente é algo saturado também pelas assimetrias entre o Estado e as forças que ou se submetem a este ou que se colocam como suas opositoras. Busco focar em como os aparelhos perceptivos acionados na mobilidade florianopolitana são simultaneamente molares e moleculares; ao mesmo tempo que permitem uma proliferação de movimentos e possibilidades, são saturados pelo poder organizador do Estado.

Palavras-chave: Ambiente; percepção; estado; antropologia urbana.

Introdução

Na malha do transporte coletivo em Florianópolis, as estratégias de aprendizado possíveis dentro do sistema de ônibus são tão importantes quanto os caminhos efetivos, e de fato são sinônimos destes em muitas ocasiões. O Terminal de Integração do Centro (TICEN), que ocupa posição crucial dentro desta realidade, é ao mesmo tempo um *hub* de pontos de acesso à informação sobre o

⁶ Mestre em Antropologia Social pela Universidade Federal de Santa Catarina (PPGAS/UFSC).



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

funcionamento da mobilidade urbana e um lugar essencial para a compreensão de como o Estado e a administração do transporte se transformam no dia a dia da cidade.

O TICEN em suas cinco plataformas, que atendem a capital catarinense e sua região metropolitana, é um terminal em mais que um sentido da palavra. Por ali passam todas as principais linhas de ônibus de Florianópolis, importantes para um fluxo diário de milhares de passageiros, assim como as iniciativas administrativas conduzidas pela prefeitura de Florianópolis e as empresas privadas de transporte que detêm a concessão de oferta do serviço de transporte coletivo na cidade.

É desta relação entre organismos presentes no terminal e a realidade política com que se desenvolvem que trata este trabalho. A questão focal que apresento é minha proposta que o andar da vida urbana em um contexto saturado por poderes organizadores públicos e privados resulta no desenvolvimento de formas de percepção (Ingold, 2000) que, mesmo estando diretamente relacionadas a táticas criativas de engajamento com a cidade, também são manifestações concretas de lógicas de organização política e social.

Para começar a detalhar esta ideia, apresentarei alguns elementos centrais da organização da informação sobre o transporte no TICEN. Tentarei seguir os caminhos praticados entre passageiros, funcionários, veículos e formas textuais de informação para elucidar como se aprende a “usar” o sistema de transporte, como assim se diz no vernáculo local, e a partir daí explorar como as correspondências suscitadas neste aprendizado colocam em evidência os desvios inevitáveis do plano original de transporte, mas também o seu sucesso em se alastrar pelos emaranhados do cotidiano urbano.

Minha intenção é mostrar que quando a administração privada do transporte e o Estado constroem realidades para a ação de cidadãos, o envolvimento destes com estas realidades expõe os poderes organizacionais não como forças radicadas em um centro de poder, mas como estruturas que contagiam as socialidades urbanas através da percepção do ambiente. Inversamente, estas relações mostram que os sistemas perceptivos de coevolução não são apenas moleculares (Deleuze e Guattari, 1987) mas também necessariamente molares⁷ porque exigem a ativação de categorias estáveis para

⁷ A efeito de uma brevíssima e simplificada descrição, o uso que Deleuze e Guattari fazem da ideia de molaridade *versus* molecularidade coloca as forças molares como forças organizadoras que definem – ou buscam definir – a realidade em

que possam então *perceber* de forma mais múltipla e rizomática. Nestes movimentos perceptivos, estes aparelhos não percebem o ambiente enquanto uma realidade física divorciada de desigualdades e assimetrias políticas e sociais entre organismos, mas de fato invocam e animam estas para que sua própria atividade seja possível, produzindo-as como guias de caminho tanto quanto qualquer outra *affordance* (Gibson, 1986).

A informação no TICEN

Qualifiquei “informação” como aquilo necessário para o aprendizado do funcionamento do sistema de transporte. Aqui irei adiante em meu esforço de especificação. Neste trabalho, tomarei como “informação” em dois eixos. O primeiro consiste do seguinte: aquilo que é passado verbalmente entre funcionários e passageiros (não necessariamente de um destes grupos para o outro, mas também circulando entre pessoas designadas do mesmo grupo) quanto aos trajetos e a programação das linhas de ônibus; o aplicativo de celular lançado pelo consórcio de empresas que administra o transporte na capital, pelo qual é possível consultar horários e mapas das linhas de ônibus; e os avisos em painéis impressos e eletrônicos sobre o funcionamento do terminal, espalhados pelas cinco plataformas deste. O segundo eixo consiste daquilo a que se referem estes canais: os trajetos e programações dos ônibus, e o ritmo do trânsito no que se refere diretamente às demandas do terminal.

Para compreender o que estes dois eixos possuem em comum, é preciso compreender como funciona a apreensão sensorial destas informações. Em sua descrição do aprendizado de pilotos de navio, Hutchins (1995) afirma que a relação entre itens a serem apreendidos em uma lista se dá pela interação entre a disposição física dos itens na lista e uma estratégia de leitura dos mesmos (p. 296). Hutchins refere-se a estratégias específicas de leitura, como de baixo para cima ou da esquerda para a direita, mas para compreendermos como elementos diferentes dispostos sequencialmente no TICEN são apreendidos é necessário expandir a análise para além do movimento de leitura *strictu sensu*.

Uma expansão radical desta análise poderia chegar aos momentos infantis do aprendizado da locomoção física individual, uma vez que isto é necessário para fazer qualquer coisa no terminal.

categorias concretas, de ontologia estável e claramente definida. Trata-se de, entre várias outras coisas, o Estado e o discurso biologicista, para citar alguns exemplos. Em contraste, a molecularidade tem a ver com o devir, com processos de desenvolvimento e temporalidade permanentemente em movimento e transformação.



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

Desta maneira, questões de escola e parentesco ficariam evidentes na cronologia do desenvolvimento de aparelhos perceptivos. Não me proponho a ir tão longe assim, mas é importante sinalizar a possibilidade para deixar claro o tipo de expansão de que falo e o que quero sugerir com ela.

Pensemos nas relações, frequentemente saturadas de tensão, de troca de informação entre funcionários e passageiros. Além de dirigir os ônibus e cobrar passagens, os funcionários do TICEN também se veem na posição de esclarecer dúvidas. Que não exista um espaço designado para isso – um quiosque de atendimento, por exemplo⁸ – é um fator importante. Isto resulta por vezes em congestionamentos nos fluxos de pessoas, principalmente quando acontece nas catracas de entrada, quando um passageiro decide conversar com o cobrador responsável naquele momento. Os atrasos recorrentemente criam situações de atrito com aqueles que esperam sua vez de entrar, e quando o fluxo é retomado, por vezes é acompanhado de reclamações.

Em uma situação como esta, existem dois momentos de transmissão e aprendizado de informação relevantes. No primeiro, um passageiro conversa com um cobrador para esclarecer suas dúvidas sobre qual ônibus pegar, em que lugar da plataforma, em que horário e por assim em diante. No outro, outros passageiros engajam-se com a cena de maneiras diversas (focaremos aqui nos momentos de conflito). Lidamos aqui com um ponto convergente em diferentes cadeias de apreensão da informação. O passageiro que esclarecia suas dúvidas segue em diante, guiando-se pelo terminal através de seus recursos sensoriais até chegar onde precisa estar. O restante dos passageiros também segue seus caminhos, mas o que foi um momento de aprendizado importante para o primeiro foi um atraso, talvez um incômodo, para outros.

Esta é uma questão de mudanças na ordem de uma sequência sendo apreendida – embora o que esteja em jogo para todos ali seja aprender ou reaprender o que é possível, naquele momento, naquele local e entre aquelas pessoas, estas variações da percepção do que ocorre são variações iniciadas muito antes. Respectivamente, no momento em que um passageiro chega ao terminal sem

⁸ Existem no terminal cabines, uma para cada uma das seis empresas de transporte que ali operam, onde ficam posicionados funcionários. Porém, a função destas cabines é administrativa, e ali trabalham fiscais responsáveis pela manutenção das operações das linhas; não estão ali com o objetivo de atender a clientes diretamente. Embora seja possível abordar livremente estes funcionários com as mesmas questões que podem ser direcionadas a quaisquer outros, o caminho escolhido pela maioria dos passageiros que precisa de ajuda é o mais curto – em outras palavras, pergunta-se para quem estiver mais perto.



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

saber como prosseguir, e em que outro chega ao mesmo local com uma expectativa de passar por ali dentro de determinado espaço de tempo.

Estas variações engendram mudanças correspondentes na ordem de leitura dos eventos, justamente porque os eventos não ocupam lugares análogos nestas diferentes cadeias. Aquele momento singular compartilhado é um evento de produção de movimentos, e por isso está saturado de imprevisibilidade imediata – é possível imaginar como, em termos gerais, aquela trama se desenvolve dentro daquele espaço de alguns momentos, mas naquele presente exato não há como prever quanto tempo aquela situação irá durar e quais serão os acontecimentos envolvidos. As prioridades perceptivas e sensoriais de cada posição naquela configuração não são as mesmas, e por isso muito menos é a ordem de leitura dos acontecimentos.

Este é um recorte de um processo sensorial onde se distribuem mutuamente aquilo que Damasio (1999) chama de consciência nuclear. Esta não é a consciência psíquica ou corpórea como um todo, mas um nível dela; é o que acontece depois de um “objeto” (nos termos de Damasio) ter sido percebido e ter despertado em uma mente interiorizada uma imagem de si. Este objeto-imagem é destacado do restante da paisagem apresentada ao ser organizado, dentro da mente em questão, como parte de uma relação. A partir daí, torna-se constituinte central de uma narrativa de si feita por aquele sujeito que o percebe, que irá organizar suas experiências no mundo de acordo com as sequências de encontros deste tipo pelos quais passa. O processo de surgimento da consciência nuclear está, por este motivo, ligado ao processo de percepção de si – “*You know you exist because the narrative exhibits you as the protagonist in the act of knowing*” (p. 177).

Que Damasio trabalhe dentro de uma perspectiva altamente individualista não é um problema para a análise que faço aqui. Minha proposta vai na contramão de imaginar um sujeito autocontido ou uma mente localizada *a priori* no centro de um órgão cognitivo; mesmo assim, o que vale da teoria de Damasio para o que quero dizer é a ideia de uma percepção de si como uma percepção de protagonismo em uma narrativa.

A percepção de si necessariamente supõe uma capacidade de perceber. Porém, é minha hipótese que a percepção, mesmo sendo uma atividade, não depende necessariamente de uma capacidade autocentrada. Se a percepção, ao menos em termos de Ingold (2000) é fundamentalmente um processo de codesenvolvimento, ela é menos um exercício unilateral (ou um agregado de exercícios unilaterais) e mais uma correspondência de estímulos, forças e informações. Nesta ótica,



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

o que Damasio chama de “imagens” dos objetos nada mais são do que os processos de atuação mútua entre organismos-no-mundo que se situam um frente ao outro. A “imagem” tem então uma “percepção de si” também, não porque tenha uma mesma estrutura psíquica interna do que uma pessoa mas porque participa exatamente da mesma dinâmica de identificação recíproca. Como esta dinâmica não se sustenta sobre a capacidade individual cognitiva de criar uma percepção de si, a presença desta individualidade não é imprescindível.

As “imagens” de objetos deixam de ser representações mentais e passam a ser correspondências efetivas. Os rendimentos disso para a análise de um episódio cotidiano como o que descrevi anteriormente são imediatos. As “imagens” que se formam, a partir de um ou outro ponto de vista, sobre o terminal, os cobradores e os passageiros em suas diferentes atividades e atribuições não são, então, apenas “imagens” de “objetos” discretos, mas pontos salientes de um emaranhado de relações.

Que um passageiro perceba o outro como empecilho em um caminho é manifestação da percepção de um emaranhado, não de um indivíduo; não se percebe apenas “o passageiro” uma vez que para fazê-lo é necessário perceber, no mesmo tempo e no mesmo local, toda aquela cadeia de potências e acontecimentos não apenas que o levaram até ali mas que constituíram aquela relação específica. Para fins analíticos, podemos tomar como exemplos destas potências a cidade em sua estrutura física de materiais e caminhos, e a lógica de divisão do trabalho no terminal (que se estende para fora dele, já que a divisão do trabalho é uma questão fundamental para muito além de qualquer terminal de transporte).

Sendo essa uma dinâmica mútua e não uma ação unilateral, a atividade da percepção envolve mobilizações coletivas, mesmo que não unânimes. Isto quer dizer que – insistindo no exemplo da divisão do trabalho – não necessariamente este critério será ativado da mesma forma por todos os envolvidos. Evidentemente ele terá efeitos diferentes no cobrador no exercício do seu trabalho e nos passageiros sendo atendidos ou participando da cena de outra forma – esta é justamente a lógica de tal divisão. Mesmo assim, o ato de realizar um trabalho e ato de problematizá-lo de uma ou outra forma enquanto passageiro faz com que a ideia do trabalho, da divisão do mesmo e das expectativas ali contidas pertençam ao domínio coletivo, por assim dizer.

Chamo atenção para esse caráter coletivo e difuso da percepção porque quero esclarecer que ao falar de hierarquia, não estou falando de interações individuais. Não me preocupa aqui apenas a

relação hierárquica entre *um* passageiro e *um* cobrador na cena que descrevi; minha preocupação é com os sistemas hierárquicos ali manifestados. Em outras palavras, o que busco descrever é a hierarquia presente naquilo que Clark (1995) descreve como estruturas sociais amplas que informam e limitam a ação em certas direções (p. 186).

Como se percebe a hierarquia?

É adequado problematizar que a simples possibilidade de se identificar uma divisão do trabalho, ou outras forças assimétricas, no momento em que descrevo não aponta para uma necessidade de fazê-lo. Em outras palavras, não é porque eu posso dizer que há hierarquia que necessariamente ela funciona assim naquela situação. De fato, podemos pensar na descrição de Riles (1998) de como formas diferentes de conceitualizar a mudança entre grupos de Whippys (um clã nomeado por um homem inglês em Kasavu) resultam em formas diferentes de se pensar a presença do poder organizacional do Estado.

Segundo Riles, os Whippys que vivem nas cidades lidam o tempo todo com as mudanças que o Estado efetuou sobre seus modos de organização territorial, enquanto os Whippys do campo dizem, ao contrário, que “nada mudou” – mesmo que na situação deles seja possível observar dinâmicas muito parecidas com aquelas enfrentadas pelos Whippys urbanos. O ponto focal da análise de Riles é o fato de que, para os Whippys do campo, qualquer alteração do Estado não interfere em um princípio básico da divisão territorial – a de que cada pedaço de terra herdado de geração para geração seja dividido entre os herdeiros de acordo com uma lógica estável – e, mantido este princípio, como eles dizem, “nada muda”.

No caso do TICEN, ressalvo que a todo momento a hierarquia é conscientemente e mesmo discursivamente invocada. O TICEN é reconhecido abertamente como um local saturado de assimetrias. Os passageiros lidam na prática e conversam entre si sobre a necessidade de se adequar a um sistema sobre o qual possuem pouca influência direta, enquanto os funcionários não só se organizam em larga parte de acordo com as ordens das empresas de transporte como ora usam disso para se proteger de críticas (“estou apenas seguindo ordens”), ora organizam-se junto com seu sindicato para enfrentar aqueles aspectos da hierarquia que julgam inaceitáveis.



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

A sugestão de Riles de que certos poderes podem ou não ser relevantes de acordo com como se encaixam com princípios organizadores surge aqui – afinal, as hierarquias que se destacam para passageiros e funcionários não são as mesmas. Certamente é possível argumentar que todas elas passam por dois caminhos centrais: a prefeitura e as empresas de transporte vistas como uma única entidade, quase amorfa (de fato, a união das seis principais companhias sob um único consórcio em 2014, ao ver da maioria dos meus interlocutores, pouco mudou a vida no transporte público).

Mesmo assim, não há momento em que estes cruzamentos não sejam praticados de forma a impossibilitar uma leitura unificada. As linhas de ônibus que atendem diferentes regiões da cidade continuam com várias diferenças de operação que vêm de antes da época do consórcio (certos trajetos têm maior oferta de veículos e horários, sem tocar na diferença de qualidade da manutenção dos ônibus), e mesmo que “a administração” seja uma categoria vaga invocada comumente por todo o espectro de usuários, quem frequenta um trajeto ou outro tem experiências notadamente diversas entre si.

A outro nível, a experiência que se tem do sistema de transporte enquanto usuário frequente – o que implica no conhecimento repetitivo de se navegar pelo mesmo trajeto várias vezes – é diferente da experiência de permanecer no terminal quando este é o local de trabalho, o que desperta relações diferentes com a prefeitura em sua capacidade de planejadora e mantenedora da infraestrutura urbana. (Isto para não entrar nos miúdos dos institutos diferentes da prefeitura, cuja organização potencialmente complica uma leitura até de “a prefeitura” como um corpo coerente.)

Constatado o simples fato da diferença no reconhecimento de poderes hierárquicos, podemos então dar peso à hierarquia como um fator definitivo na variação das experiências perceptivas. Nada na experiência do transporte indica que existam categorias engessadas; não existe uma fronteira rígida entre “passageiros” e “funcionários”, uma vez que para ser passageiro, no sentido amplo do termo, basta utilizar o transporte público – e isto está disponível para mais ou menos todos os cidadãos. (Escolho não adentrar nesse momento a discussão sobre acessibilidade do transporte para pessoas com deficiência, ou os casos onde pessoas são forçadamente retiradas de ônibus ou proibidas de neles embarcar.)

Mesmo em um plano subjacente, que questiona se existe algum mecanismo social recorrente que faça com que “os passageiros” se reconheçam entre si e sejam reconhecidos enquanto categoria com um processo controlado de admissão, não falamos de uma categoria claramente definida porque



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

há várias modalidades de uso do transporte – desde aqueles que seguem uma rotina àqueles que estão de passagem pela cidade àqueles que se envolvem mais intensamente em questões do funcionamento do terminal e assim por diante.

Esta impossibilidade de delinear estaticamente o que é “ser” uma coisa ou outra no TICEN abre caminho para que alguns eixos de diferenciação estejam a todo tempo disponíveis para atravessar as disposições feitas entre pessoas naquele local. Embora estes eixos sejam múltiplos, e nem toda diferenciação aconteça pela hierarquia, a hierarquia *potencialmente* tem o poder de agir a qualquer momento. Insistirei nisso para argumentar que a hierarquia não é uma condição de um ambiente onde a percepção ocorre (uma vez que traçar essa distinção entre um ambiente prévio e a percepção como algo sobreposto a ele vai na contramão dos estudos contemporâneos da percepção, e de minha própria posição), mas possivelmente um aspecto intrínseco e condicionante dos aparelhos perceptivos no contexto que descrevo.

Uma das dinâmicas que torna efetivo o potencial da hierarquia é a circulação de informação no terminal, a que volto a chamar atenção. O funcionamento diário do sistema de transporte depende de uma rede de transmissão de informações sobre o sistema de ônibus que é ativada tanto visualmente quanto por meios hápticos.

É esta rede que possibilita a qualquer usuário saber aonde ir para pegar o seu ônibus e quais as direções de conduta a serem seguidas (pagamentos, filas, horários, as formas aceitas de convivência, e por aí em diante). Também é esta rede que traz à tona os próprios veículos, uma vez que seu emprego, funcionamento e manutenção é dependente da existência de sistemas que venham a garantir sua relevância na malha urbana; além disso, seu desenvolvimento diário, na forma de rasgos, pneus furados, desgastes no sistema de ignição, queimas de painéis, limpeza, restauração, pichações e mais também está diretamente ligado a como esta rede de informações o insere nas possibilidades de fluxo de pessoas.

A existência efetiva dos veículos, por sua vez, influi definitivamente nesta rede de informações, constituindo-se como parte indissociável dela, porque está diretamente ligada a como esta rede será ativada – o tempo de deslocamento de um ônibus de um ponto de origem a um ponto de destino (que variam, obviamente, entre usuários) não é apenas uma questão de horários escritos em um painel, mas uma questão de experiência temporal no sentido que Bergson (1950) aponta, de tempo enquanto duração.



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

Existem planejamentos de tempo feitos por pessoas em suas experiências com o sistema de transporte que dependem de quais experiências de tempo de deslocamento são preferíveis ou aceitáveis. Estas são limitações efetuadas em termos absolutamente sensoriais, porque envolvem correspondências diretas com sinais, veículos e pessoas para serem testadas, negociadas e efetivadas – e cada experiência sensorial neste esquema será guiada pelas necessidades práticas de planejamento impostas pelas limitações citadas. É o que Hutchins (1995, p. 346) chama de *ecologia cognitiva*.

Enfatizo novamente que esta ecologia é múltipla, e há diversas formas de “ser” no TICEN que variam de acordo com como se *pratica* o TICEN. O que é importante descrever aqui é o processo por qual estas práticas acontecem e que constitui esta ecologia cognitiva em questão.

Aprender as informações necessárias para a navegação no TICEN não é uma questão de processar informações e em seguida tomar ações. Não se lê um quadro de horários nem se olha o mapa do trajeto de uma linha e *a partir daí* se embarca no transporte, como pode parecer em um olhar imediato.

O ato de que embarcar no transporte e seguir caminhos durante certas durações é um ato de *atualizar* informações que foram indicadas, mas não fornecidas, pelas fontes de informação previamente consultadas. A diferença entre o horário de partida e o horário de chegada em termos numéricos escritos em um painel é diferente da diferença entre estes momentos tida como experiência sensorial. (A máxima, em termos temporais, de que “o mapa não é o território”.)

Atualizar informações não significa abandonar ou deixar em outro momento as fontes de informação, pelo simples fato que elas são constantemente invocadas no dia a dia do transporte. Durante minha pesquisa de campo, acompanhei diversas ocasiões de pessoas pegando certas linhas de ônibus pela primeira vez, e tive por minha conta esta experiência repetidamente para fins da pesquisa.

Nesses momentos, observei que o aprendizado de novos trajetos envolve referências contínuas às informações oficialmente dadas – por exemplo, duas pessoas que fazem juntas pela primeira vez um caminho comentam, ao longo desse, as estimativas de tempo dadas pelas fontes oficiais do transporte sobre a duração do percurso, e avaliam sua experiência de acordo. Também invocam os caminhos aprendidos em mapas e por conversas para se localizar dentro do trajeto, apontando para



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

pontos de referência ou, como é frequente, pedindo ao cobrador do ônibus que avise quando o veículo se aproximar de um ou outro local de seu interesse.

Isto indica que a inadequação de se pensar o aprendizado numa lógica de *processamento* seguido por *ação* não existe apenas porque a informação precisa ser praticada para ser aprendida (e, estando perenemente sujeita à mudança, condiciona um aprendizado novo a cada prática), mas porque as fontes de informação se estendem para além de suas primeiras manifestações e mantêm-se presentes *durante* a prática da informação.

Este é um processo de percepção altamente hierarquizado. Imediatamente se nota a hierarquia da informação – qualquer processo de aprendizado necessita a priorização de certos elementos, afinal de contas. A hierarquia da informação em uma situação como esta necessariamente implica em uma hierarquia social, porque estamos tratando a informação como uma prática coletiva e ambiental.

Ao falar de hierarquia social, não quero apenas dizer no sentido do “o social” criticado por Latour (2005). É uma hierarquia que prioriza, em algumas situações, passageiros sobre veículos, para resgatar o exemplo da manutenção dos carros que dei algumas páginas atrás. Estes são alterados, reformados, desgastados e postos em movimento a serviço de passageiros (que, por outra lógica hierárquica simultânea a esta, também não têm total controle sobre *como* este serviço acontece, mesmo que ao menos em parte aconteça para eles).

A hierarquia da informação exige que sejam hierarquizados os caminhos da informação. O exemplo em que venho insistindo passa pela divisão hierárquica do trabalho – de motoristas e cobradores colocados em uma situação onde são coagidos a agir dentro de certos limites de conduta, que incluem o atendimento a passageiros. Outro exemplo possível é a hierarquia da infraestrutura urbana, que terá poder definitivo sobre as experiências de mobilidade e aprendizado de passageiros, funcionários e veículos dependendo das condições de trânsito e saneamento das ruas.

Não é aqui a questão de dizer que asfalto, sinais de trânsito e semáforos tenham por conta própria algum poder hierárquico sobre pessoas e ônibus no transporte coletivo, mas de lembrar que estamos falando da hierarquia como algo que é disputado coletivamente. A hierarquia exercida por estes elementos não-humanos não advém de uma interioridade sua mas de toda a estrutura de administração - evidentemente repleta de humanos mas também saturada por condições climáticas e geográficas - que torna possível ou impossível o trânsito na cidade.

Em termos simples, certas coisas têm simplesmente mais poder de ação que outras, e isto pouco tem a ver com agência (Kipnis, 2015). Ônibus algum vence um ciclone ou uma enchente, e passageiro ou funcionário individual algum consegue afetar definitivamente como a administração pública lida com respostas a eventos climáticos ou problemas da infraestrutura da mobilidade.

Quando o aprendizado está sujeito a estas mudanças que despertam reorganizações da hierarquia de informação (as prioridades de informação, assim como a experiência prática de aprender a mesma, mudam quando muda o trajeto ou duração de viagem), observamos que a hierarquia não é uma macroestrutura rígida mas algo que depende de uma atualização constante.

Do ponto de vista de pessoas, estas atualizações não são esquemas mentais como representações, mas mudanças na prática sensorial. Qualquer experiência de pegar um ônibus necessita engajamentos de propriocepção, visualização, audição, tato e equilíbrio, e aprender estes engajamentos é tão essencial quanto aprender o trajeto de uma linha. Como se fica em pé dentro de um ônibus? Que contato físico é aceitável entre pessoas? Que tipo de contato visual é aceitável, e para quais fins, entre desconhecidos? Entre amigos dentro de um ônibus vazio? De um ônibus cheio? A que sons ficamos atentos?⁹

O foco além do visual e o poder da organização

Não basta dizer que aprendizados envolvem criatividade e deixar implícita a afirmação que venho tentando fazer até aqui, a de que a percepção envolve forças organizadoras altamente molares. Há uma dificuldade em defini-las nos processos recorrentes do TICEN porque elas não são tão claramente definidas por aqueles que destes processos participam; “a prefeitura” e “as empresas” são apenas duas categorias que se confundem entre si. Quando estamos falando de contatos mais imediatos – dos fiscais de segurança com outras pessoas, das várias categorias de funcionários públicos e privados (desde motoristas até policiais até a equipe de limpeza) entre si, as hierarquias e fontes de autoridade reconhecidas são múltiplas.

⁹ A legislação que proíbe música em volume alto dentro de ônibus é obviamente uma forma de lidar com esta última questão, e de forma enviesada de reconhecer que a audição é algo direcionado e passivo de interferência.



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

Minha intenção não é aqui fazer uma genealogia das várias formas hierárquicas do terminal, simplesmente pelo enorme escopo de um esforço como este. Ao invés disso, buscarei nesta última seção apontar algumas formas pelas quais as atividades perceptivas no TICEN engendram poderes molares, resignado ao fato de que este não é um relato exaustivo de todas as manifestações possíveis destes poderes.

Para isso, penso em como a divisão do terminal em cinco plataformas está relacionada às diferenças do atendimento do sistema de transporte às regiões distintas da Grande Florianópolis. As plataformas A e B, que concentram todas as linhas do TICEN que atendem a Ilha de Santa Catarina e a região continental da capital, são repetidamente apontadas como as plataformas em melhor estado de manutenção e com veículos mais bem-cuidados. Em contraste, as plataformas C e D, que atendem os municípios de São José e Palhoça, e a plataforma E, que atende o município de Biguaçu, diferenciam-se das duas primeiras ou pelo estado de manutenção (no caso das plataformas C e D) ou pelo funcionamento do sistema de cobrança (no caso das três).

As linhas de ônibus que atendem a capital funcionam dentro de um sistema de integração, que permite que, com um cartão magnético, um passageiro troque de plataforma dentro do terminal sem precisar pagar uma nova passagem entre o desembarque de um veículo e o embarque em outro. As linhas que atendem os outros municípios, por serem administradas por empresas que não fazem parte do consórcio da capital e por operarem em outros municípios, não estão inclusas neste modo de funcionamento.

Junto a outras questões, isto instaura uma divisa na mobilidade de Florianópolis. As modalidades de trabalho e habitação da cidade refletem a realidade de outras capitais, onde um contingente significativo de pessoas reside na região metropolitana mas trabalha na capital. Como o TICEN é o único terminal da capital que concentra linhas que conectam estes municípios, as jornadas até o trabalho de muitas destas pessoas se tornam especialmente longas. Estes passageiros precisam ir até o terminal central para então embarcarem em outras linhas rumo ao seu destino - que muitas vezes está em um ponto médio entre seu local de residência e o TICEN.

As distinções que aponto por um lado servem para criar um abismo entre a experiência de quem usa primariamente as plataformas A e B e quem circula entre a capital e a região metropolitana com frequência, e por outro lado despertam um reconhecimento das desigualdades, manifestas no terminal, de como o transporte dentro de Florianópolis opera.



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia

Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

Viver e identificar estas desigualdades não é apenas uma questão de navegar dentro de uma organização hierárquica pré-estabelecida. Não acredito que o que aconteça possa adequadamente ser descrito como “o Estado agindo sobre a mobilidade” sem deixar de lado aspectos cruciais desta realidade.

Como todo o resto do que diz respeito ao TICEN, esta divisão tem que ser praticada para ser aprendida (de fato, as duas coisas são simultâneas e talvez em último caso a *mesma* coisa). Esta prática envolve questões visuais – tanto de aprender a ver o TICEN para dentro dele andar, e de certa forma de *deixar de ver* diferentes plataformas (as cinco plataformas são paralelas umas às outras, e quem está na plataforma A só vê a plataforma E ao se esforçar para isso). Também envolve questões auditivas – pelas distinções no fluxo de pessoas, as plataformas muitas vezes *soam* diferente, em especial a plataforma E – o que segundo algumas pessoas confere a ela um ar de abandono.

E, é claro, questões proprioceptivas estão permanentemente em evidência. O que importa nessa análise é lembrar que a divisão dos sentidos é por muitas vezes mais uma tendência analítica do que uma realidade fenomenológica, e de fato cada sentido é sempre articulado junto a, e dependente de, os outros (Paterson, 2009; Howes, 2005; Ingold, 2011).

Portanto, apreender visualmente a distância entre as plataformas e os modos como as mesmas operam é uma ação contínua a apreender esta realidade pelo movimento, tato e equilíbrio ao locomover-se por elas; podemos colocar isso nos termos que Taussig (1993) usa para descrever a mimese.

Segundo Taussig, a mimese não é um simples ato de repetição mas uma reprodução criativa; estabelecido que os limites entre os sentidos não existem exatamente enquanto limites sensoriais de fato, parece apropriado imaginar que, mais do que níveis complementares de um processo de prática e aprendizado, as formas diferentes – visual, proprioceptiva, auditiva – de se perceber as desigualdades em questão são formas de reproduzir criativamente as informações recebidas em estágios anteriores do processo. Deste modo, locomover-se entre as plataformas e perceber proprioceptivamente as diferenças que em um momento anterior foram constatadas visualmente é também um ato de *reproduzir* estas diferenças em outro modo sensorial.

Últimas considerações

Em última instância, o argumento que tentei tecer nesse trabalho é de que a hierarquia não é um *algo* que se percebe, mas um *modo* de percepção, um *aspecto intrínseco* da percepção – ao menos no TICEN, e ao menos nas situações que descrevi. Penso que esta possibilidade permite a abertura de discussões sobre poderes organizadores – como a disciplina (Foucault, 1995), o biopoder (*idem*, 2003) e até mesmo as clássicas técnicas corporais de Mauss (2011) – para alguma interação com os estudos da percepção.

Acredito também que talvez seja possível, através de contribuições dos estudos da percepção para os estudos do poder, resgatar ideias estabelecidas como o Estado-ideia de Abrams (1988) para repensar, sob a ótica da antropologia da técnica, o que são ideias e percepções de poder e o que é o Estado (e os vários poderes privados que interagem com e se assemelham a ele). Especificamente no contexto que descrevo, parece-me que o Estado e o poder privado não são coisas que possam ser encaradas de frente mas coisas que são postas em reflexividade no momento que se efetuam práticas ambientais que desviam de seus intuitos organizadores mais fortes. Talvez seja possível pensar conceitos foucaultianos como a interiorização, ou o poder difuso, pela ótica da antropologia da técnica – onde o poder e o Estado (não arrisco aqui descrever todas as possíveis manifestações destes) possam também ser vistos como técnica.

Finalmente, como estamos tratando de percepção enquanto atividade e não representação simbólica ou mental, isto quer dizer que *perceber* deste modo não é “perceber a divisão de trabalho” ou “perceber o outro enquanto funcionário com esta ou outra atribuição” da forma que um organismo ou ente discreto percebe coisas externas a ele. “Perceber” aqui é um verbo intransitivo, dos quais todos os envolvidos são sujeitos simultâneos, e aponta para a disposição mútua de pontos focais em narrativas de percepção.

Bibliografia

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

BERGSON, Henri. *Time and free will: an essay on the immediate data of consciousness*. Londres: George Allen & Unwin Ltd, 1950.



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia
Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

CLARK, Andy. *Being there: putting brain, body and world together again*. Cambridge: The MIT Press, 1997.

DAMASIO, Antonio. *The feeling of what happens: body and emotion in the making of consciousness*. Nova Iorque: Harcourt Brace, 1999.

DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. *A thousand plateaus: capitalism and schizophrenia*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1987.

FOUCAULT, Michel. *Discipline and punish: the birth of the prison*. Nova Iorque: Vintage Books, 1995.

_____. *"Society must be defended": lectures at the Collège de France, 1975-76*. Nova Iorque: Picador, 2003.

GIBSON, James J. *The ecological approach to visual perception*. Nova Iorque: Psychology Press, 1986.

HOWES, David. *The aesthetics of mixing the senses: cross-modal aesthetics*. 2005. Disponível em www.david-howes.com/senses/aestheticsofmixingthesenses.pdf. Acesso em 22/03/2017.

HUTCHINS, Edwin. *Cognition in the wild*. Cambridge: The MIT Press, 1995.

INGOLD, Tim. Worlds of sense and sensing the world: a response to Sarah Pink and David Howes. *Social Anthropology/Anthropologie Sociale*, v. 19, n. 3, pp. 313-317, 2011.

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

KIPNIS, Andrew B. Agency between humanism and posthumanism: Latour and his opponents. *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, v. 5, n. 2, pp. 43-58, 2015.

LATOUR, Bruno. *Reassembling the social: an introduction to Actor-Network Theory*. Oxford: Oxford University Press, 2005.

MAUSS, Marcel. *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2011.

PATERSON, Mark. Haptic geographies: ethnography, haptic knowledge and sensuous dispositions. *Progress in Human Geography*, v. 33, n. 6, pp. 766-788, 2009.



VI Reunião de Antropologia da Ciência e da Tecnologia
Instituto de Estudos Brasileiros, USP - 16 a 19 de maio de 2017

RILES, Annelise. Division within the boundaries. *The Journal of the Royal Anthropological Institute*, v. 4, n. 3, pp. 409-424, 1998.

TAUSSIG, Michael. *Mimesis and alterity: a particular history of the senses*. Nova Iorque: Routledge, 1993.