

POR ENTRE PERCURSOS E NARRATIVAS: A EXPERIÊNCIA FORMATIVA DOS DESLOCAMENTOS URBANOS DE JOVENS TRABALHADORES EM BELO HORIZONTE

Cláudio Márcio Oliveira*

Resumo: Este trabalho é uma síntese de Tese de Doutorado, defendida junto a Faculdade de Educação da UFMG em 2011, e aborda a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores pela Região Metropolitana de Belo Horizonte. Como pressuposto fundamental deste estudo defende-se a idéia de que os deslocamentos urbanos não são apenas um hiato ou um simples ato funcional, mas constituem processos de subjetivação e experiência das pessoas que se deslocam pela cidade. Neste sentido, tomo como conceitos fundamentais para a realização da investigação as idéias propostas por Walter Benjamin de *Experiência (Erfahrung)* e *Vivência (Erlebnis)* para compreender a construção de sensibilidades nas tramas da cidade. Conceito de *Experiência* que, por sua vez, mantém vínculo indissociável com as narrativas produzidas pelos sujeitos pesquisados. O material empírico constituiu-se de três tipos diferentes de fontes. A primeira delas trata-se da observação participante dos deslocamentos de quatro trabalhadores residentes na cidade de Belo Horizonte (mais particularmente na região do Barreiro), com ênfase no ato de caminhar e nos usos cotidianos do transporte coletivo. O segundo conjunto de fontes de análise tratou de dois suportes letrados presentes nos ônibus que circulam pela cidade de Belo Horizonte: o “*Jornal do Ônibus*” e os “*Quadros de Horários*”, entendidos neste estudo como portadores de representações acerca de como os usuários de ônibus se apropriam da cidade. A terceira parte do material empírico foi composta de entrevistas semi-estruturadas, nas quais se buscou elementos da história de vida dos

sujeitos, suas relações com a cidade de Belo Horizonte ao longo dos tempos e suas percepções acerca do cotidiano do deslocar-se pela cidade. De posse destas fontes, a experiência do deslocar-se pela cidade foi analisada a partir dos seguintes eixos: as relações que sujeitos estabelecem com os *múltiplos tempos da cidade*; os usos e percepções do *espaço do ônibus*; as relações que os sujeitos estabelecem com *os estranhos que se apresentam nas viagens*; o lugar do *corpo e das sensibilidades* nos deslocamentos. As experiências dos trabalhadores pesquisados suscitaram um conjunto de pautas de reflexão e ação. Entre elas, destaco a necessidade de se tratar a temática da velocidade como questão pública junto aos processos sociais; o questionamento dos critérios de funcionalidade que orientam o provimento do transporte público em Belo Horizonte; e principalmente, uma necessária abertura para a dimensão estética dos deslocamentos urbanos, condição fundamental para a construção de uma cultura pública de encontros que materialize o *Direito à Cidade* aos seus habitantes.

Palavras-chave: Deslocamentos Urbanos – Educação – Cidade – Transporte Coletivo – Belo Horizonte

Abstract: This paper is a summary of the PhD thesis defended at the Faculty of Education at UFMG in 2011, and covers the formative experience of urban displacement of workers by the Metropolitan Region of Belo Horizonte. As a fundamental assumption, it is pointed out that urban trips are not just a hiatus or a simple functional act but subjective processes and experiences taken by people moving around the city. Considering this and to carry out this research, Walter Benjamin's concepts of Communicable Experience (*Erfahrung*) and Isolated Experience (*Erlebnis*) were taken to understand the building process of sensibilities in the city's networks as the first concept keeps an inseparable link with the narratives produced by the researched individuals. The empirical material consisted of three different types of sources. Firstly, it was taken a participatory action research on urban travels of four workers and residents of Belo Horizonte, especially in the Barreiro region, emphasizing the act of walking and the daily use of public transport. Secondly, it was analyzed two media means used inside the buses: the "Journal of the Bus" and the "Timetables", which were taken as being representations on how bus service users build a sense of belonging with the city. Thirdly, semi-structured interviews were taken and life history of individuals were sought as evidence by their relations

with the city over the years and their perceptions of daily travels by the city. Thus, the experience of moving around in the city was analyzed based on the following considerations: the relations that individuals establish with the city's multiple times and rhythms; the uses and perceptions of buses' spaces; the relationships established by individuals with strangers during urban daily travels; the body notion, its place, and sensitivities in urban daily travels. The researched workers' experiences have raised a set of guidelines for reflection and action. Among them, it is highlighted: the need to address the issue of speed as an issue of public concern along with social processes; a questioning situation on the functionality criteria that guide the supplying public transport in Belo Horizonte; and, especially, the need of questioning the aesthetic dimension of urban daily travels which is a key condition for building a culture on meetings that could materialize the *Right to the City* to its inhabitants.

Keywords: Urban Daily Travels, Education, City, Public Transport, Belo Horizonte

Introdução

Este trabalho é uma síntese de minha tese de doutorado intitulada “*Por Entre Percursos e Narrativas: A Experiência Formativa dos Deslocamentos Urbanos de Trabalhadores em Belo Horizonte*”, defendida junto a Faculdade de Educação da UFMG em 2011. Possui como pressuposto a ideia de que os deslocamentos urbanos não são apenas um hiato ou um simples ato funcional, mas constituem processos de subjetivação e experiência das pessoas. Assim, a referida investigação teve como objetivo problematizar as *aprendizagens sociais e as experiências que os trabalhadores e trabalhadoras investigados(as) estabelecem nos deslocamentos urbanos, considerando as relações espaço-temporais e os usos e apropriações do transporte coletivo na cidade e na Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais*.

Como conceitos fundamentais para a realização desta pesquisa temos as ideias propostas por Walter Benjamin de *Experiência (Erfahrung)* e *Vivência (Erlebnis)* para compreender a construção de sensibilidades nas tramas da cidade. A noção/conceito de *Experiência (Erfahrung)*, originário do radical *fahr de fahren* significa viajar, atravessar, sendo aquilo que marca os indivíduos. A experiência, marca da subjetivação, teria sua forma manifestada na prática da narração, que lhe permite a transmissão da Experiência aos demais membros do seu grupo, tornando-se, portanto, coletiva. Oposição feita ao conceito de *Vivência (Erlebnis)*, caracterizada pelos choques e sem penetração no aparelho psíquico do sujeito, e destituída da possibilidade de narrar. A experiência é, portanto, um saber que pode ser passado adiante e que enriquece o vivido não apenas para aquele a quem é transmitido, mas também para aquele que a transmite. “*É no ato da transmissão que a vivência ganha o estatuto da experiência, de modo que não faz sentido, em Benjamin, a ideia de experiência individual*”. (KEHL, 2009, p.161-162, grifos da autora).

Assim, tomei as noções de *Experiência* e de *Vivência* propostas por Benjamin como uma das possíveis chaves de leitura para entender o que ocorre com os sujeitos pesquisados em suas jornadas urbanas; jornadas estas que se desdobram na formação/subjetivação das pessoas, em uma relação na qual elas “escrevem” a cidade e “são escritas” por ela. Abordar o par *experiência/vivência* constituiu-se em um dos principais desafios desta investigação. Desafio este que não descartou, ao contrário, convidou outros “parceiros teóricos” a embarcar também nesta jornada de pesquisa.

Walter Benjamin, em um de seus mais célebres textos, “*O Narrador*”, vai apontar a existência de duas figuras emblemáticas, capazes de narrar experiências: o marinheiro e o camponês sedentário.

A experiência que passa de pessoa a pessoa é a fonte a que recorreram todos os narradores. E, entre as narrativas escritas, as melhores são as que menos se distinguem das histórias orais contadas pelos inúmeros narradores anônimos. Entre estes, existem dois grupos, que se interpenetram de múltiplas maneiras. A figura do narrador só se torna plenamente tangível se temos presentes estes dois grupos. “Quem viaja tem muito que contar”, diz o povo e com isso imagina o narrador que vem de longe. Mas também escutamos com prazer o homem que ganhou honestamente sua vida sem sair do seu país e que conhece suas histórias e suas tradições. Se quisermos concretizar esses dois grupos através dos seus representantes arcaicos, podemos dizer que um é exemplificado pelo camponês sedentário, e outro pelo marinheiro comerciante. Na realidade, esses dois estilos de vida produziram de certo modo suas respectivas famílias de narradores (...)

Se os camponeses e os marujos foram os primeiros mestres na arte de narrar, foram os artífices que a aperfeiçoaram. No sistema corporativo associava-se

o saber das terras distantes, trazidos para casa pelos migrantes, com o saber do passado, recolhido pelo trabalhador sedentário. (BENJAMIN, 1985a, p.198-199, grifos meus).

“Marujos” e “camponeses” como narradores de experiências, construídas respectivamente no “espaço” e no “tempo”. Espaço e tempo que, na perspectiva benjaminiana, diferem das concepções que pensam estas categorias de forma linear, geométrica, homogênea e vazia, ou seja, como espaços-tempos desprovidos de qualquer significação. A inspiração aqui é que cada um de nós possui uma dimensão de “camponês” e de “marujo” em nossas vidas, e que a experiência é construída nessa interpenetração. Colocando em diálogo o “camponês” com o “marujo”, a ideia foi tentar enxergar que viagens são feitas em Belo Horizonte e, em alguns casos, também fora dela. Desta forma, consideramos os voluntários da pesquisa, trabalhadores e também estudantes do Projeto de Educação de Trabalhadores - PET¹, como sujeitos que realizam esta “dupla viagem”: como “marujos” que se deslocam em Belo Horizonte, e como “camponeses” que “viajam” nas várias cidades que se apresentam ao longo de suas vidas. Para tanto, apresento neste texto parte das narrativas de Flora e Cíntia², irmãs que trabalham como diaristas inclusive nos sábados, domingos e feriados; Lucas, imigrante de Alcobaça, interior da Bahia, que trabalhava à época da pesquisa como padeiro em Nova Lima, cidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte; Reinaldo, recepcionista de hotel há mais de 16 anos na capital mineira.

Para a realização desta tese como um todo o material empírico constituiu-se de três tipos de fontes. A primeira delas tratou-se da observação participante dos deslocamentos dos quatro trabalhadores residentes em Belo Horizonte, com ênfase no ato de caminhar e nos usos cotidianos do transporte

coletivo. O segundo grupo de fontes tratou de dois suportes letrados presentes nos ônibus, a saber: o “*Jornal do Ônibus*” e os “*Quadros de Horários*”, entendidos como portadores de representações acerca dos sujeitos e da cidade. Conceito de representação tratado por Chartier (1991, p. 183) como “matrizes de práticas construtoras do próprio mundo social” que, longe de perfazerem um todo coerente, se manifestam de forma conflitiva, perfazendo “lutas de representação”. A terceira parte da empiria consistiu em entrevistas semi-estruturadas que buscaram elementos da história de vida dos sujeitos, suas relações com Belo Horizonte ao longo da vida e suas percepções sobre o cotidiano do deslocar-se pela cidade. Cidade esta que é mais que um simples cenário ou pano de fundo para os deslocamentos, como será tratado a seguir.

Pensando o caráter educativo dos deslocamentos urbanos em seu contexto: cidade segregada e hegemonia do transporte motorizado individual

O deslocar-se dos sujeitos não se dá em meio a uma abstração. Ocorre em um contexto de cidade, de formas de realização do trabalho e por modos desiguais de provimento de transporte.

Belo Horizonte, primeira cidade planejada do Brasil, foi construída de acordo com preceitos higienistas e segregadores. Segregação esta que, segundo Mendonça (2003), refletia-se na própria questão da moradia dos trabalhadores, que não foi prevista no plano original. Para Heloísa Costa, Belo Horizonte teria nascido “duplamente periférica”: a cidade estaria “situada na periferia do sistema capitalista mundial e estruturada a partir de anéis de ‘periferias’ urbanas historicamente definidas” (COSTA, 1994, apud MENDONÇA, 2003, p. 119). Nos dias de hoje, a cidade de Belo Horizonte mostra unidades espaciais que, ainda que não sejam uniclassistas e presididos por uma lógica

de guetos, apresentam padrões de moradia que se definem em relações sociais de vizinhança e segregação. (cf. TEIXEIRA; SOUZA, 2003)

As questões acima nos remetem a uma necessária reflexão sobre os limites e possibilidades de realização daquilo que Lefebvre (2006) denominou de “Direito à Cidade”, direito na qual a proclamação da vida urbana se daria como reino do uso em que as trocas e os encontros estariam em uma lógica que não a lógica do valor de troca, na qual “a natureza, como o espaço, com o espaço, é simultaneamente posta em pedaços, fragmentada, vendida por fragmentos e ocupada globalmente. É destruída como tal e remanejada segundo as exigências da sociedade neocapitalista”. (LEFEBVRE, 2008, p.54).

Condição primeira para a realização do *Direito à Cidade*, afirmando o valor de uso sobre o valor de troca é o enfrentamento da segregação. Segregação urbana que hierarquiza, exclui e classifica os indivíduos, em uma lógica que determina a valorização ou não dos sujeitos como cidadãos em função da localização de sua moradia (SANTOS, 2007).

Paralelo à questão da segregação, as condições de mobilidade e acessibilidade urbana³ das pessoas passam a ser elementos de distinção social que, por sua vez, cobram seu preço. Vasconcellos (2001), ao analisar as políticas públicas de transporte urbano no Brasil, afirma que a combinação entre a reorganização do espaço e o uso crescente do transporte individual representa a implementação vitoriosa do projeto político e econômico de reprodução social da classe média, como um novo espaço capaz de acomodar eficientemente seu novo papel econômico dentro da modernização capitalista. Processo esse que se deu ao mesmo tempo em que as classes trabalhadoras eram mantidas sob más condições de transporte.

A realidade de Belo Horizonte não escapa das questões colocadas acima. Inicialmente concebido para atender o lazer

das elites, seu provimento de transporte organizado por bondes sofre a restrição de sua expansão para as outras regiões da cidade, confirmando um duplo movimento: atender uma concepção segregativa e à especulação imobiliária, gerando o processo de favelização próximo às áreas urbanas (CARDOSO, 2007). Atualmente, a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) ainda experimenta problemas com relação a sua acessibilidade urbana. Cardoso (2007) identifica a gestão fragmentada, não-metropolitana, dos sistemas de transporte público, bem como a configuração radiocêntrica do sistema viário e de transportes da RMBH como elementos decisivos que concorrem com os seus problemas de acessibilidade urbana. Situação que se agrava com a posição estratégica da indústria automobilística na economia do país, colocando tal economia refém da produção e da cadeia de produtos e serviços dedicados direta e indiretamente a este artefato técnico que é o automóvel.

Dado esse “cenário” de cidade, que também é “ator”, atuando, cabe perguntar como os sujeitos constroem suas experiências e aprendizagens neste contexto. Dando ênfase aqui à dimensão “marinheira” da narrativa da experiência, esta será tratada a partir dos seguintes eixos: a relação com o tempo; as relações de alteridade construída com os estranhos nos deslocamentos pela RMBH; os corpos, sensibilidades e formas de movimentar dos trabalhadores, em diálogos com seus tempos de trabalho e não-trabalho.

Passemos, portanto, à análise das relações espaço-temporais, com suas polirritmias e assincronias. Primeiro eixo de análise de constituição da experiência do deslocar-se dos sujeitos.

A feitura cotidiana das relações com o tempo

A questão das relações espaço-tempo é central para se compreender os processos de subjetivação “em movimento”

dos trabalhadores. Para David Harvey (1992, p.189), “de uma perspectiva materialista, podemos afirmar que as concepções do tempo e do espaço são criadas necessariamente através das práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social”. Problematizar as relações que os trabalhadores pesquisados estabelecem com seus múltiplos tempos (do trabalho, do deslocar-se na cidade e da vida) é fundamental para entender seus processos de subjetivação. Tempo metropolitano que, de acordo com Verás (2001) está longe de ser sincrônico e linear, mas pautado por sociotemporalidades, contendo arritmias e assincronias, nas quais a cidade capitalista fraturada, segmentada pelas classes sociais, apresentaria diferentes tempos, em função de uma topografia da desigualdade social.

Os sujeitos pesquisados apresentam tempos expressivos de deslocamento em relação ao seu dia de trabalho como um todo (em média 18,06% do dia de trabalho de Reinaldo; 33,29% do dia de Cíntia; 27,53% do dia de Lucas; 24,32% da jornada de trabalho de Flora). Deslocamentos estes que podem ser pensados como parte do próprio trabalho. Outro dado marcante são os elevados percentuais de caminhada e espera no interior do deslocamento destes trabalhadores (27,1% do tempo de deslocamento de Reinaldo; 55,55% do deslocamento de Flora; 29,21% do deslocamento de Lucas; 21,21% do deslocamento de Cíntia), o que constitui um desafio a ser enfrentado em suas práticas cotidianas, que vão da sensação de desconforto às tentativas de fruição do deslocamento.

Os sujeitos acabam realizando, nos termos de Certeau (1994), “táticas de apropriação” diante das suas condições objetivas de deslocamento. Verdadeiras “regras de cálculo”, “equações” utilizadas para decidir como chegar aos destinos pretendidos. A primeira destas regras trata-se da regra *tempo X conforto*, em que é preciso ponderar os ganhos e perdas de um elemento em relação ao outro, como nas escolhas de Cíntia e Flora em

embarcar na pista oposta dos ônibus para assegurar assentos vazios. A segunda “regra”, praticada em especial pelas mulheres pesquisadas, trata-se da equação “*tempo X segurança*” em que a escolha em especial dos próprios trajetos precisa levar em consideração o enfrentamento da violência urbana da cidade. Como no caso de Flora, cujas estações de ônibus dilatam seu tempo de deslocamento em troca de um lugar de espera pelo ônibus supostamente mais seguro.

“Regras de cálculo” tomadas em meio a uma enorme assincronia entre os tempos do trabalho, os tempos da vida e os tempos de provimento do transporte coletivo apresentados nos seus “quadros de horários”. Destaque para a enorme concentração de horários no período de segunda a sexta-feira e a drástica redução de oferta de provimento aos sábados e domingos (este último dia com a supressão de 5 das 14 linhas de ônibus utilizadas pelos sujeitos no período da pesquisa). Existe também a concentração de horários de provimento de segunda a sexta nos períodos do início da manhã e fim da tarde, caracterizando um “movimento pendular” de acesso a cidade pelo transporte coletivo. Sob o argumento do critério técnico da “demanda”, temos um planejamento e uma racionalidade pautados em uma visão estereotipada do trabalho, desconsiderando suas múltiplas formas de manifestação. Cabe lembrar que Lucas, Flora e Cíntia que trabalham aos domingos e feriados.

Em uma sociedade contemporânea marcada pelo primado da velocidade, entendo que o deslocar-se dos trabalhadores comporta uma ambivalência. Por muitas vezes é resultado de processos de exclusão ao acesso a lugares e práticas, justamente por se não cumprir o primado da velocidade. Porém, desta exclusão pode vir a sua força. Pois, como nos diz Milton Santos como contraponto a esta lógica, “a força dos fracos é seu tempo lento”, e que, “nosso esforço deve ser o de buscar entender os mecanismos dessa nova solidariedade, fundada nos tempos

lentos da metrópole e que desafia a perversidade difundida pelos tempos rápidos da competitividade”. (SANTOS, 1997, p.86). “Lentidão” e “velocidade” que não podem ser tratadas de forma abstrata e reificada, mas contextualizadas em uma arena pública que coloque em questão seus respectivos processos sociais e culturais. O que nos remete às possibilidades de encontro com as pessoas, nosso próximo eixo de análise da experiência dos sujeitos pesquisados.

Os espaços e lugares de encontros e (des)encontros nos deslocamentos urbanos

Palavras e silêncios compõem dimensões de comunicação que expressam tramas de acordos e conflitos nas viagens pela cidade, muitas das vezes com o uso do transporte coletivo. Sobre esta relação entre transporte e alteridade, Caiafa (2002, 2007) afirma que por conduzir e distribuir as pessoas, por levá-las para longe de suas vizinhanças, o transporte coletivo efetua em algum grau uma dessegregação. Mesmo que não supere os códigos sociais que compartimentalizam, marcam, o transporte coletivo criaria acesso, franquearia certas marcas expondo as pessoas ao contato. Passaremos agora à apresentação das apropriações que os sujeitos pesquisados fizeram da inevitável questão de como lidar com os estranhos na cidade.

Flora e Cíntia são diaristas. Seus trabalhos marcam uma “errância” em Belo Horizonte, com vários locais e tempos, em função das casas a limpar. O tempo de trabalho nas casas pode variar, desde um período mais curto até um período mais longo. Em todo caso, há uma diversificação e ao mesmo tempo um caráter de não-permanência dos locais de trabalho de Flora e de Cíntia. Situação esta analisada por Antunes (1997, 2006) como resultante de uma expansão, precarização e intensificação do trabalho feminino e de seu caráter *part-time*, sem qualquer

segurança e direitos trabalhistas. Por conseqüência, elas fazem uso de um número maior de linhas de ônibus utilizadas e itinerários realizados, se comparado com Lucas e Reinaldo. Pensando as possibilidades de encontros com os estranhos, podemos inferir que o número de estranhos nos trajetos de Flora e Cíntia é maior; porém sua recorrência de contatos com as mesmas pessoas nas viagens seria menor. Os estranhos têm, nessa perspectiva, maiores condições de permanecer nesta condição. Isto, aliado às questões de seus pertencimentos de gênero, bem como do enfrentamento do problema da violência (que para as mulheres pesquisadas se manifestou de maneira bem mais contundente) acaba por reduzir os contatos e conversas.

Reinaldo e Lucas, por sua vez, realizam outro tipo de trajeto. Lucas não foi remanejado de seu lugar de trabalho durante toda a observação participante. Reinaldo realiza o mesmo itinerário há cerca de cinco anos, no deslocamento entre sua residência e o hotel no Centro de Belo Horizonte. O que em tese coloca outra condição de trajeto – uma “trajetividade fixa” – e de interação: uma menor diversificação de sujeitos no interior do transporte coletivo por um lado; uma recorrência maior de encontros com os mesmos estranhos, por outro.

O mesmo itinerário e a conseqüente utilização da mesma linha de ônibus por Reinaldo lhe permitem conhecer os motoristas, “trocadores” e alguns passageiros. Porém, no que se refere aos encontros e às interações, relata que apenas cumprimenta alguns motoristas e trocadores, além de uma mulher que embarca no ônibus na mesma avenida que ele. Ou seja, a recorrência nos horários e nos trajetos propiciou o reconhecimento, mas não intensificou os contatos e as interações, ainda que Reinaldo conheça inclusive os nomes de algumas dessas pessoas.

Flora também tem como prática observar as pessoas e situações dentro do ônibus, em especial as idiossincrasias de certos passageiros. Cíntia, por sua vez, opta em não estabelecer

qualquer contato com as pessoas na cidade, com exceção daquelas que já conhece previamente.

A experiência de contatos e interações de Lucas nos deslocamentos em Belo Horizonte possui uma história particular. Nas primeiras viagens de ônibus no Anel Rodoviário, teve seu embarque negado pelo motorista e agente de bordo devido ao seu pertencimento étnico-racial, ao vestuário, mas principalmente devido ao bairro/região de sua moradia, tidas pelo motorista e pelo agente de bordo como perigosa e marcada pela criminalidade. Após reclamar na empresa de ônibus e discutir com ambos os funcionários, passa a ser reconhecido com um “homem de bem” e a construir vínculos com estas pessoas, a ponto de poder dormir no ônibus com a garantia que será acordado no momento adequado. Passou a construir também vínculo com passageiros. Entre eles, Celso, que tornou-se seu amigo e há quase quatro anos virou seu parceiro de viagens de ida para o trabalho.

Lucas diz que nem sempre vai estar em condições de conversar com Celso. Nestas situações, apenas cumprimentam-se e se despedem. O ônibus precisa “esvaziar” para se conseguir a conversação. Fato que remete a pensar a existência de outras partilhas/interações que não apenas pela conversa no ônibus ou, nos termos de Caiafa (2007), uma fricção palavra-silêncio, na qual a polidez não negaria, mas viabilizaria um silêncio ativo, base para outras interações não-discursivas em jogo nas viagens. Como consta nesta narrativa de Lucas

É, às vezes quando eu sento perto do Celso, a gente vai batendo papo até lá às vezes. Às vezes, a gente vai perto um do outro calado até lá, muito difícil um bater papo um com o outro. Automaticamente isso. E quando vai nós dois juntos, um do lado do outro, às vezes acontece da gente ir conversando até lá. Ou quando volta, volta conversando até aqui.

Muda um pouco nisso aí. Se eu vou sozinho, eu sento num canto de uma pessoa que eu não conheço. É bom dia, bom dia. Vai calado até lá. Ninguém conversa com ninguém. Se é uma pessoa conhecida, às vezes um puxa um assunto e vai. É igual eu te falei. O ônibus tá cheio. A gente bate um papo quando a gente tá próximo.

Às vezes é só tchau, até amanhã [o encontro com Celso no ônibus]. Mas ali a gente tem que ter o prazer de estar vendo um ao outro todos os dias. O dia que um não vai no ônibus...no outro dia que você pegou quer saber porque que você não foi naquele horário. (Narrativa de Lucas, 10 de março de 2009)

Henry Lefebvre defende uma ideia de urbano como lugar de encontros: “lugar do desejo, desequilíbrio permanente, sede da dissolução das normalidades e coações, momento do lúdico e do imprevisível” (LEFEBVRE, 2006, p. 79). Na experiência de Lucas, há que se pensar em que medida esta dimensão pensada pelo autor aparece, a despeito de toda estigmatização e “territorialização” de sua identidade. O que também nos leva a pensar sobre o que faz com que estes “estranhos”, em meio às viagens para Nova Lima, se tornem “conhecidos”. A frequência e a rotina das viagens, mesmo sendo indispensáveis para se conhecer melhor os “passantes”, não garantem por si só os encontros. Para uma experiência mais intensa de trocas com os “outsiders” faz-se necessária a presença de outros elementos para além da simples recorrência das viagens. Elementos que colocam em jogo pertencimentos diversos (de raça, de gênero, de classe, de geração, etc.) e sensações de medo ou segurança em movimento. Trocas estas que podem se dar em situações de adversidade, mas que demandam a existência de um mínimo conforto e tranquilidade nas viagens para que possam

de fato acontecer. Questões que nos remetem a pensar quais sensibilidades os passantes constituem nas suas práticas de deslocar, pano de fundo da nossa próxima rota de investigação que apresento a seguir.

Uma educação urbana dos sentidos: buscando a “quietude” como parceira de viagem

Os processos de educação dos corpos e dos sentidos dos trabalhadores pesquisados encontram-se em meio a uma dupla situação. Por um lado a cidade contemporânea apresenta uma intensificação da vida nervosa de uma maneira jamais imaginada por Georg Simmell (1979) em sua obra *A Metrópole e a Vida Mental*, assim como por Walter Benjamin em *Paris, Capital do Segundo Império* (1989) – obras do início do século XX que vão denunciar a intensificação dos estímulos e a “educação dos sentidos” nas grandes cidades, com destaque ao sentido da visão. Uma nova relação com a intensificação dos choques nos levaria a uma aproximação com a dimensão da Vivência (Erlebnis), em detrimento da Experiência (Erfahrung).

Por outro lado, o que foi observado em campo foi a eleição e a busca da *quietude* como um valor, sendo que para os sujeitos pesquisados, ao contrário das cidades estudadas por Simmell e Benjamin, o sentido da audição é mais desconcertante que o da visão no deslocar-se pela Região Metropolitana de Belo Horizonte. Deslocamentos estes que, quando da utilização dos ônibus pelas pessoas, apresentaram como uma de suas práticas o ato de dormir em meio a uma profusão de estímulos que, ora facilitavam, ora inviabilizavam esta possibilidade, como consta na nota de campo a seguir

Estamos no retorno para a região do Barreiro, em direção ao bairro Flávio Marques Lisboa. Como em

parte da ida, tem certo “silêncio” no ônibus, como se as pessoas estivessem no ritmo, “pique” do veículo. O ônibus está agora na Av. Barão Homem de Melo. Entra, agora sim, muito mais gente. O ônibus, ainda assim não está lotado. O tom das conversas é muito, muito baixo. Cíntia dorme. Pouco antes, disse que o frio “baixou” na altura da Avenida Raja Gabáglia. Cíntia está muito cansada, já havia fechado e aberto os olhos com a cabeça, às vezes encostada na janela, no início da viagem. Agora o sono, neste trecho, é bem mais contínuo. Não falo nada, fico quieto e tento observar o que ocorre no veículo. Também bocejo. Tem um clima no ônibus, como se fosse uma “lomba” [expressão popular para representar cansaço e sensação de torpor] “coletiva”, clima este marcado pelo silêncio, pelo percurso sinuoso e pela lentidão da direção. (Nota de campo, Cíntia, 29 de setembro de 2008).

A respeito do papel dos estímulos e sensorialidades, há que se pensar que ao longo do século XX e agora no século XXI, não apenas as grandes cidades se transformam, mas também as pessoas, inclusive na sua faculdade de percepção. Neste sentido, Max Horkheimer (1989), nos convoca para a reflexão acerca do duplo caráter histórico dos sentidos: o caráter histórico do objeto percebido e o caráter histórico do órgão perceptivo, ambos formados pela atividade humana, não sendo, portanto, meramente naturais, mas sim resultado da práxis social, o que explicaria as supostas mudanças de inquietação da audição em relação à visão nos contextos históricos e geográficos diferentes.

A sensorialidade no interior dos ônibus comporta uma ambiguidade. Ao mesmo tempo em que ocorre uma “lentidão dos veículos que adormece”, há também barulho, trepidação e conversação que fazem com que os trabalhadores pesquisados busquem a “quietude”. O “andar de ônibus” ora aparece como

um desgaste, ora aparece como uma pausa do trabalho, ainda que esta “restituição” não ocorra em condições ideais de conforto e segurança. Tal busca de quietude implica em uma tentativa de reduzir o cansaço dos deslocamentos de ida e volta, assim como compensar o cansaço da atividade laboral em si. Tentativa esta apresentada de maneira emblemática pela busca do “fundo do ônibus” como espaço privilegiado de menor barulho e maior visibilidade no interior dos veículos.

[Preferência] Atrás. Sabe por quê? Por que atrás eu sou a última pessoa no ônibus. Então atrás eu tô vendo o ônibus inteiro. Só que eu corro o risco de ter uma batida atrás, né? Mas eu prefiro correr o risco de...de...de tá atrás e ter uma batida e eu poder até me machucar grave, do que eu sentar no meio, do que eu sentar na frente. Porque se você vem é no meio, aí tem gente falando na sua frente e gente falando atrás de você.

E tem uns [passageiros] que fala alto. Tem uns que né. É, fica aquela bagunça dentro do ônibus. Então cê tando lá atrás, você vai escutar só pra frente. (Narrativa de Flora, 09 de março de 2009)

A busca da quietude permite interpretar o profundo desconforto em relação ao tempo de espera propiciado pela frequência precária dos ônibus. Tempo de espera tratado como um “hiato” pelos sujeitos em suas narrativas, representando uma maior exposição aos estímulos da cidade devido à interrupção da circulação, dificultando a prática da quietude nas viagens por ocasião de trabalho.

Os ônibus demora pra daná. Quando você chega em casa, você tá cansado, você tá pregado, você não quer fazer mais nada. Ah, o dia-a-dia de ônibus é muito

difícil. Ó, ônibus você fica no ponto. Você espera mais de uma hora, o ônibus não passa. Quando passa...quando passa já vem lotado. Vem lotado. Igual o 325 [Linha de ônibus “Flávio Marques Lisboa – Estação Barreiro”], sai da Estação lotado. (Narrativa de Cíntia, 09 de fevereiro de 2009).

Em termos benjaminianos, tais tempos de espera inviabilizam o *tédio* (distensão temporal tomada como imprescindível para a constituição e transmissão da Experiência) e promovem a *monotonia*, tempo desumanizante que impossibilita reconhecer ou criar valores, dissolvendo a ética sob a atitude da passividade (BALIBAR, 2002, apud MATOS, 2010). Monotonia que se torna “ave de rapina” que “rouba os ovos” da Experiência. O que nos remete a tratar as dimensões do silêncio e da quietude como chaves de leitura para pensar os processos sociais e culturais produzidos *nas e pelas* cidades.

Maneiras de mover e construção da experiência no deslocar-se pela cidade de Belo Horizonte

Os sujeitos pesquisados apresentaram e narraram diferentes formas de se deslocar, mais ou menos pragmáticas, mais ou menos contemplativas e abertas ao acaso, num contínuo que fica entre a indiferença do “*blasé*”⁴ e a fruição do “*flanêur*”. Figuras nunca experimentadas em estado puro, mas que perfazem uma tensão que se expressa nos processos de aprendizagem do deslocar-se pela cidade. Como no caso de Reinaldo, cujo estilo pragmático e metódico informa suas formas de deslocar-se pela cidade.

A minha ida, eu fazia igual cachorro, você entendeu?
Eu marcava alguma referência na ida, pra eu não ter
dificuldade na volta. Então isso foi muito bom que eu

lembro, com quinze, dezesseis anos, Graças a Deus, eu nunca tive problema de atravessar o Centro de Belo Horizonte aí, qualquer hora do dia ou da noite. E tenho, graças a Deus, essa facilidade também de... eu não sei muito bem assim, se mudar uma rua, por exemplo, uma mão de direção, mas basicamente hoje, há quatro anos e meio aqui no Centro, pelo menos num raio de um quilômetro, um quilômetro e meio, eu costumo buscar, às vezes, um cliente [quando este não consegue se localizar na cidade]. (Reinaldo, narrativa em 14 de março de 2009).

Já em relação às “maneiras de mover” de Flora, aprendeu a andar na cidade desde os dezesseis anos, ainda que se perdendo nela até hoje, por não conhecer por completo o Centro de Belo Horizonte

A primeira...incrível! A primeira vez que eu fui na cidade eu me perdi. Mas aí, eu fui perguntando pra um, perguntando pra outro e cheguei no lugar que eu queria. Então eu aprendi uma coisa. Ah, isso eu tava com dezesseis anos. É. Tava com dezesseis anos. Aí depois disso, eu ia tranquilo na cidade. Chegava lá eu não sabia o lugar: “Ô, você pode me informar onde fica isso aqui?”. Aí conversando, perguntando, eu sempre conseguia chegar no lugar que eu queria e até hoje é assim. Eu moro aqui há muitos anos, mas se eu te falar que eu conheço o Centro todo, eu não conheço. Tem lugar que eu ainda me perco. Mas aí é aquele ditado: quem tem boca vai em Roma. Aí eu saio, pergunto pra um, pergunto pra outro e acabo chegando naquele lugarzinho que eu quero. (Narrativa de Flora, 09 de março de 2009).

Na tensão envolvendo personalidade e impessoalidade nos deslocamentos cabe dizer que as dimensões da falta e da adversidade, no caso o não possuir todas as “informações” (que

para Reinaldo são imprescindíveis) é que se tornam a condição para a interação e o contato para Flora: em última instância, a sua experiência urbana. Só se “chega em Roma pela boca”, e só se “abre a boca”, perdendo-se. Dialogando com Caiafa (2007), o “perder-se” em última instância também comportaria uma possibilidade de criação de um espaço de exterioridade, conseqüentemente de uma forma de dessegregação. O conversar aqui, com estranhos ou conhecidos, apareceu como uma estratégia de localização. Já em relação às viagens de Lucas para trabalhar em Nova Lima, além das conversas com os amigos de longa data nos ônibus, há também a experiência da fruição nos trajetos. Compara a experiência do seu atual trajeto em relação à viagem para o Centro de Belo Horizonte: “Aqui [no trajeto para Nova Lima] eu peço pra demorar. Gosto de ver o verde, adoro verde No Centro a viagem de ônibus é horrível!!” (Narrativa de Lucas, 16 de setembro de 2008).

Cabe pensar, com base nestas narrativas, o que de fato é ofertado no trajeto para Nova Lima e o que é ofertado pelos trajetos no Centro de Belo Horizonte. A passagem pelo Centro da cidade é problemática para Lucas, assim como para Flora e Cíntia. Algumas hipóteses surgem: a pressa, a estimulação incessante, a exigência de prontidão na forma de andar, elementos que podem nos ajudar a entender que seja mais agradável que “se demore” a deslocar no trajeto de Nova Lima em relação ao Centro de Belo Horizonte, uma vez que a quietude torna-se ao mesmo tempo uma busca e um valor social para os sujeitos envolvidos.

O deslocar-se pela cidade é marcado por uma polissemia do ato de caminhar. Como na tensão expressa por Cíntia ao andar pelo Centro de Belo Horizonte

Ah, o Centro da cidade é muito tumultuado. Tem muita gente. E um passa, pisa em você. Empurra você. Parece que eles anda lá igual cavalo, no Centro. Pra lá,

pra cá correndo. Eu pra ser sincera com você, quando eu vou no Centro eu volto de lá até com dor de cabeça. Você vai atravessar no sinal. O sinal fecha, em vez deles andar todo mundo junto, eles vem te empurrando, quase que você cai. Então, pisa no seu sapato, no seu chinelo. Parece que eles anda tudo com pressa, tudo correndo. (Cíntia, 09 de fevereiro de 2009).

Este andar pragmático, como nos fala Benjamin (1985c, 1989), gera uma situação na qual a técnica submete o sistema sensorial a um treinamento de natureza complexa. Ou, nos termos de Denise Sant’Anna (2001), uma andar que age mais por reatividade e reflexos e menos por reflexão. Em relação a Reinaldo, o caminhar aparece também como forma de otimizar o tempo de deslocamento residência-trabalho

A linha 30 [linha Estação Diamante-Centro, cujo ponto de embarque/desembarque no Centro fica a cerca de 10 minutos de caminhada do seu local de trabalho] me facilita o deslocamento. A linha 33 [linha Estação Barreiro – Centro – Hospitais] , que me deixaria na porta do trabalho, gasta muito tempo pela volta que dá no Centro e pelo tempo que se gasta na Estação Barreiro. (Narrativa de Reinaldo, 14 de agosto de 2008).

Formas de caminhar que ocorrem em contextos pautados pela pavimentação e impermeabilização dos espaços urbanos atuais, nas quais as “marcas” dos artefatos sócio-técnicos de deslocamento dificultam as “pegadas” dos sujeitos na “argilacidade”. Cabe lembrar que, na virada do século XIX para o século XX, Walter Benjamin vai identificar no ferro e no vidro os elementos de uma modernidade capitalista que buscava expor as mercadorias, homogeneizar os indivíduos e, principalmente, “não deixar marcas”. (cf. BENJAMIN, 1989). Penso que novos

componentes hoje também realizam essa função: o asfalto e os diversos pisos cujas superfícies não acomodam os passos dos sujeitos. Pavimentação e impermeabilização das cidades que constituem um “não deixar pegadas” das pessoas, mas apenas “marcas” de seus artefatos sócio-técnicos de deslocamento, atuais mediadores dos sujeitos com a cidade.

Em meio a alguns passeios públicos, o caminhar dos quatro sujeitos pesquisados também aconteceu em “rotas de passagem” que não são para nós, pedestres: pistas para automóveis, terrenos baldios e viadutos (estes últimos com moradias), que também desafiam a racionalidade do planejamento urbano. O “andar a pé” expressa indícios da correlação desigual de forças entre pedestres e veículos (corelação esta que não é, entretanto, unilateral) com as quais é construída/desconstruída a Região Metropolitana de Belo Horizonte: marcas das interdições e de suas tentativas de superação pelos sujeitos pesquisados.

As experiências dos trabalhadores mostraram profundas marcas de gênero, tendo nas mulheres pesquisadas um “ethos doméstico” que balizou suas escolhas de permanência em suas próprias casas nos seus tempos de não-trabalho, como serviu também de “senha de acesso” às várias regiões de Belo Horizonte. Relações de gênero também pautadas pelo maior receio da violência urbana em relação aos homens, visíveis nas escolhas dos trajetos, dos meios de deslocamento e das moradias em que exerciam seu trabalho de diaristas.

As narrativas nos remetem a pensar uma educação das sensibilidades *para o trabalho* como um *valor moral*, com diferentes formas “autorizadas” de apropriação do espaço urbano para homens e mulheres. Moral do trabalho que se expressa também no provimento desigual de transporte público em relação aos vários tempos e às regiões da cidade, em especial quando da supressão de linhas de ônibus aos domingos (linhas de ônibus demandadas por Flora, Cíntia e Lucas), conformando

uma verdadeira “*Pedagogia da Reclusão*” dos trabalhadores e trabalhadoras em suas próprias residências. Conforma também uma representação de cidade na qual o trabalho é sua única forma de apropriação, sem o reconhecimento de outras possibilidades de fruição dos seus tempos e espaços urbanos.

A influência do movimentar-se no trabalho e as práticas nos tempos de não-trabalho de Flora, Cíntia, Reinaldo e Lucas

Os deslocamentos urbanos não existem isolados. Ao longo do dia, a jornada de trabalho faz com que os trabalhadores, em menor ou maior grau, se movimentem para cumprir suas tarefas diárias. Reinaldo, Flora, Lucas e Cíntia acabam por representar, nos termos colocados por Antunes (1997, 2006) uma das tendências das metamorfoses do mundo do trabalho nas últimas décadas, qual seja, o crescimento do setor terciário, da prestação de serviços. Tendência esta de “terciarização” também identificada na economia da Região Metropolitana de Belo Horizonte (TEIXEIRA; SOUZA, 2003). Abordar esta movimentação corporal no trabalho tem como intuito nos dar elementos para compreender as escolhas e sensações dos sujeitos em seus deslocamentos urbanos, a pé ou de ônibus/metrô. Passemos agora aos depoimentos sobre o cotidiano de trabalho das pessoas, bem como daquilo que elas fazem/experenciam em seu *tempo disponível*, expressão esta mais adequada do que a expressão “tempo livre” uma vez que este último em verdade submete-se aos tempos do trabalho (cf. MARCELLINO, 1987).

O serviço de Flora exige, como ela mesma relata, muito “exercício físico”. Movimentação no interior de sua prática de trabalho que por um lado explica a busca da quietude nas formas que ela se utiliza para chegar aos seus destinos – residência e trabalho. Apesar de gostar de seu trabalho, Flora não deixa de narrar o cansaço e o desgaste físico provocados pelo mesmo

O serviço de diarista ele exige muito exercício físico. Tanto é que eu tô querendo estudar, pra mim parar com o serviço de diarista. Porque ele te dá dinheiro, mas ao mesmo tempo sua saúde acaba muito. Tipo assim, coluna. Você dá muito assim, pobreza de coluna. Muita dor no corpo, sabe? Devido ao exercício físico. Então eu tô estudando pra mim consegui uma profissão, que não exija tanto esforço físico. Eu já trabalho em pé o dia todo. Abaixo, limpo, lavo janela. Eu não vou ficar em pé no ônibus. (Narrativa de Flora, 09 de março de 2009).

Entre as principais práticas de Flora no seu tempo disponível, prefere “ficar em casa ouvindo som”, cantando e dançando enquanto limpa a sua própria casa. O que nos remete a pensar: se o deslocar de Flora está necessariamente vinculado ao trabalho (com todas as implicações de trabalho e sofrimento), em que medida estes “outros tempos” não implicam mesmo em um interesse de “ficar parado”?

Eu não sinto falta de. se sair, de passear. Eu, ao contrário.. se eu puder não sair e não pegar ônibus. Ai, menino! Nossa! É minha diversão, porque eu detesto andar de ônibus!!!

Não gosto de andar de ônibus, não gosto de andar de carro. Não gosto de andar de nada! Assim, sabe? Se eu pudesse, eu curto muito ficar em casa. É. Eu prefiro ficar. Eu sou mais sossegada. Sou mais caseira. É. Se eu não trabalhasse, se eu... talvez até se eu não trabalhasse, eu não tinha enjoado tanto de ônibus. É o stress do ônibus ! (Narrativa de Flora, 09 de março de 2009).

Como já foi mencionado, temos a supressão de sua principal linha de ônibus de seu bairro nos domingos em feriados, o que interfere no seu trabalho e no lazer de seus filhos

Por que quando é feriado, eu tenho que pegar mais ônibus pra chegar num lugar que o 3051 [Flávio Marques Lisboa – Savassi] só me deixava. Eles comentaram [meus filhos]: que, às vezes, eles quer sair e precisa do 3051 e não tem. Não tem os horários, né? (Narrativa de Flora, 09 de março de 2009).

Já em relação aos tempos de Cíntia, estes são marcados pelo acúmulo de afazeres e tarefas, de forma que “não consegue ficar parada”. Ricardo Antunes (2006) nos remete à questão da *duplicidade do ato de trabalho* para as mulheres, nas quais, além de uma precarização e muitas das vezes a informalidade do trabalho remunerado (como nos casos de Flora e Cíntia), este também é marcado por toda uma jornada de trabalho doméstico, na qual se criam nessa esfera de trabalho não diretamente mercantil, “as condições indispensáveis para a reprodução da força de trabalho de seus maridos, de seus filhos/as e de si própria” (op.cit., p.108).

Lucas, por sua vez, busca negociar a sua saída do serviço um pouco mais cedo em função das aulas à noite. Quando está em seu “tempo livre”, busca muitas vezes ficar em casa ou visitar casas de parentes próximos no próprio bairro.

Ah, eu nos meus dias de folga, quando eu estou em casa...Eu sempre tenho umas coisinhas pra me cutucar aqui em casa. Sempre tem umas coisinhas. Então...Tem dia que eu tiro assim, vou sentar hoje e ficar só olhando para a televisão ou ouvindo som. Aí é só isso!

Domingo, quando eu posso, eu saio. Com a minha mulher aí, a gente dá uma saída. Vamos andar à toa, vamos gastar gasolina nesse trem. Eu saio, dou umas volta. Almoça fora ou então mais, ultimamente mais tem

sido dentro de casa mesmo. A gente tem ficado mais é aqui. As parentada vem, chega o domingo, aí a gente almoça, queima umas asinha aí e... normal. Aí quando é à noite, a gente vai pra a Igreja. Aí, segunda-feira começa a rotina. (Narrativa de Lucas, 10 de março de 2009)

Ao nos valermos de seus percentuais de tempo de deslocamento em relação ao dia de trabalho como um todo, estes acabam sendo também parte do próprio trabalho, que como já foi colocado lhe demanda também muita movimentação. Neste sentido, não se deslocar, permanecer no local onde está pode, em última instância, ser representado como “não trabalhar”. Representação esta que coaduna com aquelas veiculadas/praticadas nos *Quadros de Horários* presentes nos ônibus, cuja distribuição desigual dos horários nos dias da semana “comunica” aos seus “usuários” os usos esperados da cidade.

Reinaldo a cada quinze dias vai para a cidade de Brumadinho em um sítio de sua família. A escolha para ir ao sítio é sempre de carro, em função de problemas com a frequência dos ônibus da região do Barreiro à Brumadinho (sempre de trinta em trinta minutos), além de outro ônibus que vai de Brumadinho ao seu sítio (apenas quatro vezes ao dia: às oito, doze, quinze e dezenove horas). A questão da frequência dos ônibus, de sua disponibilidade, aparece mais uma vez como um problema às demandas de deslocamento dos sujeitos.

Com base nas narrativas dos tempos de trabalho e de não-trabalho expostos pelos sujeitos, podemos fazer aqui algumas reflexões. Nas práticas de deslocamento e permanência na região de moradia, qual seria a fronteira entre a escolha e a interdição?

Encontramos a busca a quietude nos deslocamentos para o trabalho e uma busca de fazer algo nos tempos do doméstico. Considerando-se, nos termos de Benjamin (1985a, 1985b, 1989) a *Experiência* como lócus da subjetivação, na qual temos

as “marcas do oleiro sobre o barro”, em que medida temos uma educação das sensibilidades PARA o trabalho enquanto um valor moral?

Faz-se necessário pensar como esta cidade se coloca para estes trabalhadores, e como ela os “posiciona” em uma dada relação territorial e não outra. Se a redução – e, em alguns casos, até mesmo a supressão de linhas de ônibus aos domingos e feriados – aparentemente atende a um critério técnico de demanda, cabe pensar em que medida tal demanda (ou a falta dela) é mantida e ratificada pelo próprio Poder Público e pela própria lógica de acumulação do capital, que busca instaurar para diaristas, padeiros e recepcionistas de hotel locais, práticas e maneiras permitidas de se apropriar da cidade de Belo Horizonte. Em se tratando de Flora e Cíntia, há que se acrescentar também o fato de que seus deslocamentos não têm qualquer subsídio além daquele conseguido na “livre negociação” com seus patrões, uma vez que não contam com vale-transporte. Trabalho, portanto, tornado invisível diante da legislação do trabalho no Brasil.

Portanto, o deslocar-se dos sujeitos da pesquisa encontra-se em meio a “ambigüidade do permanecer” que, entre interdições e escolhas, nos colocam diante de uma equação difícil de solucionar. Ambigüidade que é “chave de leitura” e desafio de interpretação das condições de possibilidade (ou da inviabilidade) da experiência da corporeidade dos sujeitos em sua relação com a Região Metropolitana de Belo Horizonte, “palco” e “ator” nos fazer cotidiano de seus deslocamentos.

Considerações Finais

Referindo-me mais uma vez às metáforas benjaminianas do camponês e do marinheiro presentes na obra *O Narrador*, esta última metáfora permitiu mobilizar todo um conjunto de

situações, e por consequência, de aprendizagens com os quais Flora, Cíntia, Lucas e Reinaldo tinham que lidar: as escolhas nas relações com os tempos do deslocar, em especial a escassez de ofertas de viagens em dias específicos; a significação da espacialidade dos veículos; o constante desafio/tarefa de lidar com a alteridade nas viagens, por vezes atraente, por vezes perigosa; a busca do conforto e de quietude no deslocar, tanto no trabalho quanto fora dele; o enfrentamento das representações acerca de sua condição reduzida a usuários dos ônibus⁵. Aprendizagens que se desdobraram, nos termos de Walter Benjamin, em experiências que se transmitiram e se adensaram a partir das narrativas dos sujeitos. Aprendizagens também que, dialeticamente, eram derivadas de processos por vezes demasiado desumanos de vida, cotidiano e trabalho. Nos termos de Certeau (1994), que faz um paralelo entre o caminhar e a linguagem, teríamos aqui “enunciações pedestres” e “retóricas ambulatórias” sempre confrontadas com os limites e as possibilidades de se “escrever” a cidade e a própria vida. Como no caso de Lucas, em que os deslocamentos iniciais para o trabalho enfrentaram as marcas da estigmatização de motoristas e “trocadores” que recusavam seu embarque.

 Não, você tá todo encapuzado, ali de touca e tudo. A gente tem medo de assalto nessa região. Por isso que a gente não pára. Mas como você conversou lá com o rapaz e a gente viu que você é pessoa que não tem nada a ver com o que a gente pensava, aí a gente passa a parar pra você” [resposta do “trocador” de ônibus ao questionamento do Lucas, acerca da recusa de parar o ônibus para seu embarque na Vila Bernardete] (Narrativa de Lucas, 10 de março de 2009)

Neste sentido, a nomeação de um espaço constitui o deslocar e vice-versa, na qual homens e mulheres precisam ser de um

lugar e não em outro. Emblemática neste sentido a reflexão de Milton Santos (2007), ao afirmar que a enorme diversidade de situações espaciais de classe também se torna um problema na medida em que indivíduos com capital, formação cultural e capacidade física equivalentes apresentam possibilidades desiguais conforme os diferentes pontos do espaço em que se localizam.

Nas condições de circulação restrita, por vezes suprimida de provimento público de transporte, para além da “asfixia das ligações” com o resto da cidade, criam-se também vazios de vida pública nos bairros de Lucas e Flora, o que acaba por contribuir para a ocupação da violência pelo narcotráfico. Dialogando com Kowarick (1979), temos na espoliação urbana dos bens de consumo coletivo também a espoliação da segurança e do pleno direito de ir e vir das pessoas, em especial as mulheres, constituindo uma “territorialização da violência”, conjuntamente a uma “sazonalidade da violência”, na qual certos locais apresentam “horários inadequados” de se transitar.

O acesso “feminino” à cidade, tanto de Flora quanto de Cíntia, se fez possível pela contrapartida delas terem que levar “o mundo privado/doméstico” junto consigo. “Mundo doméstico” que, paradoxalmente, “subtrai certas cidades” e vira “senha de acesso” a outras, mediadas pela localização das casas a limpar. Situação ratificada no estudo de Teixeira; Souza (2003), ao constatar a presença dos trabalhadores domésticos como praticamente os únicos que não estão excluídos dos espaços da elite dirigente da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Portanto, a luta pelo *Direito à Cidade* é, portanto, correlata à luta pela dignidade do trabalho feminino. Ricardo Antunes (1997), ao discutir as metamorfoses do mundo trabalho, aborda o lugar político do trabalho feminino, de modo que uma crítica do capital deve necessariamente apreender as dimensões opressivas presentes na relação homem/mulher, sendo que a luta

pela constituição do *gênero-para-si-mesmo* possibilite também a emancipação do gênero mulher.

Em relação aos quatro sujeitos pesquisados, podemos perceber que, como estudantes de Educação de Jovens e Adultos (EJA), possuem processos de subjetivação ancorados bem longe dos bancos escolares. O trabalho, ao franquear o acesso a certas “cidades” e interditar “outras”) precisa ser pauta de reflexão para os educadores da EJA. Questões fundamentais para se pensar, inclusive, os processos e os “conteúdos” curriculares de formação dos estudantes, em uma lógica que supere o simples recorte disciplinar de conhecimentos e saberes. O que remete à necessidade de se repensar os tempos de formação da EJA, que não podem se tornar mais uma “assincronia” com os tempos de vida, trabalho e deslocamento destas pessoas, em seus duros itinerários de trabalho, de escola e de vida.

As condições do deslocar-se pela cidade deveriam ser uma questão pública de conhecimento e participação efetiva das pessoas. A luta pelo “*Direito à Cidade*”, por sua vez, deveria dialogar com processos educacionais que pusessem os seguintes pontos em questão: a luta contra a espoliação urbana e o papel dos bens de consumo coletivo aos sujeitos de direitos; as interdições de acesso às regiões da cidade; as segregações socioespaciais em suas várias formas; as lógicas temporais que excluem ou inibem práticas sociais e culturais democráticas; e tudo aquilo que impedisse ou dificultasse o pleno “direito de ir e vir” .

Tal “Pedagogia do Direito à Cidade” proposta deveria articular necessariamente as relações entre cidadania e território. Cabe aqui a reflexão de Milton Santos em torno de um novo modelo territorial de cidadania que se contraponha à segregação desencadeada pela lógica imobiliária, que prevê o espaço como lugar de consumo, e que por consequência classifica e hierarquiza os indivíduos. Para tanto, o autor defende uma “geografização

da cidadania” que “supõe que se levem em conta pelo menos dois tipos de franquias, a serem abertas a todos os indivíduos: os direitos territoriais e os direitos culturais, entre os quais o direito ao entorno” (SANTOS, 2007, p.150).

Os deslocamentos dos trabalhadores pesquisados apareceram permeados de ambigüidades: deslocar e permanecer, ambos ora como direito, ora como prescrição; o silêncio como solidão e como contrato; o ônibus como espaço-tempo de pausa e de desgaste; a adversidade como precarização do “se deslocar” e como possibilidade de acaso que gera troca e interação; as sensorialidades urbanas em meio à tensão entre o *blasé* e o *flanêur*, o pragmatismo e a fruição; a quietude como expressão de cansaço e como escolha dos sujeitos, resultante da movimentação necessariamente desgastante de suas práticas laborais.

Em meio a processos societários em torno do ato de se deslocar pela cidade, temos a tensão entre a afirmação e a resistência à primazia do deslocamento individual, seja pelo transporte motorizado em si quanto pelas formas individualizantes de se apropriar do transporte coletivo. Faz-se necessário a superação da concepção restrita de “usuários” em prol da noção de *cidadãos*, ou seja, de *sujeitos coletivos de direitos*, instaurando outros critérios políticos, éticos e estéticos que confrontem e superem a lógica do capital e da rentabilidade no provimento de transporte público nas cidades brasileiras. O que remete à necessidade de, mais que uma “Educação PARA o Trânsito”, como se este último se manifestasse de forma a-histórica, tivéssemos uma “Educação Coletiva DO Trânsito”, em que a própria noção de fluxo fosse tratada como questão política. Uma educação que se daria a partir da politização das velocidades metabólica das pessoas e tecnológica dos veículos (VIRILIO, 1984, 1996). Pauta para um debate ético e político acerca do lugar que ocupam nossos artefatos técnicos de deslocamento,

bem como dos ambientes para eles concebidos. Debate este que envolve também os critérios de funcionalidade que orientam o provimento do transporte público nas cidades.

Por fim, cabe pensar acerca de uma necessária abertura para a dimensão estética nos/dos deslocamentos urbanos, condição fundamental para a construção de uma cultura pública de encontros que garanta o aprendizado do *Direito à Cidade* aos seus habitantes (ARROYO, 1997). Assim, defendo, na “contramão” de uma racionalidade instrumental como determinante da vida nas cidades, que se deva assumir mais uma alegoria benjaminiana: o Amor. Amor que, “como forma de conhecimento, o amado é imprescindível, pois é parte do nosso auto-reconhecimento” de forma que “as emoções não são, como em Descartes, fenômenos de perturbação do conhecimento, mas base empírica de comunicação e intersubjetividade” (MATOS, 1995, p.23). Amor como forma de conhecer que “é razão anfíbia, que reunifica Eros e Logos, atividade e passividade, o eu e a alteridade, sensação e cálculo, isto é, experiência” (op.cit, p.26). Pois, se como nos coloca Walter Benjamin (2000, p.73), “saber orientar-se numa cidade não significa muito, mas que perder-se numa cidade, como alguém se perde numa floresta, requer instrução”, proponho que tenhamos a coragem de nos “perder” nos nossos desejos de vida e de cidade. Condição primeira para se abrir novos caminhos e experiências a compartilhar e a trilhar.

Notas

*Doutor em Educação pela UFMG em 2011. Professor do Departamento de Educação Física da Universidade Federal de Lavras (UFLA).

¹ Projeto de Educação de Jovens e Adultos vinculado à Rede Municipal de Belo Horizonte e situado no Barreiro, região da cidade de Belo Horizonte que possuía, segundo censo demográfico de 2000, 262.194 habitantes. A aproximação junto aos estudantes se deu mediante conversa anterior junto aos demais professores do projeto, cujo apoio foi imprescindível para a realização da investigação.

² Todos os nomes utilizados nesta pesquisa são fictícios.

³ O termo “*mobilidade*” refere-se às condições para o deslocamento urbano acontecer, refletindo-se no consumo de espaço e aferindo-se pela relação número de viagens/dia. A acessibilidade pode ser vista como a facilidade de se atingir os destinos desejados e pode ser avaliada pelo número e pela natureza dos destinos desejados que podem ser alcançados por uma pessoa, considerando-se o tempo e o custo necessário. (cf. GOMIDE, 2006)

⁴ “Blasé” representa, de acordo com Simmell uma atitude de indiferença total de vido ao enfatiamento da “intensificação da vida nervosa”. Já o *flanêur* constitui uma figura ao mesmo tempo literária e metodológica que representa a antítese e a resistência ao ritmo urbano, que subverte o programa determinista e utilitário da cidade com sua atitude de *voyerismo* despreocupado. (cf. SIMELL, 1979; MATOS, 2010)

⁵ Condição reduzida de usuários que encontra-se retratada pelo Poder Público a partir do “Jornal do Ônibus”, que possui uma seção intitulada “Gentileza Urbana É...” na qual o cotidiano dos “usuários” (e não cidadãos) é moralizada a partir de charges prescrevendo de forma vexatória regras de conduta, disciplinamento de contatos, práticas de higiene e a culpabilização dos sujeitos pelos transtornos decorrente nas viagens. Tais sujeitos eram representados como “sujeitos da falta”, enquanto o Poder Público se representava como “sujeito da ação” (cf. OLIVEIRA, 2011).

Referências Bibliográficas

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?:** ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. São Paulo: Cortez, 1997.

ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho:** ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo Editorial, 2006.

ARROYO, Miguel G. **O aprendizado do direito à cidade:** Belo Horizonte – a construção da cultura pública. Educação em Revista. Belo Horizonte, n. 26, dez. 1997, p. 23-38.

BENJAMIN, Walter. **O Narrador**: considerações sobre a obra de Nicolai Leskov. In: BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas I: Magia e Técnica, Arte e Política*. São Paulo: Brasiliense, v. 1, 1985a, p. 197-221.

BENJAMIN, Walter. **Experiência e Pobreza**. In: BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas I: Magia e Técnica, Arte e Política*. São Paulo: Brasiliense, v. 1, 1985b, p. 114-119.

BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX In: BENJAMIN, Walter. Benjamin: **Sociologia**. São Paulo: Ática, 1985c.

BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas III**: Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, v. 1, 1989, p. 9-101.

BENJAMIN, Walter. Infância em Berlim por Volta de 1900. In: BENJAMIN, Walter **Obras Escolhidas II: Rua de Mão Única**. São Paulo: Brasiliense, 2000. p. 71-142.

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

CAIAFA, Janice. **Aventura das Cidades**: ensaios e etnografias. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

CARDOSO, Leandro. **Transporte Público, Acessibilidade Urbana e Desigualdades Socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Tese. 232p. (Doutorado em Geografia), Instituto de Geociências, UFMG, Belo Horizonte. 2007.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano 1**. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHARTIER, Roger. **O Mundo como Representação**. Estudos Avançados. São Paulo, v.5, n. 11, jan-abr. 1991, p. 173-191.

GOMIDE, Alexandre A. **Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais**. Políticas Sociais – Acompanhamento e Análise. Brasília, IPEA, 12, fev. 2006, p. 242-250.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola. 1992

HORKHEIMER, Max. Teoria tradicional e Teoria Crítica. In: HORKHEIMER, Max. **Os Pensadores**. Tradução de Edgard Afonso Malagodi e Ronaldo Pereira Cunha. 3 Ed. São Paulo: Ed. Nova Cultural, 1989.

KEHL, Maria Rita. **O Tempo e o Cão: a atualidade das depressões** São Paulo: Boitempo, 2009.

KOWARICK, Lúcio. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.

LEFEBVRE, Henry. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

MARCELLINO, Nélson Carvalho. **Lazer e Educação**. Campinas, São Paulo: Papirus, 1987.

MATOS, Olgária. Amor e Cidade, Amor na Cidade: Walter Benjamin. In: MAGALHÃES, Maria Cristina Rios. **Na Sombra da Cidade**. São Paulo: Editora Escuta, 1995, p.13-32.

MATOS, Olgária. **Benjaminianas: cultura capitalista e fetichismo contemporâneo**. São Paulo: Editora UNESP, 2010

MENDONÇA, Jupira Gomes. Belo Horizonte: a metrópole segregada. In: MENDONÇA, Jupira Gomes; GODINHO, Maria Helena de Lacerda. **População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades**. Belo Horizonte: PUC Minas, 2003.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio. **Por entre percursos e narrativas: a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores em Belo Horizonte.** Tese. 325 p. (Doutorado em Educação), Faculdade de Educação, UFMG, Belo Horizonte 2011.

SANT'ANNA, Denise. **Corpos de Passagem**; ensaios sobre a subjetividade contemporânea. São Paulo: Estação Liberdade. 2001.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Editora HUCITEC, 1997.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: 2007.

SIMMELL, Georg. A Metrópole e a Vida Mental. In: VELHO, Otávio (org.). **O Fenômeno Urbano.** 4 ed. Guilherme. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

TEIXEIRA, João Gabriel; SOUZA, José Moreira. Espaço e sociedade na Grande BH. In: MENDONÇA, Jupira Gomes; GODINHO, Maria Helena de Lacerda (orgs.). **População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades.** Belo Horizonte: PUC Minas, 2003.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte Urbano, Espaço e Equidade: análise das políticas públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.

VERÁS, Maura Pardini Picudo. **Tempo e Espaço na Metrópole: breves reflexões sobre assincronias urbanas.** São Paulo em Perspectiva. v.15, n. 1, 2001, p. 3-12.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e Política.** São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

VIRILIO, Paul; LOTRINGER, Sylvere. **Guerra Pura: a militarização do cotidiano.** São Paulo: Brasiliense, 1984.