

No salão vermelho: políticas para passageiros especiais*

Katiuci Pavei[†]

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Resumo

Este artigo examina as políticas públicas implementadas em Porto Alegre, relacionadas à utilização do transporte coletivo (ônibus), que pretendem beneficiar alguns passageiros considerados *especiais*. Entende-se que essas iniciativas compreendem a ação sobre a estrutura física do espaço e seu uso, e refletem sobre os corpos dos passageiros, apresentando segregação física e simbólica entre eles.

Palavras-chave: Corpo, estigma, ônibus, políticas públicas, segregação.

Abstract

This article examines public policies implemented in 2003 in Porto Alegre, which was related to the use of public transportation (buses), and which aimed at benefiting some supposed special passengers. Such initiatives were supposed to comprehend actions over the physical structure of space and its use, and they have consequences over the passengers' bodies, leading to physical and symbolic segregation among them.

Keywords: Body, stigma, bus, public politics, segregation.

* In the red living room: politics for special passengers

[†] Endereço para correspondências: Av. Paulo Gama, 110, prédio 12201, Porto Alegre, RS, CEP 90046-900 (katiucipavei@uol.com.br).

O ônibus é um meio de transporte muito utilizado por mim, cotidianamente, assim como por milhões de brasileiros². Foi a partir de leituras em antropologia do corpo, que passei a observar esse meio de forma diferenciada e, assim, emergiram diversas questões socioantropológicas. Então, propus-me a analisar algumas dinâmicas que se realizavam nesse espaço e envolviam o aparente “simples” andar de ônibus na cidade de Porto Alegre, no ano de 2003³. Desse modo, neste artigo, discute-se a distribuição espacial dos passageiros como ocupação simbólica, uma vez que a estrutura física do ônibus é administrada por diversos atores sociais e pensada a partir de concepções socialmente elaboradas.

Na metodologia, foram empregadas três técnicas: observação participante, análise de documentos e entrevistas semi-estruturadas. Realizaram-se as observações participantes dentro dos ônibus das quatro empresas operadoras da cidade em suas diversas linhas, com tempo de aproximadamente trinta horas. Os registros das observações foram feitos em diário de campo. Analisaram-se documentos oficiais, como legislação municipal, além de jornais e materiais, como encartes e cartazes, fornecidos pelos informantes.

Já as entrevistas foram feitas com alguns atores envolvidos na realização do serviço de transporte coletivo: assessores da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC⁴), motoristas, cobradores e passageiros. Para tanto, elaboraram-se roteiros de entrevista semi-estruturada específicos para cada grupo de informantes. O grau de formalidade das entrevistas, os locais de realização, a duração delas e os meios utilizados variaram de acordo com a disponibilidade dos informantes. A amostra compôs-se de forma semi-aleatória, sendo entrevistados: dois assessores da EPTC, responsáveis pelo setor de Atendimento ao Cidadão, no prédio da empresa, com uso de gravador (os consentimentos orais foram gravados) e aproximadamente duas horas de duração; quinze motoristas e cobradores de ônibus, a maioria com conversas de curta duração, devido às circunstâncias em que ocorreram, dentro dos coletivos,

² No ano de 2002, houve queda no número de passageiros transportados diariamente por ônibus em nível nacional de cerca de 75 milhões para 59 milhões de pessoas (*O Estado de São Paulo*, 03 jul. 2002).

³ A pesquisa ampliada constituiu minha monografia de conclusão de curso, defendida em janeiro de 2004 (PAVEI, 2004).

⁴ A EPTC é uma sociedade anônima, composta por capital 100% público, que tem a tarefa de atuar como braço operacional da administração municipal de Porto Alegre, no gerenciamento do sistema de transporte e trânsito (EPTC, 2004b).

durante o horário de trabalho dos informantes e entre paradas de ônibus, com uso do diário de campo; cinco passageiros, em suas residências, com visitas agendadas (a partir de rede de relações) e entrevistas gravadas (com os consentimentos orais gravados), cada uma com aproximadamente duas horas de duração.⁵ O nome dos entrevistados foi substituído por outro fictício no texto, visando a resguardar a privacidade deles.

Ônibus: corpos, espaços e noções em movimento

O ônibus caracteriza-se pela peculiaridade de ser um espaço em movimento e os corpos que nele ingressam ficam em trânsito, em relação a certos referenciais. As pessoas que o utilizam estão em condição de passagem de um local para outro, permanecendo por esse tempo identificadas como passageiros.

Por ser espaço compartilhado por seus passageiros, o ônibus é espaço social e marcado pelas dinâmicas das relações ali estabelecidas. Não são raras as disputas entre os corpos dos passageiros, pois eles têm de ocupar um local fisicamente limitado. Conforme os dizeres de uma passageira:

Depende do horário, num ônibus vazio, não tem problema, mas eu acho muito complicado andar de ônibus. Isso porque às vezes é muito bom. [...] Só que tudo que for de tu ficar junto com um monte de gente, é uma convivência forçada horrível, porque as pessoas não se conhecem e tu tá ali. O espaço é aquele e seja o que Deus quiser e tem situações que tu é obrigado andar naquele [...] (Milena, 25 anos).

Da Matta (1983, p.163 e 189) aplica a noção de espaço liminar de Turner (1974) aos meios de transporte coletivos e afirma que nesses espaços “temos [...] o nível mais alto da liminaridade das pessoas”, porque é “justamente quando a massa não está nem em casa (onde se está integrado como pessoa numa família ou numa vizinhança),

⁵ Salienta-se que, na monografia, o tema estudado focalizava políticas públicas voltadas para passageiros *especiais* considerados *obesos*, nesse sentido, buscou-se não realizar entrevistas com eles dentro dos ônibus, pois não se pretendia gerar constrangimento a essas pessoas, devido ao tema estudado e à peculiaridade de esse local estar geralmente ocupado por vários passageiros. Manteve-se certa “delicadeza”, tanto nas observações quanto nas entrevistas, para não estigmatizar ainda mais as pessoas pertencentes a esse grupo.

nem no trabalho (quando a situação de estar e pertencer a algum lugar é mais forte)". As pessoas estão desgarradas e individualizadas do grupo primário, permanecendo em posição de anonimato, atuando por meio de uma "identidade geral" e com as conotações de usuários, passageiros ou transeuntes.

Apesar de a categoria *passageiros* ter pretensões de ser homogênea e universal, a heterogeneidade que compõe a sociedade tem como local privilegiado de expressão os usuários desse tipo de transporte. Como espaço físico e social predominantemente coletivo, no ônibus, desenvolvem-se dinâmicas próprias, que reproduzem noções da sociedade mais ampla, construídas a partir de disputas pelo poder.

Nesse sentido, partindo-se do pressuposto de que os corpos podem ser entendidos como meio de expressão do sistema social, figurativamente representados como "um microcosmos da sociedade" (DOUGLAS, 1978, p.97), percebe-se que a coexistência de inúmeras pessoas no espaço do ônibus possibilita que nele se expresse também a tensão entre as demais diferenciações sociais existentes, como idade, cor, raça, gênero, classe social, ocupação, além de outras diferenças relacionadas à corporeidade e às noções acerca do corpo.

Em relação à estrutura física, os requisitos de medidas em nível nacional para a carroçaria de ônibus urbanos são estabelecidas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO), sob a responsabilidade do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (CONMETRO, 1993). As medidas de referência e suas margens de tolerância padronizam o espaço, baseadas em valores médios da população, sendo que a estrutura física deve fornecer aos usuários as condições mínimas de conforto e segurança durante a trajetória. No entanto, vale lembrar que as noções de conforto, segurança e tamanho são elaboradas socialmente e dentro de contextos.

Por se tratar de referências, as medidas físicas podem sofrer alterações a partir de novas demandas e de acordos estabelecidos entre representantes do setor público, como legisladores e administradores, e do setor privado, como as empresas fabricantes. Por exemplo, com o passar dos anos, houve modificação nos bancos, marcada pela substituição da estrutura inteira por modelos que têm os assentos individualizados, lado a lado. Tal mudança é percebida como positiva pela EPTC para os passageiros, pois, assim, evita-se que as pessoas encostem-se umas nas outras, o que pode diminuir o conforto individual.

Além da estrutura física propriamente dita, também seu uso é convencionalizado por disputas de argumentos entre os atores sociais envolvidos na realização do serviço público de transporte coletivo, tais como: prefeitura municipal, vereadores, empresas fabricantes, empresas permissionárias⁶ e seus empregados (motoristas, cobradores, fiscais etc.), além, é claro, dos passageiros. No entanto, por se tratar de serviço público, a esfera estatal tem a maior autoridade decisória, assim, cada unidade federativa elabora normas específicas em seus respectivos territórios. No caso do município de Porto Alegre, tais normas aparecem na forma de leis elaboradas pela Câmara Municipal de Vereadores e na forma de atos normativos infralegais (decretos, portarias, resoluções e instruções normativas), feitos pela administração, por meio da EPTC.

Políticas para *ir e vir*

Segundo a Constituição Brasileira de 1988, no art. 30 (BRASIL, 2003), e as normas do Direito Administrativo Brasileiro, o ônibus é um tipo de serviço público de caráter essencial. Todos os brasileiros têm direito à acessibilidade ao transporte público, mediante algumas contraprestações, como pagamento de tarifas e respeito às normas de circulação. Assim, é efetivado o exercício do direito de ir e vir, que é direito civil conquistado, expresso na Declaração Universal dos Direitos Humanos, no art. XIII (ONU, 1948), e garantido pela Constituição Federal Brasileira (1988), no art. 5º, inciso XV, como liberdade de locomoção.

Como forma de ampliar a cidadania e promover os direitos de certos grupos, por exemplo, são criadas políticas públicas de inclusão, o que demonstra que a cidadania não é intrínseca aos seres humanos, nem plena a todos. Em Porto Alegre, cidade que é (re)conhecida por seu caráter democrático⁷, foram elaboradas e aplicadas políticas públicas voltadas a determinados usuários do transporte coletivo, no que diz respeito à utilização dos ônibus.

⁶ Segundo as normas do Direito Administrativo Brasileiro, o ônibus é um tipo de serviço de transporte público concedido pelo Estado, na figura de suas unidades federativas (União, Estados e Municípios), às empresas operadoras ou permissionárias, que podem ser tanto públicas quanto privadas, via licitação ou concorrência pública. O regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos é previsto no art. 175 da Constituição Federal de 1988, e é regulado pela Lei 8.987/1995 (BRASIL, 1995).

⁷ Porto Alegre é conhecida nacionalmente e internacionalmente por suas iniciativas políticas, sociais e culturais, e tem o título de Cidade Cidadã. Exemplos disso são o Orçamento Participativo (forma de gerência das decisões orçamentárias com participação dos habitantes) e o fato de que ela foi sede de quatro Fóruns Sociais Mundiais.

A EPTC (2004) considera esses passageiros *de tratamento especial, de atenção especial* ou, simplesmente, *especiais*. Eles são conhecidos por meio de cartazes colados nos ônibus e na página na Internet da EPTC. No período de realização da pesquisa, foram identificados nesse grupo: idosos com idade acima de 60 anos, pessoas portadoras de deficiência, gestantes, obesos, portadores de AIDS/HIV (em tratamento), ostomizados, menores vinculados à FASC (Fundação de Assistência Social e Cidadania) e FEBEM (Fundação Estadual do Bem-Estar do Menor) e acompanhantes de alguns beneficiados, além de profissionais, no exercício da sua função, como os oficiais da Justiça Federal ou do Trabalho, fiscais do Ministério do Trabalho, carteiros, Brigada Militar, agentes da EPTC e rodoviários.

Cada grupo de usuários tem benefícios específicos e deve obedecer a alguns procedimentos para que eles sejam efetivados.⁸ Segundo o *Manual do cobrador* da empresa pública operadora, os idosos, as pessoas portadoras de deficiência auditiva, visual, física e mental, os carentes e os doentes isentos, além dos obesos e dos ostomizados devem apresentar no ônibus, ao motorista ou ao cobrador, uma carteira que os identifique, para usufruir o benefício. As carteiras são confeccionadas na EPTC, a partir do cadastramento do usuário, realizado mediante apresentação de alguns documentos que comprovem que o solicitante realmente se encaixa em uma das categorias de beneficiados. Assim, a instituição mantém controle sobre esses usuários, evitando que outros se beneficiem diretamente nos ônibus.

Todas as carteiras têm foto e prazo de validade, havendo a necessidade de recadastramento para renovar o benefício. É interessante pensar o porquê da validade. Controle de beneficiários é o argumento da EPTC, mas há possibilidade de se pensar em outro aspecto, o entendimento da condição de beneficiado como transitória em alguns casos. Por exemplo, a carteira de obeso é válida por três anos, o que remete à idéia de que, nesse período, a pessoa faça tratamento que a cure da doença obesidade, diagnosticada por um médico endocrinologista.

⁸ Em anexo, apresenta-se um quadro, organizado a partir de dados retirados do site e de materiais informativos da EPTC, no qual consta a lista dos usuários “especiais”, seus direitos e suas obrigações.

É como se a forma do corpo apresentada na corpulência não pudesse ser fruto de escolha pessoal, e sim um diagnóstico realizado via cálculos, como o índice de massa corporal (IMC)⁹, entendido como problema de saúde pública, que deve ser tratado. Esse discurso atualmente está em evidência na sociedade ocidental, cunhada como “lipófoba” por Fischler (1990; 1995) devido a uma obsessão pela magreza e rejeição quase maníaca à gordura e à obesidade. Ainda, cada tipo de carteira tem cor específica, que demarca o grupo de beneficiados: azul para idosos, alaranjada para pessoas portadoras de deficiência, carentes e doentes isentos e verde para obesos e ostomizados.

Apesar das diferenças de benefícios, como a isenção de pagamento da tarifa apenas por alguns usuários, a isenção de passar pela roleta é benefício comum a todos, sendo que foi implementada uma nova política pública voltada especificamente aos passageiros especiais, que visa a garantir um espaço reservado dentro dos ônibus, a Área preferencial.

Área preferencial: o salão vermelho

Em 1999, em Porto Alegre, implementou-se o processo de inversão do fluxo de entrada e saída de passageiros dos ônibus. Hoje, entram todos os passageiros pela porta da frente, exceto aqueles que estão em cadeiras de rodas, que utilizam a porta lateral dos ônibus adaptados; os usuários específicos e os rodoviários uniformizados, que podem entrar pela porta traseira, mediante a presença de um fiscal da empresa ou agente da EPTC.

Os motivos para a alteração do fluxo foram diversos. Segundo as falas de cobradores e materiais de divulgação das empresas operadoras, a entrada pela porta dianteira gera aumento da segurança. Nesse sentido, pode-se estender aos ônibus o entendimento de Douglas (1976) acerca dos limites externos, pois esse tipo de veículo coletivo é um meio físico constantemente exposto à exterioridade e suas margens — portas de entrada e saída —, que constituem seus limites com o externo e permanecem abrindo-se e fechando-se para os passageiros. Desse modo, o ônibus é local considerado vulnerável aos “perigos externos”, como assaltos.

⁹ O cálculo do IMC relaciona dois indicadores antropométricos, o peso e a altura dos indivíduos, sendo a fórmula $IMC = \text{Peso atual (em kg)} / \text{altura}^2 \text{ (em metros)}$. Após obter seu IMC, a pessoa é classificada de acordo com uma tabela que diagnostica se ela é saudável ou obesa (BRASIL-MS, 2004).

Como ilustração disso, apresentam-se os dizeres do cartaz da campanha da operadora pública, colados nos ônibus:

Embarque Nessa: Embarcar no ônibus pela porta da frente é muito mais seguro. Evita acidentes no embarque; reduz o número de assaltos; melhora o controle de isenções e gratuidade; facilita o ato de dirigir do motorista. Faça a sua parte! Colabore com os cobradores passando a roleta, você garante o direito dos Idosos, Gestantes, Portadores de Necessidades Especiais. O Transporte Coletivo Sempre Pensando Em Você.

Com as modificações, a roleta passou a situar-se mais próxima da porta dianteira, limitando uma área com cerca de três a quatro metros, na qual há entre nove e doze bancos, dependendo da linha. Segundo a EPTC, o número de assentos dianteiros foi determinado por meio de um estudo realizado pela prefeitura, que levantou a média de quantas pessoas ficariam antes da roleta. No entanto, não foram repassados maiores dados sobre esse estudo, nem sua localização para consulta direta. Parte desses assentos dianteiros, os vermelhos, que até meados de 2003 eram, no mínimo, cinco, estavam reservados para uso preferencial de certos passageiros, conforme apresentado em cartazes colados nos ônibus: idosos, portadores de deficiência (PPD) auditiva, física, mental e visual permanente, gestantes e obesos.

Ratificando essa idéia de divisão de áreas, em 30 de junho de 2003, com a iniciativa do Conselho Municipal do Idoso de Porto Alegre, que acionou o Ministério Público, a Secretaria Municipal de Transportes lançou uma nova resolução (Res. n.06/2003). De acordo com o ato normativo, todas as empresas operadoras do Sistema de Transporte Coletivo de Porto Alegre são obrigadas a disponibilizar em todos os veículos da frota, no mínimo, nove lugares na parte dianteira, que são destinados a uso preferencial de pessoas portadoras de deficiência, idosos, gestantes e obesos. Assim, essa área é de uso preferencial desses usuários. Ainda, há o cartaz com os dizeres: “Área e assentos preferenciais para Pessoas Portadoras de Deficiência, Idosos, Gestantes e Obesos”, e todos os bancos estão identificados com a cor vermelha, além de haver faixas da mesma cor no teto e no assoalho do ônibus.

Tal área, descrita como *de preferencialidade*, é chamada internamente pela EPTC como “Salão Vermelho” (Assessor 1, EPTC). A cor é vermelha para chamar a atenção, sendo esse padrão internacional.

A divulgação dessa iniciativa deu-se principalmente pela imprensa, como no jornal *Correio do Povo* (01 jul. 2003 e 02 jul. 2003), que trouxe as respectivas manchetes: “Medida garante espaço preferencial nos ônibus” e “Passageiros especiais ganham espaço maior” (02 jul. 2003). Também foi realizada pela EPTC uma campanha de esclarecimento, no Largo Glênio Peres (centro da cidade), com distribuição de panfletos com as seguintes chamadas “No ônibus temos lugar especial!” e “Área preferencial do ônibus: uma questão de respeito e solidariedade”, acompanhando uma foto de quatro pessoas idosas.

Uma campanha promovida por outra operadora também apelava para a solidariedade entre os passageiros, com o seguinte cartaz: “Dê a preferência a quem precisa! Algumas pessoas têm uma fragilidade maior e precisam de nossa solidariedade”. Nesse sentido, surge a questão: por que esses passageiros são considerados mais frágeis? Entende-se que tal fragilidade perpassa a condição física e a social.

Área preferencial: espaço de conflito

Percebe-se que, apesar de toda mobilização governamental, algumas situações problemáticas emergiram em relação à existência dessa área demarcada. O primeiro problema gerado foi o congestionamento da parte dianteira, porque antes de passar pela roleta, os passageiros *usuais* disputam o mesmo espaço com os passageiros *especiais*. Visando a melhorar essa situação, a prefeitura municipal, no programa Convívio, pôs cartazes nas linhas da empresa pública, como parte da campanha “Um passinho à frente por favor”, com a seguinte orientação: “Se você não possui isenção de tarifa, passe a roleta e colabore com a circulação interna do ônibus”.

Outra questão refere-se à exposição dos passageiros, devido à entrada de todos pela porta dianteira, já que os demais observam o que está acontecendo na área preferencial. Em observação, percebeu-se que apresentar uma carteira e não passar a roleta, o que ocorre com a maioria dos passageiros *especiais*, chama a atenção das outras pessoas que estão no ônibus, não sendo raros comentários e questionamentos feitos por passageiros e funcionários sobre os motivos alegados para ganhar o benefício.

Há dúvidas sobre a real necessidade de alguns usuários, como foi presenciado nos comentários de dois cobradores, o primeiro, sobre a carência de um jovem negro, considerado por ele bem vestido, e, o segundo, sobre um homem de meia-idade com aparência saudável, que apresentou a carteira com a inscrição “Portador de HIV”.

Também há possibilidade de conflitos entre os próprios sujeitos que têm direito de usufruir a área reservada, pois ela é, de certa forma, pequena em relação ao rol de beneficiados. Ilustra essa tensão a carta que um leitor enviou ao jornal *Correio do Povo* (23 nov. 2001):

IDOSOS

“Até quando os idosos serão discriminados, ficando encurralados como em um brete, onde também ficam gestantes, policiais, obesos, funcionários dos Correios, etc.? Os idosos, que tanto já fizeram pelo nosso país, merecem um pouco mais de dignidade ao se locomoverem pela nossa querida Porto Alegre”. A.M.S., Porto Alegre.

Vale destacar que reclamações semelhantes a essa e outras referentes à altura dos bancos reservados, ao desconforto com a entrada de quase todos passageiros pela porta da frente e à aglomeração de pessoas na área preferencial permanecem recorrentes nas sessões de cartas enviadas pelos leitores aos jornais gaúchos.

A EPTC informou que a inversão do fluxo de entrada faz parte do processo de instalação do sistema de bilhetagem eletrônica nos ônibus. Nesse novo sistema, todos os passageiros utilizarão um cartão eletrônico. Esse mesmo sistema está sendo implementado na cidade do Rio de Janeiro e é considerado um avanço tecnológico, equiparado aos modelos de organização do transporte urbano mais modernos do mundo.

Nos dizeres de Lélis Marcos Teixeira, presidente da Rio Ônibus, do Rio de Janeiro, “esse processo dará maior dignidade aos idosos, aos estudantes e aos deficientes físicos” (O GLOBO, 03 jun. 2003). Nesse sentido, além da parte prática da utilização do serviço, também questões que dizem respeito à própria dignidade de parte dos usuários seriam contempladas com o sistema de bilhetagem eletrônica, pois se evitaria o que aqui se entende como segregação espacial dentro do ônibus.

Então, a bilhetagem eletrônica seria a solução para essa questão?

Para alguns passageiros, sim, mas, para outros, não. Segundo a EPTC, não haverá mudanças na estrutura e nas medidas da roleta, conseqüentemente, restarão apenas dois bancos na área de entrada, que serão de uso preferencial para gestantes, obesos e pessoas ostomizadas, pois, nos dizeres do assessor da EPTC: “Esses três grupos não passam a roleta por questões físicas” (Assessor 1, EPTC).

Percebe-se que as dificuldades enfrentadas pelos passageiros mais gordos nos ônibus são semelhantes às de outro grupo social, o de mulheres grávidas, porque ambos estão com as medidas do corpo acima da média instituída e por isso não passam pela roleta. No entanto, na nossa sociedade, o significado social da gravidez é mais positivo do que o da obesidade. Além disso, a gestação é um período temporário, em que o nascimento do bebê determina o fim da condição de estar grávida.

Antes da alteração do fluxo, com a entrada da maioria dos passageiros pela porta traseira, os usuários *especiais* entravam pela porta da frente e tinham a sua (possível) disposição alguns assentos reservados. Mas esses usuários poderiam ocupar outro lugar no ônibus, pois a área era maior, devido à localização da roleta na parte traseira do veículo. Assim, havia a possibilidade de mais contato entre os passageiros, diferentemente de o que ocorre hoje em dia.

Roleta: divisor físico e simbólico

A roleta, também conhecida como catraca ou borboleta, é instrumento de metal que passou a ser utilizado em Porto Alegre na década de 1970. Antes disso, a cobrança das tarifas era feita pelo motorista, via depósito em um aparelho chamado contador. Assim, na tentativa de garantir o controle da cobrança, uma vez que o serviço é tarifado, a roleta tornou-se o marcador da divisão estrutural interna do ônibus, pois, de um lado, está a mesa do cobrador e, do outro, uma parede de metal formada por barras, sendo que, por ela, deve passar a maioria dos passageiros, salvo exceções aceitas, como isentos e crianças menores de seis anos, as ocasionalmente aceitas, como pessoas com muitas sacolas e com crianças (que pagam a tarifa e saem pela porta da frente), e as não-aceitas, como passageiros que tentam passar por cima ou por baixo da roleta sem rodá-la (não contabilizando assim a passagem). Essa última ação é cada vez mais coibida, com o aumento da altura das alças do instrumento, que ficam a aproximadamente 30cm do assoalho.

A partir disso, com as iniciativas governamentais que geraram mudanças na estrutura física dos ônibus e a nomeação de uma área reservada a determinados grupos, a roleta ganhou papel ainda maior na segregação dos corpos, tornando-se barreira de integração física e simbólica entre os passageiros e seus corpos físico-sociais, realizando o que aqui é chamado de “Apartheid corporal”. Assim, podem passar por esse “portal” os usuários *normais*, e são barrados aqueles que, devido a algumas peculiaridades físicas ou econômicas, permeadas por conotações morais, não estão incluídos na *normalidade*.

Remetem essa situação e as demais observadas nos ônibus à idéia de transpor algo visando a integrar-se ao grupo dos passageiros *comuns*, vencendo-se a diferenciação ou especialidade. Nesse sentido, a roleta – divisor físico e simbólico – precisa ser ultrapassada de qualquer forma, como esclarece o relato de cobradores sobre usuários que ficaram “presos” ou se machucaram ao tentar passá-la.

Em sua fala, o assessor da EPTC apresenta a situação de passageiros *obesos* que, apesar da dificuldade, passam pela roleta, o que usualmente mais acontece: “Então, se eu vou pagar a tarifa e me acho constrangido em ficar ali na frente junto com os idosos e outros isentos, eu, se puder passar a roleta, vou passar” (Assessor 1, EPTC). Essa fala remete a pensar: Por que é constrangedor ficar na frente?

Entende-se aqui que, atualmente, na nossa sociedade, ser “idosos, portadores de deficiência (auditiva, visual, física, mental), carentes, doentes”, como são apresentados os passageiros *especiais* no manual da empresa pública operadora do serviço, ou, em termos mais populares e até certo ponto em tom pejorativo: velho, deficiente, pobre e doente, é carregar um estigma que, segundo Goffman (1988), é uma marca socialmente atribuída de diferença ou desvio, que coloca as pessoas em situação de inabilitada aceitação social plena.

A estigmatização é um processo social construído culturalmente, que se dá pela relação entre os que são considerados, naquele contexto e período histórico, como normais e anormais. Conforme apresentado por Parker e Aggleton (2002, p.11), “o estigma desempenha um papel central de poder e de controle em todos os sistemas sociais. Faz com que alguns grupos sejam desvalorizados e que outros se sintam de alguma forma superiores”. Nesse sentido, as iniciativas governamentais estudadas – área preferencial e carteiras de isenção – são exemplos da reafirmação da visibilidade desses estigmas, o que corrobora o processo de estigmatização desses indivíduos.

Apesar de algumas políticas serem construídas com boas intenções, muitas vezes, dentro de discursos, como o dos direitos humanos, elas podem ser aplicadas de forma discriminatória e produzir resultados perversos. Nesse caso, considera-se que essas ações são de caráter compensatório e os usuários, quando tratados como pessoas *especiais* ou merecedoras de *tratamento especial*, tornam-se *cidadãos* portadores de algo *a mais* do que o restante, ou seja, com *supracidadania* momentânea, uma vez que, fora desse espaço físico-social que é o ônibus, eles são tratados socialmente como cidadãos de segunda ordem.

Referências bibliográficas

BRASIL. Ministério da Saúde. Disponível em: <www.portal.saude.gov.br/alimentacao/imc.cfm>. Acesso em: 2004.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil* (05 de outubro de 1988). Giselle de Mello Braga Tapai (Coord.). 8.ed., ver., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2003.

BRASIL. Lei n.8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal e dá outras providências. *Diário oficial*. Poder executivo, Brasília, DF, 14 fev. 1995.

CONMETRO – Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial. *Resolução n.1*, de 26 de janeiro de 1993.

CORREIO DO POVO. *Passageiros especiais ganham espaço maior*. Porto Alegre, 02 jul. 2003.

CORREIO DO POVO. *Medida garante espaço preferencial nos ônibus*. Porto Alegre, 01 jul. 2003.

CORREIO DO POVO. *Do Leitor*. 23 nov. 2001.

DA MATTA, R. *Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro*. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1983.

DOUGLAS, M. Los dos cuerpos. In: DOUGLAS, M. *Símbolos Naturales: exploraciones em cosmologia*. Madrid: Alianza Editorial, 1978.

DOUGLAS, M. *Pureza e perigo*. São Paulo: Perspectiva, 1976.

EPTC. Disponível em: <www.eptc.com.br>. Acesso em 2004a.

EPTC. *Lei n. 8.133*, de 1998. Disponível em: <www.eptc.com.br>. Acesso em 2004b.

FISCHLER, C. Obeso benigno – obeso maligno. In: SANT'ANNA, D. B. de. *Políticas do corpo*. São Paulo: Estação Liberdade, 1995.

FISCHLER, C. Sociedade lipófoba. In: FISCHLER, C. (H) *omnivoros: el gusto, la cocina y el cuerpo*. Anagrama, 1990.

GOFFMAN, E. *Estigma – notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. 4.ed. Rio de Janeiro: LTC Editora, 1988.

O ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo, 03 jul. 2002.

O GLOBO. *Os cartões eletrônicos vão mudar a face do Rio*. Rio de Janeiro, 03 jun. 2003. Disponível em: <<http://www.saci.org.br/>>. Acesso em: 12 set. 03.

ONU. *Declaração Universal dos Direitos Humanos*. Assembléia Geral das Nações Unidas, 1948.

PARKER, R e AGGLETON, P. Estigma, Discriminação e AIDS. In: PARKER, R.; AGGLETON, P. *Cidadania e direitos*. Rio de Janeiro: Associação Brasileira Interdisciplinar de AIDS, 2002. Coleção ABIA, n.1.

PAVEI, K. *Sem o “passinho à frente”*: Políticas públicas para obesos nos ônibus de Porto Alegre. 2004. Monografia (Bacharelado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Orientação: Profa. Ceres Vitoria.

PORTO ALEGRE. *Resolução n.06*, de 30 de junho de 2003. Secretaria Municipal de Transportes.

PORTO ALEGRE. *Resolução n.019*, de 23 de outubro de 1998, dispõe sobre reservas sobre Assentos Especiais para pessoas obesas em veículos de transporte coletivo e seletivo do Município de Porto Alegre. Secretaria Municipal de Transportes.

PORTO ALEGRE. *Lei n.8.132*, de 09 de janeiro de 1998. Dispõe sobre reserva de assentos para pessoas obesas em espaços culturais, salas de projeção e veículos de transporte coletivo no Município de Porto Alegre. *Diário oficial*, Porto Alegre, RS, 19 jan. 1998.

TURNER, V. W. *O processo ritual: estrutura e antiestrutura*. Petrópolis: Vozes, 1974.

(Recebido em abril de 2005 e aceito para publicação em julho de 2005)

Anexo

Quadro 1
Passageiros Especiais dos ônibus de Porto Alegre em 2003

Grupo	Identificação	Requisitos	Direitos	Obrigações
Idosos (acima de 60 anos)	Carteira ou Passaporte de Idoso (Cor azul)	Idade - De 60 a 64 anos inclusive; Renda - No máximo 03 Salários Mínimos; Residir em Porto Alegre; 1 foto (3 x 4) recente e de frente; Carteira de Identidade (original); Comprovante de renda atual; Comprovante de residência atual (residência em Porto Alegre)	Isentos de pagamento de passagem; Bancos reservados/ preferenciais	Mostrar a Carteira de Idoso ao cobrador
Idosos (acima de 65 anos)	Carteira de Idoso com a inscrição vitalício (Cor azul) ou Carteira de Identidade	Idade - 65 ou superior; 2 fotos (3 x 4) recentes e de frente; Carteira de Identidade (original); Comprovante de residência atual	Isentos de pagamento de passagem; Bancos reservados/ preferenciais	Mostrar a Carteira de Idoso ou a Carteira de Identidade ao cobrador
Portadores de Deficiência Auditiva, Física, Mental e Visual permanente	Passe gratuito (Cor laranja)	2 fotos (3 x 4) iguais e recentes; Xerox da carteira de identidade; Xerox do comprovante de renda; Atestado médico com o "CID" da doença	Passe gratuito; Bancos reservados/ preferenciais	Mostrar a Carteira de Passe Gratuito ao cobrador

Doentes de AIDS/HIV (em tratamento)	Passe gratuito (Cor laranja)	2 fotos (3 x 4) iguais e recentes; Xerox da carteira de identidade; Xerox do comprovante de renda; Atestado médico com o "CID" da doença	Passe gratuito	Mostrar a Carteira de Passe Gratuito ao cobrador
Menores vinculados à Fasc e FEBEM	Passe gratuito (Cor laranja)	2 fotos (3 x 4) iguais e recentes; Xerox da carteira de identidade; Xerox do comprovante de renda; Atestado médico com o "CID" da doença	Passe gratuito	Mostrar a Carteira de Passe Gratuito ao cobrador
Gestantes	"Notadamente grávida"		Isentas de passar pela roleta; Bancos reservados/ preferenciais	Pagamento da tarifa
Obesos	Carteira de Obeso (Cor verde)	A Obesidade será considerada quando o Índice de Massa Corpórea - IMC, for igual ou superior a 30. Cálculo da Obesidade: $IMC = \text{Peso dividido pela altura ao quadrado}$; 1 foto (3 x 4) recente; Xerox da carteira de identidade; Atestado médico fornecido por um especialista endocrinologista.	Isentos de passar pela roleta; Bancos reservados/ preferenciais	Pagamento da tarifa; Mostrar a Carteira de Obeso ao cobrador
Ostomizados	Carteira de Ostomizado (Cor verde)	1 foto (3 x 4) recente; Xerox da carteira de identidade; Atestado médico ou cópia da carteira da AGO	Isentos de passar pela roleta	Pagamento da tarifa; Mostrar a Carteira de Ostomizado ao cobrador
Acompanhantes	Carteira de Isenção com os dizeres de acompanhante	2 fotos (3 x 4) iguais e recentes; Xerox da carteira de identidade	Passe gratuito	Mostrar a Carteira de Passe Gratuito ao cobrador; Presença do portador de deficiência ou idoso