

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC SP**

Thiago da Silva Prada

A Carne e o Metal

O cotidiano dos viajantes nos subterrâneos do metrô em São Paulo

MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

**SÃO PAULO
2015**

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC SP**

Thiago da Silva Prada

A Carne e o Metal

O cotidiano dos viajantes nos subterrâneos do metrô em São Paulo

MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de MESTRE em **Ciências Sociais** sob a orientação da Profª Drª **Rosemary Segurado**.

SÃO PAULO

2015

Banca Examinadora

Que homens e mulheres, fazem a cidade viver, vivem e morrem esquecidos e registro histórico algum lembrará de suas passagens por este mundo?

Que outros tantos resistem e lutam diariamente, que percebemos de passagem, o idoso em pé no vagão, a moça que em um canto sentada, chora, uma mãe que leva seu filho no colo no ônibus, que acordaram na escuridão e voltarão a ela após a longa jornada, estes tantos que vêm e se vão, como nuvens que se dispersam nos ventos do cotidiano da vida.

Dedico este trabalho aos anônimos do cotidiano, invisíveis aos nossos olhares, desses que não notamos a presença, nem a alma ou o gesto, mas com quem esbarramos diariamente, que atravessam a cidade, combatem inúmeras adversidades e, assim como vieram, se vão sem jamais tê-los conhecidos.

RESUMO

O objetivo deste trabalho foi realizar uma pesquisa com os moradores de São Paulo que são usuários do metrô a fim de verificar os efeitos provocados no cotidiano de suas vidas na utilização deste transporte público, através de suas percepções e narrativas para uma compreensão social, afetiva e política do cotidiano desses sujeitos.

A literatura acerca da mobilidade possui vasto material, mas sem uma grande concentração voltada especificamente para a questão do cotidiano e das emoções envolvidas na vida desses usuários, e, por isso, o enfoque escolhido foram as narrativas dos usuários sobre seu cotidiano e os diversos afetos envolvidos na utilização diária do metrô, para trazer à tona suas vozes e os impactos que estas viagens tem na produção de uma vida e subjetividade contemporânea.

Para realizar tal pesquisa, o foco teórico metodológico se baseia na multidisciplinaridade para abarcar de múltiplas perspectivas o fenômeno sem reduzi-lo a nenhuma categoria, foram utilizadas teorias da sociologia do cotidiano, antropologia das emoções e filosofia, assim como foi escolhida a entrevista narrativa para verificar de maneira ampla e em profundidade a história dos usuários no transporte público complementando com observação de campo.

As análises evidenciaram um sofrimento social compartilhado, envolvido em múltiplos afetos e sentimentos negativos acerca das vivências diárias no transporte público, na produção de uma subjetividade e vida em impotência, mas com algumas táticas de resistência sendo postas em práticas para lidar com esse sofrimento.

Palavras chaves: cotidiano, afetos, emoções, táticas, subjetividade, sofrimento

ABSTRACT

This paper goal was to perform a research on the inhabitants of São Paulo who are subway users, in order to assess which effects the using of this mean of public transportation can have on their daily lives. That was made through their perceptions and story narration for getting a social, affective and political understanding of these subjects' everyday.

The literature related to mobility is quite extensive, however there is not much particular data on the everyday matter not either about the emotions concerning these users' lives. Because of this, it has been focused on the narration of these individuals about their daily lives and the several affections involved in their day-by-day use of the subway system, aiming for bringing out their voices and the impacts that these rides may have on the production of a life and on the contemporaneous subjectivity.

For accomplishing this study, the theoretical and methodological focus was based on the multidisciplinary approach in order to reach varied perspectives of the phenomenon with no reduction of it to any particular category. Theories of the sociology of the daily life, the anthropology of the emotions and philosophy have been used, as well as the narrative interview has been chosen to examine in a wider and deeper way the story of the users of public transportation, what has been complemented by the field observation.

The analysis has evinced a shared social suffering, drawn in multiple affects and negative feelings related to daily life in public transportation, to the production of a subjectivity and an impotent life, but with some resistance tactics being put in practice to deal with this suffering.

Keywords: daily life, affects, emotions, tactics, subjectivity, suffering

AGRADECIMENTOS

O ato de pensar e de escrever nunca é solitário: pensa-se em conjunto, dialogando e debatendo com diversas pessoas que estão conosco no mesmo caminho, e que nos oferecem estímulos e ligações que jamais teríamos pensado sozinhos, por isso, um trabalho nunca é de uma só pessoa, assim como a escrita é permeada pelo olhar de outros, a quem solicitamos ajuda na clareza das palavras, precisão dos conceitos e de que não esteja escrevendo algum absurdo.

Realizar este mestrado foi uma viagem pessoal rumo ao desconhecido, literalmente: temas e áreas em que eu não possuía domínios (e ainda não possuo, são vastas as terras por explorar), onde pude aprender mais sobre mim mesmo, minhas potencialidades, dificuldades e também aprender com muitos professores sobre novos autores, temas, receber conselhos, ouvir experiências de vida e, sobretudo, me admirar e me inspirar por trajetórias incríveis de vida dentro da PUC.

E como nenhuma viagem rumo ao desconhecido ocorre sem desvios, percalços, paisagens às vezes estranhas e assustadoras, muitas vezes foi um caminho difícil, mas o destino quis que eu pudesse ter pessoas que me acolheram ao longo dessa trajetória e que devo a minha gratidão irrestrita por tudo o que fizeram.

Agradeço aos meus pais, Silvia da Silva Prada e Alaor Prada, por me apoiarem no meu sonho de realizar o mestrado, oferecendo incondicional amor, constante incentivo, ouvindo minhas ideias, acalmando desesperos e estarem presentes. Minha gratidão é incomensurável por tudo o que fazem em relação a mim, este trabalho também é fruto de vocês.

Agradeço à minha orientadora Rosemary Segurado, que, mais do que orientadora, foi como um farol em meio a escuridão dos momentos perdidos, oferecendo sempre

afetos alegres para manter o rumo ao horizonte, agradeço principalmente por acreditar em mim, viajar junto com minhas ideias e por ser tão acolhedora.

Aos companheiros do Mestrado, Walisson Fernandes, Theo Oliveira, Alexandre Santos, Patricia Guisordi, Julia Penachioni, que participaram em conjunto dessa jornada, compartilhando angústias, conhecimentos e afinidades, promovendo um diálogo e aprendizado mútuos, minha gratidão, este não é um fim, mas um começo para outras jornadas em conjunto.

Ao pessoal do clube de leitura Traçando Livros, que nestes anos me trouxeram alegria e companheirismo, me fazendo rir e esquecer dificuldades ao longo do caminho.

Minha gratidão também a Natália Prada, Marcelo Pietragalla e Juliana Junqueira, por todo apoio e ajuda, tantos nos aspectos do trabalho com discussão de ideias, questões técnicas, como também nos aspectos existenciais, inquietações e dramas.

Às professoras doutoras da banca, Silvana Tótora e Régia Oliveira, pelas orientações e acolhimento para melhorar o meu trabalho.

Agradeço também a CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pelo auxílio prestado a esta pesquisa com a bolsa parcial e integral.

“Lentamente os representantes que ontem simbolizavam famílias, grupos e ordens, se apagam da cena onde reinavam famílias, grupos e ordens, se apagam da cena onde reinavam quando era o tempo do nome. Vem então o número, o da democracia, da cidade grande, das administrações, da cibernética. Trata-se de uma multidão móvel e contínua, densamente aglomerada como pano inconsútil, uma multidão de heróis quantificados que perdem nomes e rostos tornando-se a linguagem móvel de cálculos e racionalidades que não pertencem a ninguém. Rios cifrados da rua”

(Michel de Certeau, A invenção do cotidiano Vol I)

“Dentro de nós há uma coisa que não tem nome, essa coisa somos nós”

(José Saramago, Ensaio sobre a cegueira)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO 1: Do espaço subterrâneo como não lugar e o cotidiano	15
1.1 Contextualização sobre a mobilidade urbana em São Paulo e o Metrô.....	16
1.2 Cotidiano, rupturas e cidade	20
1.3 Sociedade disciplinar e suplício cotidiano	28
1.4 Não lugar: solidão e similitude.....	37
CAPÍTULO 2: Fundamentos para uma compreensão do corpo, afetos, emoções e resistências	44
2.1 Críticas ao dualismo entre corpo e mente	45
2.2 Críticas ao dualismo razão/emoção e ao naturalismo/universalismo	52
2.3 Os afetos em Espinosa	59
2.4 Definição da categoria temática de sofrimento social	64
2.5 O sofrimento e as resistências no cotidiano	71
CAPÍTULO 3: Viagens pelo Subterrâneo	79
3.1 Procedimentos metodológicos	79
3.2 Análises das entrevistas	87
Eixo Temático 1: Constrangimento Físico	88
Eixo Temático 2: Gênero e Assédio Sexual	103
Eixo Temático 3: Constrangimento Afetivo	112
CONSIDERAÇÕES FINAIS	123
REFERÊNCIAS	129
ANEXOS	135

INTRODUÇÃO

Este trabalho se propõe a realizar uma pesquisa com os moradores de São Paulo que são usuários do metrô, para analisar os efeitos provocados no cotidiano de suas vidas e o sofrimento diário gerado na utilização deste transporte público através de suas percepções e histórias de vida para uma compreensão social, afetiva e política do cotidiano dos usuários do transporte público.

Segundo alguns especialistas em questões urbanas, como Duarte (2012, p.12): “[...] o transporte deve ser um assunto mais político do que técnico, uma vez que decisões do governo em diferentes escalas, da nacional à local, repercutirão na qualidade de vida da população, de acordo com o modelo adotado [...]”, sendo assim, esse trabalho pretende trazer uma outra abordagem para além da gestão técnica e também da mobilidade urbana, ou seja, buscará compreender o sofrimento social da população no transporte público e as formas de resistências que estas possuem para enfrentar as dificuldades diárias.

A natureza desta pesquisa possui caráter sociológico, ou seja, procura analisar os impactos na organização da vida da população paulistana, considerando o tempo despendido e a precariedade do serviço, superlotação e os efeitos que isso provoca na população, se inserindo em uma análise de três dimensões que se inter-relacionam: a ética, no sentido das relações humanas no interior e através do transporte público, a afetiva, pelos efeitos na subjetividade de cada usuário, e, por fim, a política, de que maneira esse sofrimento, englobado na ética e no afeto, se insere num contexto político de organização de vida da população em detrimento de seus deslocamentos diários.

Este trabalho surge diante da observação e vivência quase diária do autor da dissertação no transporte público, sobretudo metrô, visto que o próprio se utiliza desde transporte de maneira contínua. Ao verificar a literatura existente, foram encontrados diversos materiais acerca da sociologia e antropologia urbana, mobilidade urbana e urbanismo, com estudos e análises econômicas, macropolíticas, urbanísticas, mas

pouca literatura ainda, em relação ao que foi citado, que discorra acerca do efeito do uso do transporte público na vida de seus usuários, os impactos do uso diário em seu cotidiano e as formas de lidar com todas as dificuldades de se deslocar pela cidade no transporte público.

A partir disso, este trabalho se compõe de três capítulos, sendo que os dois primeiros são de cunho teórico, buscando um repertório para embasar o solo da pesquisa e do olhar, que se dá simultaneamente da leitura para a realidade, e da vivência pessoal do autor, a fim de aproximar o máximo possível a realidade e a teoria, esse embasamento se dá através de autores da sociologia, antropologia e filosofia, tentando realizar uma pesquisa multidisciplinar para abarcar da melhor maneira os fenômenos a serem estudados, observados e analisados. O terceiro capítulo será de teor mais empírico, ao analisar as narrativas de vida dos usuários, suas vivências e formas de resistência no cotidiano ao sofrimento, realizando articulações com a teoria proposta, a fim de compreender e evidenciar as narrativas dos usuários.

O primeiro capítulo traz indicadores e dados da mobilidade urbana na cidade de São Paulo, enfocando principalmente o sistema metroviário na linha 3-vermelha, para trazer à luz algumas dificuldades diárias dos usuários pelas estatísticas, e traz de solo teórico contribuições das obras de Michel Foucault, Marc Auge e Michel de Certeau, para pensar as estações de metrô, o próprio metrô, a circulação e deslocamento nos e através de estações e vagões, como possuindo características de um não lugar, e também como um espaço de suplício e controle, através da arquitetura das estações, mecanismos de vigilância, que, ao final, produzem novas subjetividades contemporâneas com um cotidiano imerso em necessidades táticas de sobrevivência em relação às inúmeras dificuldades existentes.

O segundo capítulo realiza a partir da antropologia do corpo e das emoções de David Le Breton uma articulação com o pensamento do filósofo Espinosa, a partir de algumas críticas pertinentes ao corpo teórico desse trabalho, buscando uma relação entre ambos autores para um suporte teórico de análise compreensiva e abrangente

sobre emoções e afetos procurando produzir uma reflexão acerca do sofrimento humano que ocorre diariamente na circulação por estes espaços de controle, vigilância, que tipos de sofrimentos produz, que afetos são gerados, conseqüentemente, que modos de vida são aí criados. A partir disso, é definida a categoria temática de sofrimento social, a justificativa pelo seu uso neste trabalho a partir do conceito de sofrimento ético político de Bader Sawaia e, por fim, uma introdução às possíveis resistências a este sofrimento com base em Michel de Certeau e o que ele denomina de estratégias e táticas no cotidiano.

A partir do terceiro capítulo foram realizadas as análises das entrevistas e etnografias realizadas em campo buscando relacionar com o corpo teórico do trabalho para compreender o cotidiano dos entrevistados, observando seu sofrimento através de seus afetos, corpo e suas ações de resistência diante das situações que vivem diariamente, ampliando o repertório do trabalho acerca das resistências.

Por último, será feita uma análise geral deste trabalho tanto a partir do embasamento teórico quanto vivencial que o autor possui do campo de pesquisa.

O campo de pesquisa é o sistema metroviário, especificamente a Linha 3 Vermelha, que liga a zona leste a zona oeste, principal linha do metrô considerando sua superlotação diários e problemas recorrentes.

O perfil dos entrevistados dessa pesquisa constou de seis usuários do sistema metroviário, que estão dentro do tempo médio de horas de deslocamento para realizar suas atividades, que percorram a linha vermelha em um ou mais dos diversos pontos de baldeação de sua extensão, moradores da Zona Leste, sendo três do sexo feminino e três do sexo masculino e se utilizam do metrô como um dos principais meios de locomoção, em conjunto com outros meios.

Para abranger a diversidade e heterogeneidade da população usuária do metrô, foram entrevistados jovens, adultos e idosos. A justificação para tamanha abrangência da amostra se deve ao fato da idade produtiva conforme o INSS ser de 18 a 65 anos

para os homens, e 18 a 60 anos, para as mulheres, o que significa que todas estas faixas etárias inclusas façam uso do sistema metroviário senão diariamente, ao menos constantemente.

As entrevistas foram utilizadas para averiguar do próprio usuário a percepção dele do impacto do uso diário do transporte em sua vida, seja no trabalho, vida domiciliar ou onde quer que referencie, trazendo assim elementos de sua própria subjetividade e experiências do cotidiano.

A coleta de dados foi realizada através da observação de campo, pois, o autor sendo usuário da Linha 3 Vermelha, pôde, através de seu uso constante como transporte principal, realizar observações que complemente as narrativas dos entrevistados.

Por fim, nas considerações finais, se realizou uma articulação entre teoria e vivência prática, entre as narrativas dos entrevistados, a experiência do autor do trabalho no uso do sistema metroviário, sintetizando todo o caminho percorrido, para se chegar enfim, a uma compreensão da atualidade em relação ao sofrimento das pessoas em seus cotidianos, nas dimensões da ética das relações e de uma política dos afetos.

Esse trabalho nasceu da vivência particular do autor no transporte público de São Paulo, que, a partir da decisão de não utilizar mais transporte automotivo individual, passou a utilizar constantemente o metrô e o ônibus, mas, principalmente o sistema metroviário.

Sendo morador da zona leste, no bairro do Tatuapé, a vivência do metrô e seus problemas tornou-se um campo de experiências do autor com as questões que envolvem a vida cotidiana de todos os usuários: a superlotação, atrasos, problemas nas linhas por questões técnicas ou dias de chuva, violência e outras dificuldades.

Com isso, passou a observar a existência de um sofrimento físico e subjetivo nos usuários do metrô, tanto pela observação quanto pela escuta e diálogos realizados com usuários ao longo das viagens em deslocamento pela cidade e a partir disso, começou a se interrogar sobre a existência ou não de uma literatura acadêmica que observasse não apenas questões urbanas, técnicas, econômicas e de cidadania, mas questões relativas ao cotidiano desses usuários que utilizam o transporte diariamente, o impacto que isso tem em suas vidas e seus afetos, passando ao largo de problemas de cidadania e mais próximo de uma perspectiva acerca das emoções envolvidas nesses cotidianos anônimos de milhões de usuários, ou seja, como de uma base ética e política se produz um tipo de vida e subjetividade atual na cidade de São Paulo e, por fim, as maneiras existentes de esses mesmos viajantes lidarem com todos os problemas recorrentes e diários do transporte público.

A vivência pessoal do autor está em consonância para um sofrimento social comum por todos os usuários, assim como a existência de inúmeras pequenas maneiras de se lidar com esse sofrimento, e, assim, foi elaborado esse trabalho para investigar se realmente existe um sofrimento social compartilhado a partir das próprias falas de usuários, como esse sofrimento é vivenciado socialmente ou se existem outros afetos e questões envolvidas com o transporte público.

Dessa maneira, mais do que procurar por uma verdade, a intenção foi trazer problematizações e reflexões, procurou-se, sobretudo, dar voz aos anônimos da cidade, aos seus afetos, trazendo as vidas que passam pelos subterrâneos da cidade à luz de uma reflexão parcial e compartilhada pelas próprias experiências vividas na cidade.

1. DO ESPAÇO SUBTERRÂNEO COMO NÃO LUGAR E O COTIDIANO

Este primeiro capítulo é dividido em quatro partes e inicia o arcabouço teórico do qual é constituída essa pesquisa.

Na primeira parte serão apresentados alguns dados estatísticos acerca da mobilidade urbana em São Paulo, mais especificamente acerca de indicadores sobre o sistema metroviário da cidade de São Paulo, para que possa ser contextualizado o campo de trabalho dessa pesquisa e, principalmente, para evidenciar algumas adversidades pelas quais os usuários do metrô enfrentam diariamente, todavia, os indicadores não serão extensos, em favor das vozes dos entrevistados e suas narrativas mais adiante, para que suas vivências fiquem em primeiro plano e os dados estatísticos apenas complementem.

Em seguida, o cotidiano será abordado a partir de uma teoria antropológica e sociológica, como elemento fundante da experiência dos usuários do transporte público, a partir da obra de Michel de Certeau, pensando o cotidiano não apenas calcado na rotina, mas, como em um processo de rupturas mediante os inúmeros acontecimentos diários causados no uso do transporte público.

Na terceira parte a questão do espaço com o cotidiano será articulada entre a abordagem de Michel de Certeau e Michel Foucault, analisando as possibilidades de se pensar o espaço de circulação das estações de metrô e do próprio metrô enquanto espaços permeados pelo poder, disciplina, vigilância e condutor dos comportamentos.

Por fim, essa articulação será complementada pela antropologia de Marc Auge, que, retirando elementos de Certeau e Foucault, irá criar o conceito de “não lugar” para os locais produzidos pela contemporaneidade, como locais de passagens, solidão e

anonimato, onde não existem relações nem identidades, como aeroportos, hospitais e também os metrô e trens.

1.1 Contextualização sobre a mobilidade urbana em São Paulo e o Metrô

Alguns indicadores trazem um panorama geral das condições do transporte metroviário e as dificuldades pelas quais passam seus usuários, contribuindo para uma compreensão parcial das condições adversas às quais estes usuários estão submetidos cotidianamente, compreensão parcial, pois esta se tornará mais completa a partir das vivências dos próprios usuários.

No documento da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) apresentado por Baria e Bin (2013), a rede do metrô possui 74 km e transporta diariamente 4,5 milhões de usuários na média dos dias úteis, sendo que desse total, 1,5 milhões são da linha 3-vermelha, que liga o leste da cidade ao lado oeste, com 22 km de extensão, 18 estações, com diversas baldeações possíveis para outras linhas do metrô, CPTM e terminais de ônibus.

Em 2012, segundo a pesquisa do instituto DataFolha revelou que a média de pessoas por metro quadrado na linha 3-Vermelha chegou a ser 8, sendo juntamente com a linha 1-azul as mais lotadas do sistema metroviário, no entanto, segundo o documento citado acima de Baria e Bin, esse número pode chegar até 12 pessoas por m² na linha 3-vermelha.

Por conta desta superlotação diária crescente, uma pesquisa feita pela DataFolha em 2011 já revelou que o Metrô obteve sua pior avaliação desde que a pesquisa existe em 1997, sendo que agora menos da metade aprova o metrô, com 47% dos entrevistados considerando o metrô ótimo/bom.

A ONG Rede Nossa São Paulo publicou uma pesquisa na semana nacional do trânsito em setembro de 2012, acerca da mobilidade urbana de São Paulo que traz mais alguns indicadores importantes. Essa pesquisa contou com 805 entrevistados e

destes 60% dos paulistanos consideram o metrô como solução de mobilidade, o que revela a crescente importância dada cada vez mais ao transporte coletivo, já que também 41% dão destaque para os ônibus, visto que em 2012, 73% das famílias com renda até 2 salários mínimos não possuem automóvel, necessitando, portanto, do transporte público, o que ratifica também os dados contidos no documento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), “Cidades: mobilidade, habitação e escala, uma chamada à ação”, na qual o transporte coletivo corresponde a 56% das viagens, revelando assim, a importância que o transporte coletivo tem, sobretudo para a população de baixa renda, pelo alto número de pessoas que não possuem transporte individual.

Um dado importante é o tempo médio de deslocamento diário que em 2011 era de 2h49 e que em 2012 foi de 2h23. O tempo médio diário de deslocamento para realizar a atividade principal fica em 1h34. Em relação ao uso diário dos transportes públicos, 59% utilizam mais de um meio entre a pé, bicicleta, lotação, carro, moto e metrô, o que revela a crescente demanda por maior integração entre todos os transportes coletivos e, por isso, 78% dos entrevistados disseram que o corredor de ônibus e metrô deve receber modernização e expansão.

Uma campanha realizada em 2013 pela Confederação Nacional dos Trabalhadores Liberais Universitários Regulamentados –CNTU e a Brasil Inteligente chamada “Campanha com mobilidade urbana todos ganham” em prol de melhorias na mobilidade urbana e qualidade de vida no transporte traz mais informações interessantes retirados da ANTP, como o fato de que mostra que o custo total da mobilidade urbana em 2010 foi de R\$ 167 bilhões, sendo R\$ 135 bilhões em transporte individual e R\$31 bilhões para o transporte coletivo, ou seja, existe um investimento muito maior e contínuo no transporte individual do que o coletivo e ainda cita outras informações retiradas da ANTP e CNI, como o alto custo social do poder público voltado novamente e principalmente com o transporte individual e os altos custos gerados pela poluição e acidentes, demonstrando a precariedade dos cuidados referentes ao transporte coletivo e com seus usuários. Essa lógica de investimento no transporte

individual com a falta de atenção para o público é um dos responsáveis pelos frequentes congestionamentos, impactando no aumento de tempo dos percursos da população de forma geral, incidindo principalmente nos que utilizam o transporte público, causando demoras, superlotações e as precariedades das condições.

Por isso, esta pesquisa encontra-se de acordo com uma das recomendações dadas pela campanha que é “valorizar e incentivar a participação social no planejamento do desenvolvimento e mobilidade urbana”, relevando a questão social para além das questões técnicas e de gestão na vida da cidade e seus deslocamentos dando uma voz ao seu sofrimento, a partir das verificações dos desdobramentos na vida da população.

Todo o sistema de transporte coletivo necessita de melhorias que esbarram em alguns entraves apontados como problemas em infraestrutura ou falta de investimento,

Em relação ao metrô, é seu próprio desenho tardio, a reboque do desenvolvimento dos bairros da cidade, seu maior limitador. Em vez de indicar e estabelecer os eixos estruturais da cidade, configurando e direcionando seu crescimento de modo adequado para o desenvolvimento urbano sadio e socialmente equilibrado, as linhas de metrô vêm sendo construídas onde há demanda de público e ausência de alternativa de transporte. Esse caminho explicita que a lógica do crescimento da cidade, muitas vezes, fez-se por pressões e articulações do mercado imobiliário, que levava a cidade a crescer em tal ou qual direção, nem sempre correspondendo a direcionamentos dos responsáveis pelo desenvolvimento socialmente equilibrado da cidade. (DUARTE, 2008, p. 134).

A partir das informações supracitadas a respeito da realidade atual da mobilidade urbana na cidade de São Paulo, se faz necessário verificar os dados que existem acerca do sofrimento dos usuários do metrô diante dessa realidade.

Nesta direção existem alguns dados importantes que reforçam a necessidade desta pesquisa, como por exemplo, no documento da CNI (Confederação Nacional da Indústria), “Cidades: Mobilidade, Habitação e Escala, Um Chamado à Ação” de 2012, há um quadro na página 46, sobre os impactos da atual situação da mobilidade urbana

na sustentabilidade que é dividida em um tripé econômico, social e ambiental. No aspecto social, temos os impactos na saúde humana, coesão comunitária e qualidade de vida.

No que se refere a pesquisa sobre a saúde daqueles que estão imersos no trânsito diariamente, a arquiteta e urbanista Ermínia Maricato em um artigo na Carta Maior, diz que

pesquisas recentes da USP ampliaram o conhecimento sobre o número de patologias causadas, na RM de São Paulo, pela poluição do ar, do som, ou pelos congestionamentos de tráfego: doenças cardíacas, transtornos mentais, ansiedade, depressão, estresse. O tempo médio das viagens diárias está próximo das três horas, sendo que para um terço da população passa disso. 30% das famílias são chefiadas por mulheres que após a jornada de trabalho chegam em casa e têm que dar conta dos filhos e do serviço doméstico. Tanto sofrimento exigiria repensar a prioridade dada ao automóvel em detrimento do transporte coletivo. Deve haver outras formas de criar empregos e aumentar o PIB sem gerar tal irracionalidade (do ponto de vista social e ambiental) urbana. (MARICATO, 2012).

Sendo assim, fica evidente que os dados sobre mobilidade urbana e relacionados ao transporte coletivo, em específico o metrô, muito mais do que dados técnicos, revelam uma dimensão social de sofrimentos diários na circulação pela cidade e acesso aos seus respectivos destinos de cada usuário.

Essa dimensão social deve ser investigada e compreendida a partir do cotidiano dos usuários, e, para isso, se conceituará agora teoricamente o cotidiano e seus elementos constituintes, pensando em uma abordagem que possa dar conta ao mesmo tempo da realidade que o usuário vive todos os dias e que fica evidente pelas estatísticas, e também das maneiras existentes de lidar com essa mesma realidade diariamente.

1.2 Cotidiano, rupturas e cidade

O ponto inicial para começar este trabalho é o cotidiano: ao direcionar o olhar da pesquisa para as viagens dos usuários no transporte público pela cidade, observamos uma parte de seu cotidiano bem como a cidade pela qual eles se deslocam e mais; observa-se justamente o que estas viagens diárias provocam, com todas as dificuldades que oferecem ao usuário, em sua vida cotidiana, seus afazeres e o próprio ato de deslocar-se para ir ao local de trabalho ou estudo e depois retornar para casa.

Sendo assim, se faz necessário utilizar um olhar sobre o que é o cotidiano, retirado de uma teoria sociológica do cotidiano a partir de uma dada perspectiva mediante a vivência e observação do campo, e neste trabalho será utilizado a pesquisa do historiador francês Michel de Certeau.

Antes de entrar efetivamente no pensamento de Certeau, é preciso retomar de maneira muito breve algumas concepções clássicas sobre o que é o cotidiano, para então introduzir o pensamento do historiador francês, destacando sua importância e razão para o uso dele neste trabalho.¹

Tradicionalmente o cotidiano é visto como constituído de um processo de rotinização e regularidade, marcado por ritualidades, que permitem a fixação de um ritmo da vida social. Apesar disto, sempre houve um reconhecimento de que o cotidiano também comporta algo que escapa ao rotineiro, algo que é espontâneo, contingente, que rompe essa rotina comum, logo, na concepção clássica das teorias sobre o cotidiano não é negada as alternativas subjacentes de possíveis rupturas, no entanto, para essa tradição, o cotidiano perderia sua característica principal de coesão da vida.

¹ Dado o caráter deste trabalho, não é possível discorrer sobre uma história da teoria sociológica do cotidiano que é ampla e variada, recomenda-se a leitura do artigo “A inversão do cotidiano: práticas sociais e rupturas na vida urbana contemporânea” do professor Rogério Proença Leite, no qual explicita melhor as diversas vertentes bem como oferece uma bibliografia adequada do tema. Este mesmo artigo será utilizado de referência neste trabalho e poderá ser encontrado na bibliografia final.

Desde as chamadas teorias totalizantes às teorias do jogo interativo, apesar de suas óbvias diferenças, as regularidades ainda são, de maneira geral, o foco principal dos diversos teóricos, sempre presos entre o chamado binarismo da estrutura e da ação, ou seja, explicações objetivistas ou subjetivistas que incorrem na clássica discussão da cisão entre sujeito e sociedade e suas implicações de um sobre o outro.

Nestes aspectos, o trabalho do historiador francês Michel de Certeau se destaca, pois seu pensamento se pauta pela ruptura que ele irá realizar em relação ao binarismo conceitual existente na teoria sociológica, pois para ele o importante não é a investigação sobre estruturas que determinariam a ação dos sujeitos no cotidiano, nem as relações intersubjetivas dos sujeitos que, em conjunto, construiriam as ações e rituais e com isso constituíram as regularidades do cotidiano bem como suas significações sociais. Para Certeau (2012) o foco central são as práticas e “maneiras de fazer”, ou seja, as operações que os sujeitos realizam em uma combinatória de operações que reinventam as possibilidades do cotidiano.

Aqui já se revela um ponto importante para o trabalho, que é justamente a questão sobre a cisão entre sujeito e sociedade, entre estrutura e ação, objetividade e subjetividade. Seguir-se-á neste trabalho a posição epistemológica e metodológica desenvolvida por Michel de Certeau em seu livro “A Invenção do Cotidiano Vol 1”, que servirá de base no segundo capítulo para um posterior aprofundamento sobre a subjetividade, que será contrária à ideia tão cara à tradição do pensamento filosófico de indivíduo, dirá Certeau,

O atomismo social que, durante três séculos, serviu de postulado histórico para uma análise da sociedade supõe uma unidade elementar, o indivíduo, a partir da qual seriam compostos os grupos e à qual sempre seria possível reduzi-los. Recusado por mais de um século de pesquisas sociológicas, econômicas, antropológicas ou psicanalíticas (mas, em história, isto seria um argumento?), tal postulado se acha fora do campo deste estudo. De um lado, a análise mostra antes que a relação (sempre social) determina seus termos, e não o inverso, e que cada individualidade é o lugar onde atua uma pluralidade incoerente (e muitas vezes contraditória) de suas determinações relacionais. De outro lado, e, sobretudo, a questão tratada se refere a modos de operação ou

esquemas de ação e não diretamente ao sujeito que é o seu autor ou veículo. Ela visa uma lógica cujos modelos remontam talvez às astúcias multimilenares dos peixes disfarçados ou dos insetos camuflados, e que, em todo o caso, é ocultada por uma racionalidade hoje dominante no Ocidente. Este trabalho tem, portanto, por objetivo explicitar as *combinatórias de operações*(....). (CERTEAU, 2012, p. 37).

Tratando-se de um trabalho de caráter sociológico, o atomismo social será deixado de lado em favor de uma concepção relacional da subjetividade e afetividade, ou seja, afetos e emoções serão tratadas sempre em termos de relação assim como as operações realizadas por sujeitos como produtos de suas relações com as situações vividas em seu cotidiano, este tema será melhor desenvolvido no segundo capítulo, porém, fica pontuada a posição epistemológica da pesquisa em não utilizar a concepção clássica de um sujeito a priori, indeterminado, como o sujeito do cogito cartesiano e de um social totalizante que seria composição e soma de indivíduos e grupos.

Para o historiador francês, portanto, o cotidiano embora seja constituído por regularidades sociais, seu motor principal seriam as rupturas provocadas por esses procedimentos, maneiras de fazer, em um diálogo estreito com as filosofias de Michel Foucault e Pierre Bourdieu, chegando a noção de cotidiano como um jogo onde as ações são sempre relativas às situações vividas pelos sujeitos, ou seja,

O cotidiano como *práticas*, sejam elas estratégicas ou táticas, subverte os parâmetros conceituais que o entendem como rotinas ou regularidades, para enfatizar o caráter inerente de disputas e rupturas. Ao contrário de pensar as práticas cotidianas na encruzilhada do binarismo *estrutura e ação*, Certeau enfatiza os *procedimentos* variáveis e labirínticos da ação, segundo a lógica processual e dinâmica das relações de poder da vida cotidiana. As *estratégias*, pensadas em contextos urbanos, equivalem ao que Sharon Zukin(1995) chamou de *paisagens de poder* para designar as inscrições urbanas dos detentores do poder; do mesmo modo que as táticas seriam o *vernacular* que se contrapõe às *paisagens de poder*, infiltrando-se na ordem urbana e criando fissuras que possibilita vislumbrar as formas destoantes de uma vida cotidiana supostamente estável e regular. (LEITE, 2010, p. 747, grifos do autor).

Pensar as práticas como aquilo que move o cotidiano é, então, sair do binarismo conceitual, não fundando um sujeito a priori que a partir de sua interioridade indeterminada provoca mudanças, nem de afirmar plenamente a supremacia do contexto e estruturas, mas como a partir dessas práticas se escapa de condicionamentos sociais revertendo e ressignificando os próprios condicionamentos sem deles escapar inteiramente.

As definições de tática e estratégia serão mais profundamente elaboradas no segundo capítulo deste trabalho, na qual serão conectadas com o tema da resistência em consonância com os afetos, mas a título de introdução a temática do cotidiano será apresentado um esboço geral do que sejam para que, em seguida, possa ser desenvolvida o tema da cidade, espaços e lugares, que são os pontos principais deste primeiro capítulo.

As estratégias para Certeau são referentes sempre àqueles que detêm um poder e, conseqüentemente, um lugar próprio, uma territorialidade física e inscrição em um lugar demarcado, a estratégia refere-se sempre a um lugar que pode ser institucional, urbano, que giram em torno de um postulado de poder, as táticas por sua vez, são astúcias que se referem justamente pela ausência de um lugar, de um território que lhe seja próprio, a tática está ligada a um espaço que é móvel e anônimo, sua luta é através do tempo no espaço urbano demarcado, o seu “lugar” é sempre o espaço de um outro, no qual procura operar a disputa pela sobrevivência, criando fissuras e se infiltrando nelas, as táticas são a “artes do fraco” contra o “forte”.

O pensamento de Certeau parte então para uma concepção na qual os usuários e consumidores de ideias, valores e produtos não são passivos, em um conformismo e determinação plena, mas, ao contrário, os “fracos” procuram sempre, através das táticas, empreender o combate de enfrentamento ao poder dos “fortes”, o “fraco” sendo o homem comum e ordinário, anônimo na massa ignorada dos dias, busca constantemente maneiras de subverter a realidade demarcada espacialmente pelo

poder externo a si, causando fissuras e movimentando o cotidiano incessantemente, sendo assim, o homem comum e simples de Certeau não é inteiramente passivo, mas sim, sempre possui formas de resistências as adversidades que o acomete, “o cotidiano se inventa com mil maneiras de *caça não autorizada*” (CERTEAU, 2012, p. 38).

A partir disso, é possível avançar para outros dois conceitos importantes de sua abordagem que é a distinção entre espaço e lugar, que já foi mencionada um pouco no parágrafo anterior. O lugar é sempre resultado de uma inscrição física ou simbólica no espaço a partir de um postulado de poder, delimitando um território próprio, fixando sentidos e orientando ações sociais, já o espaço é construído pelas táticas mediante o uso do tempo e reapropriação simbólica daquilo que está fixado no lugar, em síntese,

(...) a distinção entre *espaço* e *lugar*, na qual o espaço corresponde à ausência de posições definidas e, por isso, é uma ordem móvel que propicia vislumbrar as diferentes experiências espaciais da vida cotidiana; e o lugar corresponde, opostamente, a certas configurações mais estáveis de posições. O que o primeiro tem de provisório, o segundo tem de permanente. Assim, enquanto o lugar retém o “próprio”, correspondendo, assim, às práticas do tipo estratégicas, o espaço corresponde às práticas táticas. Por isto Certeau vai afirmar que o “espaço é um lugar praticado”. (LEITE, 2010, p. 748, grifos do autor)

E por dizer que o espaço é um lugar praticado, significa para Certeau que as práticas podem modificar um espaço em lugar assim como lugares em espaços, em fixações invertidas, havendo possíveis passagens de um para outro, sem que haja um esquema rígido.

Esses conceitos permitirão a partir de agora trabalhar não só com a ideia de um cotidiano que é constituído por rupturas, através de táticas e astúcias no dia a dia, pensando nas viagens dos usuários do transporte público, pois assim como Certeau aplica sua pesquisa para os usuários e consumidores de produtos aos quais estes se apropriam e ressignificam para o uso próprio, como elementos do espaço público, elementos religiosos em sincretismo, músicas, podemos correlatamente pensar que os usuários do transporte público também se apropriariam dos lugares do transporte público afim de superarem as inúmeras dificuldades de superlotação, atrasos, chuva,

lentidão, panes, etc., mas também os lugares da cidade de São Paulo, especificamente as estações do metrô e o próprio metrô dentro dos conceitos de espaços e lugares.

O sociólogo Richard Sennett (2008) em seu livro “Carne e Pedra” realiza uma pesquisa na qual procura demonstrar que a forma dos espaços urbanos derivariam das vivências corporais relativas a cada povo, e cita sobre uma possível passividade cada vez mais crescente do corpo por conta das evoluções tecnológicas, como o cinema, televisão e os meios de transporte, principalmente o transporte individual, por conta da velocidade.

Para ele, a velocidade possibilitada pelo transporte automotivo cria uma dissociação do corpo com o ambiente, reduzindo as experiências físicas e, conseqüentemente, afetivas e mentais com o entorno pelo qual o usuário transita, Sennett (2008) cita o caso específico do carro, no qual as operações para conduzir o automóvel se tornam mecânicas e o corpo é conduzido de maneira passível e uniforme,

A tecnologia da locomoção – dos automóveis às grandes rodovias – permitiu que as pessoas se deslocassem para as áreas além da periferia. O espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com que dirigimos através dele ou nos afastamos dele. A visão que o motorista ao volante descortina à sua frente é a de um lugar escravizado às regras de locomoção e neutralizado por elas. (...) A condição física do corpo em deslocamento reforça a desconexão do espaço. (...) Navegar pela geografia da sociedade moderna requer muito pouco esforço físico e, por isso, quase nenhuma vinculação com o que está ao redor. (SENNETT, 2008, pp. 17-18).

Nesta citação de seu livro é possível extrair duas informações com as quais trabalhar nesta pesquisa já em articulação com a obra de Michel de Certeau: primeiro, a de que o espaço tornou-se um lugar de passagem e que é escravizado às regras de locomoção, de uma certa maneira, pode-se aplicar a conceituação de Certeau aqui, posto que o espaço do fraco, que é o tempo móvel de disputa e ruptura é transformado em um local fixado com regras específicas de locomoção e condução, dissociando o usuário que transita pelo local, seja ele uma área urbana ou uma estação de metrô

como algo estranho ao usuário, que o constrange com seus códigos de ação, sinalizações, regras e adversidades que impõem a este, justamente por isso, em segundo lugar, é lícito perguntar se, de fato, a navegação pela geografia da sociedade moderna realmente requer muito pouco esforço físico.

Se, por um lado, os atos a serem realizados de fato exigem pouco esforço pela sua mecânica repetitiva, não se pode dizer o mesmo, talvez, do afrontamento do corpo com outros corpos na superlotação do metrô, com o fato de ficar parado por horas no mesmo lugar sob intensa constrição física, com o ato da espera, tensões, e toda sorte de dificuldades a serem enfrentadas, diferente de um transporte automotivo individual, portanto, a experiência física do transporte público nas condições já expostas na primeira parte deste capítulo demonstram que a vivência corporal é intensa e quiçá, negativa, a partir das narrativas obtidas nas entrevistas, com relação ao ambiente do transporte público, especificamente os metrôs.

Antes de empreender uma análise específica acerca das estações de metrô e do próprio metrô nas categorias de espaço e lugar, se fará uma análise geral e breve do que é a cidade para Certeau, partindo do macro para um micro universo que sofre determinações gerais do que Certeau (2012) chamará de racionalidade do Ocidente que produz um discurso utópico urbanístico em três operações sobre o que deve ser uma cidade, incluindo aí seu morador.

A tríplice operação é a produção de um espaço próprio organizado por uma racionalidade que deve recalcar todas as variantes físicas, mentais e políticas que causariam problemas a este espaço, o estabelecimento de um não tempo, ou seja, criar formas de impedir ou reduzir possibilidades de táticas ocorrerem neste espaço e, por último, a criação de um sujeito universal que seria a própria cidade, tendo em si uma gestão, diferenciação e redistribuição no seu interior dos elementos, constituindo um espaço uniforme, limpo, geométrico e harmônico, dissipando anomalias, doenças, mortes, desvios; então, esse conceito ideal de cidade do Ocidente visa a eliminar imperfeições no esquema do cotidiano urbano, mas acaba por provocar justamente

efeitos contrários, “no discurso, a cidade serve de baliza ou marco totalizador e quase mítico para as estratégias socioeconômicas e políticas” (CERTEAU, 2012, p. 161), porém, as astúcias e táticas sempre acabam por serem impossíveis de gerir nas entranhas do ideal da cidade.

Uma dessas táticas é o caminhar pela cidade, esse ato seria como uma forma de compreender e ler a cidade como se ela fosse uma linguagem textual, percorrer a cidade e ser um pedestre é uma maneira de criar seu caminho no interior da lógica racional urbana, é como uma arte de moldar percursos: que gestos se faz, como anda por uma calçada, que caminho percorre, sendo completamente único de cada pessoa, é como o uso de uma retórica do caminhar, o estilo conota o que é de cada um, aquilo que é singular, já o uso se refere a uma norma, a combinatória disso cria um estilo do uso, uma maneira de ser e fazer.

Analisar essas táticas que buscam brechas poderia

Inscrever-se como uma sequência, mas também como a recíproca da análise que Michel Foucault fez das estruturas do poder. Ele deslocou para os dispositivos e os procedimentos técnicos “instrumentalidades menores” capazes, pela mera organização dos “detalhes”, de transformar uma multiplicidade humana em sociedade “disciplinar” e de gerir, diferenciar, classificar, hierarquizar todos os desvios concernentes à aprendizagem, saúde, justiça, forças armadas ou trabalho. “Essas astúcias muitas vezes minúsculas da disciplina”, maquinarias “menores, mas sem falha”, tiram sua eficácia de uma relação entre processos e o espaço que redistribuem para produzir um “operador”. Mas para além dos aparelhos produtores de um espaço disciplinar, que *práticas do espaço* correspondem, do lado onde se joga (com) a disciplina? (...) Eu gostaria de acompanhar alguns dos procedimentos – multiformes, resistentes, astuciosos e teimosos – que escapam à disciplina sem ficarem mesmo assim fora do campo onde se exerce, e que deveriam levar a uma teoria das práticas cotidianas, dos espaço vivido e de uma inquietante familiaridade da cidade. (CERTEAU, 2012, pp. 162-163).

Após analisar brevemente o que é o cotidiano para Michel de Certeau bem como alguns de seus conceitos como tática, estratégica, espaço e lugar, foi exposto que Certeau realiza uma crítica do que ele chama de racionalidade ocidental de uma

urbanidade utópica, a chamada cidade ideal, que reduziria as multiplicidades e variáveis existentes na sociedade, a cidade imaginada pelos especialistas urbanos estaria sempre mais próxima da literatura utópica das cidades ideais como a Utopia de Thomas Moore, a cidade do sol de Campanella, do que próximo da realidade dos seres que a habitam, e, ainda que busquem colocar em prática tal utopia, consideram que esta sempre degrada, já Certeau prefere ver nesta “degradação” da cidade ideal os movimentos sub reptícios, nas sombras, que buscam seu lugar ao sol.

Já foi dito que Michel de Certeau possui uma grande proximidade com a filosofia de Michel Foucault, sobretudo no que se refere em relação aos dispositivos disciplinares e uma sociedade disciplinar, composta pela vigilância panóptica e visibilidade de uma sonhada cidade transparente, por isso, a próxima parte desse capítulo será analisado o que Foucault conceitua como sociedade disciplinar, principalmente pela questão do espaço que é um ponto focal nessa conceituação, e, por último, será analisada uma nova abordagem antropológica sobre a questão do espaço e lugar, incluindo meios de transporte, considerados como “não lugares”.

1.3 Sociedade disciplinar e suplício do cotidiano

A questão do espaço nesse trabalho é importante dado que é por onde estes usuários aguardam, se deslocam e utilizam os meios de transporte necessários. Nesta parte do capítulo serão articulados os conceitos de Certeau com os do filósofo também francês Michel Foucault, ambos eram contemporâneos e Certeau (2012) em seu livro realiza um diálogo próximo com a obra de Foucault, elogiando-a por sua abordagem inovadora, utilizando para si uma parte dela, porém, também realizando algumas críticas e distanciamento. Primeiramente, serão explanados alguns pontos de sua obra, mais especificamente dos anos setenta, na qual se denominou de “genealogia do poder”, trabalhando com a temática das tecnologias disciplinares e dispositivos de poder na produção de sujeitos e verdade.

Em uma entrevista Michel Foucault destaca a importância de se estudar o espaço:.

Seria preciso fazer uma “história dos espaços” – que seria ao mesmo tempo uma “história dos poderes” – que estudasse desde as grandes estratégias da geopolítica até que as pequenas táticas do *habitat*, da arquitetura institucional, da sala de aula ou da organização hospitalar, passando pelas implantações econômico-políticas. (...) Não ficar somente dizendo que o espaço pré-determina uma história que por sua vez o modifica e que se sedimenta nele. A fixação espacial é uma forma econômico-política que deve ser detalhadamente estudada. (FOUCAULT, 2007, p. 212).

O espaço é um tópico importante e recorrente na obra de Foucault, que se encontra de maneira mais elaborada a partir de suas análises e formulações sobre a sociedade disciplinar. É preciso lembrar que a sociedade disciplinar que Foucault descreve que se inicia no século XVIII, tem no seu interior a transição do suplício diante da figura concreta e política do soberano para as práticas disciplinares do mundo industrial que tem por seu zênite o projeto do Panóptico de Jeremy Bentham. O suplício segundo Foucault(2007a) é um mecanismo de execução de uma rede jurídico-político do poder sobre os corpos dos cidadãos para que atrele não só a punição e castigo, mas também a verdade no suplício, ele é então, não somente uma técnica de extração da verdade e expiação do crime, mas é também uma forma de marcar que sofre o suplício, bem como o social como um todo da presença do poder de seu monarca e seu comando sobre a vida e a morte de cada um.

Temos então a produção do sofrimento, a regulação deste sofrimento e por fim, a dupla exigência da marca na vítima que manifesta o poder que a produziu, aí se revela o espetáculo público do suplício como controle social. Segundo Foucault em seu livro “Vigiar e Punir”, através de uma série de ocorrências ocorre uma ruptura entre o espetáculo supliciar para a vigilância individualizada, ocorrida, sobretudo na industrialização do século XVIII.

Haverá mudanças significativas nos mecanismos de poder e suas relações com os corpos e estes mecanismos que Foucault irá chamar de tecnologias disciplinares tem por funções o controle do tempo, controle dos corpos e a amplitude em larga escala das relações de poder, atuando em diversas instituições como fábricas, escolas, prisões etc.

Para resumir suas teses acerca do poder e das tecnologias disciplinares, lançadas por Foucault nas conferências “A verdade e as formas jurídicas” e no livro “Vigiar e Punir: primeiramente, o poder não é concebido como essência nem como propriedade, mas sempre de maneira relacional, ele atravessa os corpos, fabricando sujeitos e subjetividade, todos são receptores e transmissores do poder através de práticas sociais heterogêneas constituídas em um tempo e espaço, ou seja, relativas a um contexto histórico, sendo assim, não existiria um núcleo nem substancial do poder, nem estrutural, localizado em alguma instância estatal ou governamental. Por fim, o poder para Foucault não está ligado necessariamente à violência, ele não é somente repressiva, mas sobretudo, positivo no sentido de uma produção de sujeitos e verdades articulado com práticas discursivas, e também não está ligado somente à lei, mas ligado à normalização e uma série de condutas.

Juntamente com essa nova visão do poder, existe a ligação com a tecnologia disciplinar, que é o exercício concreto por excelência do poder no século XVIII, uma lógica do regime disciplinar é diferente do regime de soberania, onde o poder centrava-se no corpo do soberano, no momento do surgimento de uma sociedade industrial e capitalista, o momento histórico, político e social exige outras maneiras de agir e controlar os indivíduos, e essas maneiras são as disciplinas calcadas nos princípios básicos da vigilância, controle e correção dos indivíduos, preconizados e distribuídos por todo o tecido social das relações a partir da ideia do Panóptico, criado por Jeremy Bentham em 1785 para, inicialmente servir de presídio, mas que posteriormente seria amplamente utilizado para a vigiar as condutas nas escolas, manicômios, fábricas, hospitais etc.

Foucault chamará de sociedade disciplinar aquela na qual a tecnologia de poder organiza e distribui os corpos no espaço, e extrai de seus gestos e comportamentos o melhor tempo possível para a produção. É, sobretudo, uma sociedade que necessita de sujeitos dóceis e úteis, onde o ponto focal do poder é a produção do indivíduo: através de uma série de procedimentos, a tecnologia disciplinar irá a partir de uma massa disforme, a separar os elementos, classificar, hierarquizar e reordenar novamente esses elementos no espaço para a produção, conduzidos em seus gestos, condutas, e inseridos dentro de um tempo objetivado.

A partir desses pontos importantes da concepção de poder para Foucault, que não se trata de uma teoria, considerando que o autor não desenvolve uma teoria geral do poder, mas de indicações estratégicas elaboradas a partir de uma análise genealógica, se destacam algumas questões a serem destacadas.

A primeira questão é importante, pois as análises de Foucault se chocam frontalmente com toda filosofia humanista presente na história do pensamento ocidental, a qual considera a existência de um ser a priori enquanto essência, livre e autônomo, ao qual seria destruído ao defrontar-se com o poder, como em um clássico maniqueísmo de bem e mal, neste ponto, a obra de Certeau e Foucault caminham lado a lado. Um dos primeiros efeitos do poder é justamente o indivíduo, nas conferências de “A verdade e as formas jurídicas”, Foucault mostra como a técnica do exame é utilizada para não mais verificar os atos passados de alguém, nem aquilo que ele é, mas investigar a virtualidade de um indivíduo e aquilo que pode vir a ser, o exame permite o surgimento das ciências humanas, o esquadramento, vigilância e controle da disciplina panóptica e novas subjetividades enquanto práticas divisoras de sujeitos.

Isso leva ao segundo ponto, que é a questão do assujeitamento, ou seja, o indivíduo é um sujeito produzido a partir de técnicas e práticas que buscam corrigi-lo na tentativa de torná-lo melhor e mais inserido a um sistema produtivo capitalista. Porém, o assujeitamento incorre num ponto importante para Foucault, pois nenhuma relação de poder é somente dominação, ao contrário, toda relação de poder implica em uma

resistência, no interior mesmo do exercício do poder, emergem as formas possíveis de lutas, e isto será importante para a questão da resistência na articulação entre os dois autores mais adiante.

Deve ser problematizado também o corpo do usuário submetido e tantas vezes subjugados no diagrama da cidade e seus transportes, numa sociedade ao mesmo tempo em transição e imbricada nas disciplinas descritas por Foucault (2007a), de um lado, e do controle, por Deleuze (1992).

A tecnologia disciplinar não age no corpo somente através das técnicas, mas também do espaço, da arquitetura, do local em que transitam, deslocam-se e são colocados os corpos, sendo assim,

As disciplinas, organizando as “celas”, os “lugares” e as fileiras criam espaços complexos: ao mesmo tempo arquiteturais funcionais e hierárquicos. São espaços que realizam a fixação e permitem a circulação; recortam segmentos individuais e estabelecem ligações operatórias; marcam lugares e indicam valores; garantem a obediência dos indivíduos, mas também uma melhor economia do tempo e dos gestos. São espaços mistos: reais, pois que regem a disposição dos edifícios, de salas, de móveis, mas ideais, pois projetam-se sobre essas organizações caracterização, estimativas, hierarquias. (FOUCAULT, 2007a, p. 126).

Falar da sociedade disciplinar e da sociedade de controle não é possível sem pensar nas relações de poderes e saberes que atravessam o corpo. O corpo é onde as relações de poder se conjugam, “atacam”, mas é também de onde emana todo poder, todo corpo é um sujeito e transmissor do poder, lembrando que para Foucault o poder é sempre relacional, e nunca estratificado ou centralizado, ele pode se cristalizar em determinados pontos, mas de forma temporária.

O corpo que será trabalhado aqui é o corpo inserido nas relações de poder e saber e é também o corpo inserido dentro de espaços delimitados e demarcados, ao contrário do corpo que se deslocaria livremente em uma cidade ideal como imaginada

por urbanistas e humanistas, é corpo pacificado, é também o corpo dos pés na calçada esburacada, entre espaços apertados como os do sistema metroviário, com sua posição demarcada e sinalizada no espaço urbano, constricto no interior do transporte, que se desloca por longa distância em jornadas de horas, é o corpo entre muitas micro-relações, aqui especificamente da cidade e do transporte, então:

(...) o corpo também está diretamente mergulhado num campo político; as relações de poder têm alcance imediato sobre ele; elas o investem, o marcam, o dirigem, o supliciam, sujeitam-no a trabalhos, obrigam-no a cerimônias, exigem-lhe sinais. Este investimento político do corpo está ligado, segundo relações complexas e recíprocas, à sua utilização econômica; é, numa boa proporção, como força de produção que o corpo é investido por relações de poder e de dominação; mas em compensação sua constituição como força de trabalho só é possível se ele está preso num sistema de sujeição (onde a necessidade é também um instrumento político cuidadosamente organizado, calculado e utilizado); o corpo só se torna útil se é ao mesmo tempo corpo produtivo e corpo submisso. (FOUCAULT, 2007a, p. 25-26).

Este corpo que está entre e nas relações de poder, deve, portanto, a obedecer aos fluxos e códigos de ordens, realizar trajetos pré-determinados, e também a sofrer os efeitos de um poder que relembra o suplício do soberano. É certo que não é possível retirar do contexto específico francês e histórico o conceito de suplício elaborado por Foucault, no entanto, o sofrimento diário do usuário e seu corpo no transporte público, possuem algumas semelhanças, tais como a marca no corpo social, que castiga, tanto de forma física quanto subjetiva, a população, sem o objetivo de punir, mas como um efeito das formas de controle afim de produzir uma subjetividade e um modo de vidas sujeitados.

Ao final de sua pesquisa genealógica, o autor dirá que a sociedade disciplinar está em crise, e que outra forma de poder é elaborada, outra lógica, outras técnicas, as quais eles chamou de biopolítica:

Concretamente, esse poder sobre a vida desenvolveu-se a partir do século XVII, em duas formas principais; que não são antitéticas e constituem, ao contrário, dois pólos de desenvolvimento interligados por todo um feixe intermediário de relações. Um dos pólos, o primeiro a ser

formado, ao que parece, centrou-se no corpo como máquina: no seu adestramento, na ampliação de suas aptidões, na extorsão de suas forças, no crescimento paralelo de sua utilidade e docilidade, na sua integração em sistemas de controle eficazes e econômicos – tudo assegurado por procedimentos de poder que caracterizam as *disciplinas>anátomo-política do corpo humano*. O segundo, que se formou um pouco mais tarde, por volta da metade do século XVIII, centrou no corpo-espécie, no corpo transpassado pela mecânica do ser vivo e como suporte dos processos biológicos: a proliferação, os nascimentos e a mortalidade, o nível de saúde, a duração da vida, a longevidade, com todas as condições que podem fazê-los variar; tais processos são assumidos mediante toda uma série de intervenções e *controles reguladores: uma bio-política da população*. As disciplinas do corpo e as regulações da população constituem os dois pólos dos quais se desenvolveu o poder sobre a vida. (FOUCAULT, 2007b, p. 151 -152).

Obviamente que não se deve importar um conceito e teoria de forma plena e irrestrita, para um outro local, com características sociais, históricas e políticas próprias, além das mudanças históricas e temporais, às quais o próprio Foucault declarou que a sociedade disciplinar já se encontrava em crise no momento de sua pesquisa, e que outro tipo de sociedade se formava, a saber, através da biopolítica e, nas análises de Deleuze, da sociedade de controle, porém, pelo fato da globalização no Ocidente, é possível vislumbrar aspectos que coexistem, tanto disciplinares, quanto biopolíticas e de controle em nossa sociedade, especificamente, a cidade de São Paulo? A este respeito, a filósofa Salma Tannus Muchail realiza uma importante reflexão em um artigo sobre a relação entre saber e poder em Foucault, e que responde a esta questão presente neste trabalho, após pontuar algumas particularidades de nossa sociedade e governo:

Indícios como estes podem sugerir uma curiosa situação: enquanto a descrição foucaultiana já veicula, polemicamente, a crítica das sociedades moldadas na disciplina e no controle, é possível que nossa sociedade, pelo menos sob alguns aspectos ou em algumas regiões, ainda esteja projetando – como meta de desenvolvimento ou como horizonte de esperança – sua realização mais completa como sociedade disciplinar. (MUCHAIL, 2004, p. 83).

Isto leva a segunda questão, que é a vigência do modelo de sociedade analisado por Foucault, neste ponto, diversos autores, seja em livros ou artigos, frisam a atualidade dos mecanismos disciplinares e biopolíticos, juntamente com os de controle, propostos por Deleuze, em nossa contemporaneidade, enfatizando a transição de um modelo para o outro, e quais são os atuais mecanismos em evidência, tais como José Miguel Cortés, Sônia Regina Vargas Mansano, Antonio Negri, Janice Caiafa, entre outros¹.

No entanto, não será desenvolvida aqui a noção de biopolítica, ainda que fosse um acréscimo positivo, pois como já colocado, o foco do trabalho está direcionado para os sujeitos e suas experiências, ou, dito melhor, para a produção de uma subjetividade em um cotidiano de adversidades que procura sempre meios para resistir através das táticas, logo, adentrar o tema da biopolítica reforçaria um estudo sobre os “aparelhos disciplinares” muito mais do que aos sujeitos e suas astúcias, crítica essa feita por Certeau (2012), e que é justamente o foco de seu trabalho, ou seja, Certeau elogia a inovação proposta por Foucault em relação a sua abordagem sobre o poder, o discurso do saber, porém, se distancia por achar que Foucault privilegiou os aparelhos disciplinares e poucos as maneiras de produzir as resistências nos “lugares” de poder.

Para finalizar essa parte, volta-se, então, para a questão do corpo no espaço, e de um espaço que possui uma série de mecanismos de controle, desde a vigilância por câmeras, por baias para agrupar e orientar os usuários, de origens e destinos fixados previamente, e de todos os tipos possíveis de relações entre os usuários entre si, deles com o espaço no qual transitam, e os próprios vagões que são uma parte móvel deste espaço que circula e transporte os usuários.

¹ CORTÉS, José Miguel: Políticas do Espaço, arquitetura, gênero e controle social – São Paulo: Ed. Senac, 2008.
MANSANO, Vargas Regina Sônia: Sorria, você está sendo controlado. Resistência e poder na sociedade de controle. – São Paulo: Summus, 2009.
CAIFA, Janice; Jornadas Urbanas, exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
NEGRI, Antonio. 5 lições sobre Império – Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

Em seu texto “De espaços outros”, Foucault (2013) ao descrever as diferentes maneiras pela qual o espaço era pensado e elaborado, ele chega às reflexões acerca de um “espaço do fora”, onde denomina como “alocação” locais no espaço contemporâneo, pelas relações de vizinhança entre pontos e elementos, e aí cita como exemplo de uma perfeita alocação contemporânea os trens,

Evidentemente, poder-se-ia empreender a descrição dessas diferentes alocações, procurando o conjunto de relações pelo qual se pode defini-las. Por exemplo: descrever o conjunto das relações que definem as alocações de passagem, as ruas, os trens (um trem é um extraordinário feixe de relações, pois é algo através do qual se passa, é também algo pelo qual se pode passar de um ponto a outro, algo que igualmente passa). (FOUCAULT, 2013, p. 115).

Nessa citação, podem-se incluir também metrô e suas estações, visto que a transição pelos trens e metrô só se pode dar através das estações e pela circulação nelas.

Neste mesmo texto Foucault elabora a ideia de heterotopia em contraposição à utopia (e aqui remetemos mais uma vez a uma articulação entre Certeau e Foucault), na qual os espaços utópicos representariam o ideal de sociedade presente ao longo de todo o pensamento humano, na qual haveria um aperfeiçoamento da sociedade e, conseqüentemente, da cidade, em prol de uma hegemonia do social, e neste ponto as disciplinas do século das luzes teriam um papel primordial na criação de tal sociedade, já as heterotopias seriam, justamente, espaços não hegemônicos, de contra conduta, espaços de múltiplas camadas de significação, espaço do diferente, do outro que pode ser o indesejável, anormal e do múltiplo que não se insere dentro da norma, seriam espaços restritos, como bolsões criados momentaneamente aglutinando o diferente e como ponto de resistência.

Isto significaria que o espaço disciplinar e de controle não são plenos, contrariamente à ideia equivocada de uma supradeterminação dos sujeitos em sua filosofia, mas de que existem possibilidades de resistência e de liberdade para agir contra a disciplina, o controle e uma biopolítica.

A partir disso, é possível refletir sobre as estações de metrô e os próprios no interior de um dispositivo de controle, onde vigilância e disciplina, suplício e sofrimento coexistem, produzindo um modo de vida, uma subjetividade sujeitada, uma vida impotente.

1.4 Não Lugar: Solidão e Similitude

Tem-se até o momento uma articulação entre Certeau e Foucault acerca de uma hegemonia ideal e utópica que permearia o tecido social em um controle, seja por uma racionalidade ocidente que visa sobrepujar as táticas e o homem comum, seja por dispositivos disciplinares e de controle que visam a produção de sujeitos úteis e dóceis, que utiliza o “lugar” certeuniano ou espaço esquadrihado pelo poder de Foucault para esse controle, agora se faz necessário pensar, enfim, acerca do próprio metrô e suas estações, desses locais de espera e passagem dos usuários, e, para realizar a última articulação e análise, será utilizada a “antropologia da supermodernidade” do antropólogo Marc Augé e sua conceituação de “não lugar”.

Já no referido livro de Sennet (2008), o autor irá comentar sobre os impactos que novos lugares, tecnologias e maneiras atuais de se relacionar acabam por causar na contemporaneidade, dirá ele que “o individualismo moderno sedimentou o silêncio dos cidadãos na cidade. A rua, o café, os magazines, o trem, o ônibus e o metrô são lugares para se passar a vista, mais do que cenários destinados a conversações”. (SENNETT, 2008, p.289). Embora ele refira como causa o individualismo, se verá que o pensamento de Marc Auge irá prosseguir pelo mesmo caminho quanto a observação dos lugares agora não serem mais relacionais e sim, apenas de passagem, acentuando a desconexão com o entorno, ainda que a desconexão física, como já foi refletido, não ocorra necessariamente.

Para fazer esta análise sobre o transporte em si, que é o metrô, será utilizada a noção de “não lugar” do antropólogo Marc Auge (2012), um dos autores fundamentais para esse debate, e para articular o metrô com a questão sociológica, filosófica e política, não apenas centrando no transporte, mas da relação com o entorno e do impacto dele na vida dos usuários, e também situá-lo no interior de uma série de mecanismos de redes e fluxos que envolvem a população, relacionados a controle, códigos de ordens, em uma contínua produção de subjetividade contemporânea.

Para entender o conceito criado por Auge (2012), é preciso inicialmente analisar como ele compreende o mundo contemporâneo a partir do que ele denomina de “supermodernidade”, mostrando as condições de produção destes não-lugares.

A supermodernidade é composta por transformações a partir de excessos em três figuras: o tempo, o espaço e o indivíduo. Essas transformações, segundo ele, ocorrem por um excesso em cada um deles, no primeiro caso, o tempo, ocorre pelo excesso e velocidade de informações, notícias e acontecimentos, sem que algo fique retido de maneira especial, e o sentido acabe por se perder, um exemplo seriam as notícias e postagem em uma rede social como Facebook ou sites de jornal, nos quais as notícias mudam o tempo todo, ao contrário do estático impresso em jornal. O segundo campo, do espaço, comporta um duplo movimento e paradoxal, que é a ampliação do acesso aos espaços por um encolhimento do mesmo, na questão de uma perspectiva de escala, sobretudo através dos meios de transporte e das imagens através dos diferentes tipos de mídias, como o *Google Maps*, turismo virtual. Por fim, o terceiro campo de excesso que é a figura do indivíduo, representado de forma característica por um insuflamento do ego, onde as referências das coisas e pessoas se dá sempre em relação ao indivíduo e sua singularidade, na interpretação das informações e da realidade, ou seja, há uma sobrevalorização do indivíduo crescente nos séculos recentes que aponta para uma visão de mundo relativa sempre ao individualismo.

Em resumo, a partir dessas três figuras de excesso, a supermodernidade produz o que ele chama de não lugares em oposição ao lugar antropológico. A noção de não-

lugar, ou seja, locais que não existiam anteriormente enquanto possibilidade de estudos etnográficos, e que nesta supermodernidade, que ele assim chama devido ao acúmulo quantitativo e qualitativo de experiências do espaço e do tempo no momento atual, existem enquanto locais de transição, circulação e estadia temporária de pessoas e bens, locais unicamente de passagem.

O antropólogo francês irá elaborar dois conceitos em oposição nessa supermodernidade: lugar e não lugar, sendo o primeiro existente e pesquisado na etnografia e o segundo produzido a partir das novas condições contemporâneas, sendo um novo campo de pesquisa, mas antes de definir o que seja o lugar antropológico e o não lugar, é preciso pontuar o que Augé (2012) compreende e retira dos conceitos elaborados por Certeau, segundo ele, a distinção entre lugares e não lugares passa pela oposição do lugar ao espaço, porém, Certeau não teria feito uma oposição entre espaço e lugar, visto que, se o espaço é um lugar “praticado”, quer dizer que todos os caminhantes e que atravessam o espaço definido podem transformar o lugar em espaço, pois o lugar que Certeau opõe ao espaço é a relação de uma figura geométrica ao movimento (geometria versus tempo), a “palavra calada à palavra falada ou o estado ao percurso: é o lugar do sentido inscrito e simbolizado, o lugar antropológico” (AUGÉ, 2012, p. 76).

Auge relaciona o lugar antropológico a identidade, relação e história, ou seja, um lugar se define pelas relações entre essas três características que convergem na formação de um espaço social de convivência, relação entre pessoas e o próprio lugar, e, por fim, a história que cria um sentido a partir da identidade e das relações aí formadas, pode-se dizer que o lugar antropológico, a partir das características que o definem, seja um lugar público de interação, relações e vivências que criam raízes e um sentido próprio de pertencimento,

Se nos detivermos, por um instante, na definição de lugar antropológico, constataremos que ele é, antes de mais nada, geométrico. Pode-se estabelecer, com base em três formas espaciais simples, que podem ser aplicadas a dispositivos institucionais diferentes e que constituem, de certo modo, as formas elementares do espaço social. Em termos

geométricos, trata-se da linha, da interseção das linhas e o ponto de interseção. Concretamente, na geografia que nos é cotidianamente mais familiar, poder-se ia falar, por um lado, em itinerários, eixos ou caminhos que conduzem de um lugar a outro e foram traçados pelos homens e, por outro lado, em cruzamentos e praças onde os homens se cruzam, se encontram, se reúnem, que desenharam conferindo-lhe às vezes, vastas proporções para satisfazer principalmente, nos mercados, necessidades do intercâmbio econômico, e, enfim, centros mais ou menos monumentais, sejam eles religiosos ou políticos, construídos por certos homens e que definem, em troca, um espaço e fronteira além das quais outros homens se definem como outros, em relação a outros centros e outros espaços. (AUGÉ, 2012, p. 55).

O lugar antropológico possui uma espacialidade definida, a partir desse desenho geométrico, não apenas em seu aspecto físico, mas, sobretudo simbólico, o lugar antropológico é carregado de símbolos e sentidos forjados na história do lugar, nas relações que seus habitantes travam, emergindo daí uma identidade própria do lugar e seus habitantes.

Sendo assim, o não lugar se opõe ao lugar antropológico, pois os não lugares são locais de transição e circulação dos viajantes, passageiros, realizações de compras, esperas e sem nenhuma ligação de identidade, não somente os indivíduos que aí circulam são passageiros como o próprio não lugar é terra de ninguém, nada e ninguém permanece nele,

Os não lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são alojados os refugiados do planeta. (AUGÉ, 2012, p.36).

Será realizada, portanto, uma tentativa de pensar as estações do metrô e o meio de transporte em si, cada um dos vagões, em seu deslocamento, como um não lugar, composto tanto por um controle geral do deslocamento da população como, sobretudo, ocupando um não lugar em que um usuário fica “Esperando, obedece ao mesmo código que os outros, registra as mesmas mensagens, responde às mesmas

solicitações. O espaço do não lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas sim solidão e similitude” (AUGÉ, 2012, p. 95).

Os não lugares não são espaços de convivência, mas unicamente de circulação e passagem, nele, não existem códigos de comunicação relacional, mas códigos de ordens, restrições, indicações nos quais as pessoas devem obedecer, por onde devem passar ou não, o que podem ou não fazer, tendo a comunicação unicamente função de lei, interdição e regulamentação das condutas dentro desses espaços, não havendo comunicação entre pares, não há também identidade nem relações, os não lugares são espaços de anonimato, eles são

Um mundo onde se nasce numa clínica e se morre num hospital, onde se multiplicam, em modalidades luxuosas ou desumanas, os pontos de trânsito e as ocupações provisórias (as cadeias de hotéis e os terrenos invadidos, os clubes de férias, os acampamentos de refugiados, as favelas destinadas aos desempregados ou à perenidade que apodrece), onde se desenvolve uma rede cerrada de meios de transporte que são também espaços habitados (...). (AUGÉ, 2012, pgs. 73-74).

Então, refletir sobre o cotidiano que existe nestes não lugares, a vida diária de viagens e deslocamentos da população em um meio de transporte público deficitário em detrimento do transporte individual é buscar nesse não lugar que é o metrô as possibilidades existentes de resistência para a construção de relações nestes locais.

Já que “na realidade concreta do mundo de hoje, os lugares e os espaços, os lugares e os não lugares misturam-se, interpenetram-se. A possibilidade do não lugar nunca está ausente de qualquer lugar que seja (...) Lugares e não lugares se opõem (ou se atraem)(...)” (AUGÉ, 2012, p. 98), é preciso verificar o crescimento e expansão destes não lugares e a busca pela renovação do lugar no interior destes locais, segundo o próprio Augé, que seria uma pequena margem de liberdade, todavia, para ele não existiria no interior do não lugar o poder de forma geral, representado na figura de um Império, posto que este pensamento englobaria justamente uma massa homogênea, compondo uma identidade e nunca existindo uma solidão, na opressão constante de tal poder, ao contrário, o não lugar é justamente onde a solidão reinaria,

em que cada um está separado do outro, sem possibilidade de alteridade, mediado não pela comunicação humana, mas não-humana, mediados por códigos e ordens visuais.

Este conceito de Augé, no entanto, apresenta uma complicação apontada por Duarte (2002) nas análises que este realiza acerca das crises das matrizes espaciais, e por conta disso, ele não pode ser usado de uma forma adequada afim de uma efetiva análise destas crises. A complicação, segundo ele, refere-se ao fato de que o conceito de não lugar não prevê novos processos de resignificação por conta da complexidade cultural atual, ao invés de tratar o binômio lugar/ não lugar de tal forma, que sugira um saudosismo do que o lugar antropológico representaria, e que os não lugares viriam a destruir, com possibilidades mínimas de reconstituição do lugar e sentidos, logo

Se ele é eficaz ao apontar uma transformação ainda não codificada nas matrizes espaciais do mundo contemporâneo, não possibilita a passagem da constatação do fato para a constituição de um instrumento de leitura dessas novas espacialidades isso se evidencia quando se rotula como não lugares ambientes tão distintos quanto favelas e hotéis internacionais, campos de refugiados e aeroportos. (DUARTE, 2002, p. 99).

Através dessa crítica feita por Duarte, será possível resgatar um ponto importante que Augé traz em seu conceito e que será utilizado aqui, mas de forma diferenciada no âmbito dessa pesquisa, por conta dos autores utilizados, que, ao invés de analisar somente o aspecto negativo trazido pelo conceito de não lugar, que elimina todas as características do lugar antropológico, e parece se basear em um conceito de sujeito a priori, posto que, o sujeito colocado em um não lugar, ele se torna anulado pelas características deste nas suas relações com os outros, sendo produzida somente uma relação negativa de “tensão solitária” como ele indica.

A proposta será, portanto, pensar a solidão e similitude, como uma produção negativa do não lugar, ou seja, o não lugar como um espaço de produção subjetiva de vida solitária, uma produção que é de uma vida que se torna impotente na vivência diária e recorrência na relação com o não-lugar, pretendendo assim, verificar quais são

os efeitos produzidos na subjetividade dos usuários, mas também de possibilidades inerentes de resistência a essa relação negativa contida no interior do não lugar.

Neste capítulo foram abordadas questões relativas ao cotidiano e também ao espaço através das obras de Michel de Certeau, Michel Foucault e Marc Augé, respectivamente, a fim de prover teoricamente uma apreensão daquilo que pode ser o cotidiano dos usuários do transporte público da cidade de São Paulo, considerando todas as dificuldades com as quais necessitam lidar, optou-se por uma abordagem do cotidiano que o considere em constantes rupturas, sendo que, para além dessas mesmas dificuldades diárias, possam existir maneiras de criar resistências e também perceber outros acontecimentos que quebrem a rotina diária das viagens pela cidade.

Em seguida, o pensamento de Michel Foucault, mais especificamente sobre a sociedade disciplinar e o poder investido sobre um espaço controlado, com disposições fixadas de circulação, tempo, movimentos e vigilância que regem esse cotidiano dos usuários, sendo conduzidos em seus gestos e vidas, mas também de pensar uma resistência possível junto com Certeau, de maneiras de resistir a isso.

Por fim, para analisar especificamente o metrô enquanto campo de pesquisa, optou-se pela definição de “não lugar” do antropólogo Marc Augé, por considerarmos que seja uma perspectiva que apreenda a realidade do cotidiano dos usuários em suas narrativas e vivências, sendo que o não lugar conteria elementos de vigilância e controle, uma certa maneira de conduzir os gestos e movimentos das pessoas de passagem, e por sua produção negativa de solidão, não identidade e não relação.

No capítulo seguinte, a questão do corpo e dos afetos nesse não lugar serão abordados e, ao final, as possibilidades de resistência a esta produção negativa, considerando sempre as resistências possíveis.

2. FUNDAMENTOS PARA UMA COMPREENSÃO DO CORPO, AFETOS E RESISTÊNCIAS

Este trabalho se apóia também em uma antropologia do corpo e das emoções, sociologia do cotidiano, psicologia social, em articulação com base em uma filosofia política, procurando uma abordagem multidisciplinar para uma compreensão mais ampla do tema estudado. Para tal empreendimento, se fará necessário no início deste capítulo uma série de articulações entre autores e teorias, afim de que se tenha uma fundamentação teórica rigorosa e contemporânea que permita um olhar múltiplo da realidade e do tema.

Esse capítulo será subdividido em cinco partes para realizar as articulações necessárias e, após o entrelaçamento desses conceitos e teorias, será possível elaborar de maneira mais profunda uma análise sobre o que será denominado de “sofrimento social”.

A primeira parte será composta de uma discussão sobre a crítica ao clássico dualismo, na divisão do corpo e da mente, que permeia o discurso teórico das ciências humanas, e que o antropólogo David Le Breton irá se opor, ao propor uma antropologia das emoções que supere esse dualismo, denunciando a ideia atual de se ter um corpo e não mais sê-lo, separando um sujeito de identidade para além do corpo, e este sendo meramente um objeto mecânico e de posse utilitária, este capítulo e seu tema se torna necessário para demarcar a posição deste trabalho diante do pensamento dualista que ainda existe nas ciências humanas, se posicionando contra e em favor de uma outra visão monista sobre essa relação, já que nesta pesquisa trata-se de olhar para o corpo e seus afetos, juntamente com a questão da razão e ações no cotidiano. A segunda parte será uma segunda crítica ao dualismo clássico na divisão entre razão e emoção, onde será proposta uma articulação entre a antropologia das emoções de David Le Breton e a teoria dos afetos do filósofo Benedictus Spinoza¹, mostrando que, apesar de

¹ Nos livros a grafia do nome deste filósofo é realizada de inúmeras maneiras, em seu livro sobre este pensador, Chauí explica: O próprio nome de Espinosa é grafado de maneiras diversas nos vários documentos oficiais da

diferenças de tempo e pensamento, existe a possibilidade de articulações entre as duas teorias, solidificando uma crítica a este modelo dualista de compreensão dos sujeitos, além de uma crítica a um universalismo e naturalismo das emoções, os quais os autores propõem um novo modelo de compreensão sobre os afetos e emoções que será utilizado aqui. Na terceira parte, será apresentada a teoria dos afetos de Espinosa em articulação com a antropologia das emoções e conceituações sobre a afetividade. Em seguida, será oferecida uma definição para a categoria temática geral deste trabalho, o sofrimento social, a partir da pesquisa de Bader Sawaia, em conjunto com Espinosa e Agnes Heller, bem como com a pesquisa do antropólogo Mauro Koury. Por fim, após as articulações feitas e definição da categoria de temática, será elaborado mais amplamente o sofrimento social em diversos espectros possíveis de análise, contemplando não somente a teoria, mas também uma etnografia dos corpos e afetos dos sujeitos em trânsito pela cidade de São Paulo, através de seus deslocamentos, padecimentos, e, por último, das possibilidades de resistências a este sofrimento social, a partir das “táticas”, denominadas por Michel de Certeau.

2.1 Críticas ao dualismo entre corpo e mente

O dualismo entre corpo e mente irá gerar uma série de conseqüências das quais duas serão citadas aqui, que são pertinentes para este trabalho: a noção da primazia da mente sobre o corpo, colocando o segundo num plano inferior, onde será sempre fonte de problemas para a existência, na qual a identidade do sujeito contemporâneo é separada de seu corpo, e, tendo a mente primazia, a razão se torna um pólo antagônico às paixões, as quais se tornam vícios que devem ser erradicados ou suprimidos em favor de uma objetividade científica, sem que nenhuma subjetividade interfira no processo de conhecimento e apreensão do mundo.

comunidade, durante o século XVII, aparecendo ora como “de Espinoza”, ora como “de Espinosa”, “Spinosa”, “Espinosa”. Em suas obras, escritas em latim, o filósofo assinava “Benedictus de Spinoza” e é dessa maneira que seu nome aparece nos sonetos de Machado de Assis e Borges. A convenção atual, para a língua portuguesa, é “Espinosa” (CHAUI, 2005, p.8)

Assim como Chauí o faz em seu livro mediante a convenção, doravante adotaremos a grafia “Espinosa” neste trabalho para nos referirmos ao filósofo, no entanto, manteremos “Spinoza” nas citações diretas a fim de que se possa localizar adequadamente a referência bibliográfica, visto que a grafia de seu nome é feita desta maneira nos livros utilizados para este trabalho..

Certamente não faz parte do presente trabalho esgotar a problemática do dualismo e das maneiras possíveis de superá-lo, todavia, a crítica aqui se faz necessária para pensar o sujeito em cena no seu cotidiano de uma maneira não cindido em sua subjetividade, em seu corpo e afetos.

Segundo David Le Breton (2012) uma sociologia e antropologia do corpo deverão resgatar os múltiplos sentidos que se confere ao corpo, dado que este não é unicamente matéria biológica, mas uma trama de significados culturais e simbólicos presentes no interior de uma cultura, que o modela conforme suas práticas próprias, cada sociedade lhe dá sentido, valor, um saber.

Em seu livro “Antropologia do Corpo e Modernidade”, David Le Breton (2012) realiza uma genealogia do corpo, mostrando as mudanças que são operadas em relação ao corpo ao longo da história ocidental, em diversos períodos, de sociedades comunitárias que pensam o corpo em relação a um cosmos e natureza sem uma distinção clara entre os dois, até o surgimento de um individualismo que se baseia em uma visão anatomofisiológica do corpo, do olhar médico sobre o corpo, de um processo dos costumes sobre o que se considera a sujeira que precisa ser erradicada corporalmente, ao ponto no qual a filosofia de Descartes surge em um momento da história no qual o pensamento mecanicista se encontra em seu auge, logo, ao invés de fundar o dualismo, Descartes representa a síntese do mecanicismo no pensamento europeu do século XVI.

Foi necessário o dismantelamento dos valores medievais, as primeiras dissecações anatômicas distinguindo o homem do corpo, sendo ele próprio objeto e investigação que revela a carne na indiferença do homem cujo semblante, no entanto, ela molda. Foi necessário também o encontro com a filosofia mecanicista, que encontra em Descartes seu mais sutil porta voz, estabelecendo o corpo como outra forma de mecânica. Uma nova sensibilidade individualista nascente foi necessária para que o corpo fosse visto como algo separado do mundo que o acolhe e dá significação e separado também do homem ao qual dá forma. Na maior parte das investigações, a concepção moderna do corpo é a que serviu de marco inicial para a sociologia, nascida na passagem do século XVI para o século XVII. Essa concepção implica que o homem esteja separado do cosmo (não é mais o macrocosmo que

explica a carne, mas uma anatomia e uma fisiologia que só existe no corpo), separado dos outros (passagem da sociedade de tipo comunitária para a sociedade de tipo individualista onde o corpo encontra-se na fronteira da pessoa) e, finalmente, separado de si mesmo (o corpo é entendido como diferente do homem). (LE BRETON, 2006, p. 26-27).

Na busca por uma compreensão e análise que não tenha por eixo essa tradição dualista ocidental, a antropologia de David Le Breton busca compreender, portanto, os significados culturais e simbólicos das sociedades que criam, literalmente, o corpo, não o separando enquanto produto e objeto biológico ou estético dissociado de um sujeito, pois busca as redes simbólicas que o envolvem. Todavia, além da antropologia e sociologia, há também na filosofia uma busca por uma outra compreensão do corpo que não esteja calcada no dualismo cartesiano, e o filósofo Espinosa se encontra nessa linha filosófica de crítica ao dualismo, e sua filosofia foi retomada e ampliada contemporaneamente por autores como Antonio Negri, Gilles Deleuze, Marilena Chauí, Bader Sawaia, Suely Rolnik, Laurent Bove, Jaquet Chantal, Antônio Damásio², que procuram em seu pensamento uma outra maneira de pensar as relações entre corpo e mente, afetos e a realidade, tanto no plano ético quanto político.

² Caso haja interesse do leitor em buscar as obras contemporâneas que trabalham com o pensamento espinosiano na contemporaneidade, seguem referências das obras dos autores citados com título e editora:

NEGRI, Antonio: *A Anomalia Selvagem: poder e potência em Spinoza* (Editora 34), *Multidão* (Editora Record), *Kairós*, *Alma Vênus*, *Multidão* (DP&A editora)

DELEUZE, Gilles: *Cursos sobre Spinoza, vincennes, 1978-1981* (ED UECE), *Espinosa, filosofia prática* (Editora Escuta)

CHAUÍ, Marilena: *A Nervura do Real* (Cia das Letras), *Política em Espinosa* (Cia das Letras), *Desejo, paixão e ação na ética de Espinosa* (Cia das Letras), *Espinosa, uma filosofia da liberdade* (Ed. Moderna)

SAWAIA, Bader: verificar na bibliografia deste trabalho

ROLNIK, Suely: *Cartografia Sentimental* (Ed Sulina)

BOVE, Laurent: *Espinosa e a psicologia social, ensaios de ontologia política e antropogênese* (Ed. Autêntica)

CHANTAL, Jaquet: *A unidade do corpo e da mente, afetos ações e paixões em Espinosa* (Ed. Autêntica)

DAMÁSIO, Antonio: *O erro de Descartes* (Cia das Letras), *Em busca de Spinoza* (Cia das Letras).

Le Breton (2012) cita brevemente Espinosa em seu livro,

(...) malgrado a resistência dos românticos, da psicanálise, da fenomenologia husserliana, a cisão entre os sentidos e a realidade aparece hoje como uma estrutura fundadora da Modernidade. E o aperfeiçoamento técnico aprofunda ainda mais essa distância. Espinosa oferece uma fórmula luminosa da nova episteme. Segundo ele, não é com os olhos do corpo que é preciso decifrar os mistérios da natureza, mas com os olhos da alma. O corpo é tornado supranumerário. (LE BRETON, 2012, p. 114).

Nesta citação o autor coloca Espinosa no interior da mesma linha de pensamento do mecanicismo do século XVI a XVII, como um sucessor que prolonga e até mesmo aprofunda as ideias de Descartes, todavia, um outro olhar sobre sua filosofia poderá trazer aspectos fundamentais de sua filosofia como crítica a Descartes, que o próprio Espinosa deixa bem claro, e que serão brevemente desenvolvidas aqui, para que seja demonstrada a pertinência deste filósofo para este trabalho e como seu pensamento pode contribuir para uma antropologia das emoções e articular em conjunto com a obra de Le Breton.

Para tal empreendimento, a partir deste momento será utilizada de base a obra magna de Espinosa, seu livro “Ética”, onde seu pensamento encontra-se plenamente amadurecido e desenvolvido. A “Ética” se divide em cinco partes articuladas segundo o método geométrico através de axiomas, postulados, proposições, demonstrações e escólios, desenvolvendo sua filosofia acerca de Deus ou substância, sobre a mente e o corpo, os afetos, a servidão humana e finalizando sobre a liberdade humana.

A filosofia de Espinosa é uma grande crítica ao pensamento cartesiano, para a qual a extensão (corpo) e a mente (alma) são cada uma de naturezas distintas e sem relações diretas, onde a mente teria uma prevalência sobre o corpo, que seria um obstáculo natural para o perfeito desenvolvimento racional do indivíduo, porém, para Espinosa, tudo parte de uma única substância infinita e determinada, os seres que existem são um modo finito dessa substância infinita, segue-se disso que tanto mente

quanto corpo não são separados, pois são oriundos de uma mesma substância, logo, existe uma relação entre corpo e mente extremamente importante no pensamento espinosista, já que, ambos partindo da mesma substância, assim como tudo o que existe, seu pensamento acaba por se imanente, e não transcendente, que dividiria o mundo e seus seres em planos distintos de realidade e natureza, mas, ao contrário, tudo parte de uma única substância em um mesmo plano de realidade e natureza.

Para além de toda ruptura que Espinosa realiza com a tradição teológica e filosófica acerca de Deus, que não cabe aqui, existe uma outra consequência, necessariamente epistemológica, que será também uma ruptura e crítica radical ao pensamento instaurado com Descartes acerca da dualidade entre pensamento/alma e corpo, que seriam duas substâncias de natureza distintas, o que levará à grande dificuldade de Descartes na elaboração da relação existente entre corpo e alma. Portanto, Espinosa busca uma superação dessa tradição e desse problema através elaboração do paralelismo, no qual mente (ou alma) e corpo funcionam de maneira integrada,

Espinosa nega que a alma, o corpo e o homem sejam substâncias (portanto, seres em si e por si), demonstrando que são modificações ou expressões singulares da atividade imanente de uma substância única e infinita. Assim, a comunicação corpo e alma, de um lado, e de outro, a singularidade do homem como unidade de um corpo e de uma alma são imediatas. Em outras palavras, a união corpo e alma e a comunicação entre eles decorrem direta e imediatamente do fato de serem expressões finitas determinadas de uma mesma e única substância, cujos atributos se exprimem diferenciadamente numa atividade comum a ambos.

Espinosa pode, assim, criticar a idéia de união substancial cartesiana como também a idéia platônica da alma piloto do corpo e a aristotélica do corpo órgão da alma, isto é, a alma como dirigente do corpo e o corpo como instrumento da alma. Porque são efeitos simultâneos da atividade de dois atributos substancias de igual força ou potência e de igual realidade, corpo e alma não estão numa relação hierárquica de comando, o corpo comandando a alma na paixão e no vício, a alma assumindo o comando sobre o corpo na ação e na virtude. Corpo e alma são isonômicos, isto é, estão sob as mesmas leis e sob os mesmos princípios, expressos diferenciadamente. Rompe-se, portanto, a longa

tradição hierárquica que definira a alma como superior ao corpo e devendo ter comando sobre ele. (CHAUÍ, 2005, pp. 53-54).

Algumas proposições da segunda parte da “Ética”, sobre a origem e natureza da mente, proverão mais alguns indícios da relação isonômica entre corpo e mente, permitindo um indivíduo que seja integrado e também permitirá mais adiante ser demonstrada a importância disto para a relação entre razão e emoção.

“A ordem e a conexão das ideias é o mesmo que a ordem e a conexão das coisas” (SPINOZA, Parte II, Prop. 7, 2008. p. 87); “O objeto da ideia que constitui a mente humana é o corpo, ou seja, um modo definido da extensão, existente em ato, e nenhuma outra coisa” (SPINOZA, Parte II, Prop 13, 2008, p. 97); “A mente humana é capaz de perceber muitas coisas, e é tanto mais capaz quanto maior for o número de maneiras pelas quais seu corpo pode ser arranjado” (SPINOZA, Parte II, Prop. 14, 2008, p. 107); “Essa idéia da mente está unida a mente da mesma maneira que a própria mente está unida ao corpo” (SPINOZA, Parte II, Pro. 21, 2008, p. 115)

A partir dessas proposições, pode-se perceber como o corpo é um ponto vital para Espinosa, pois, ao contrário dos racionalistas, o corpo não é fonte de distorção da realidade para o conhecimento adequado através da razão, mas justamente fonte de conhecimento do mundo, do corpo e da própria mente, isto significa que a mente é uma ideia do corpo, quer dizer, uma ideia de si a partir da ideia do corpo, é pelo corpo que a mente pode vir a conhecer o mundo e a si própria.

Quando Espinosa diz a mente humana é capaz de perceber muitas coisas conforme o maior número de maneira que o corpo se arranja, significa que é sempre através do corpo, de sua relação com outros corpos, que a mente amplia o seu conhecimento de si e do mundo, logo, quanto mais um corpo for apto em sua potência enquanto extensão, tanto mais a mente será apta em sua potência enquanto pensamento, pois estando ambos ligados pelo princípio do paralelismo e mesma

substância, o que envolve e aumenta a potência de um, aumenta, necessariamente, a do outro.

É interessante de notar que, na parte II de sua obra, sobre a origem e natureza dos afetos, logo no escólio da segunda proposição, Espinosa escreverá que ninguém até então soube o que realmente pode um corpo, que ninguém pode determinar exatamente o que ele pode ou não ser capaz de fazer em sua potência, tanto pelo fato de ter sido negligenciado, tanto pelo fato de que realmente desconhecemos todas as suas capacidades e potência, o que se torna necessária então uma atenção e investigação maior sobre ele.

Portanto, no pensamento espinosiano, um ser é integral em sua natureza pela relação de paralelismo do corpo e da mente, distante do pensamento contemporâneo que coloca o corpo como coisa à parte, sem conexão alguma com a mente, e esta como tendo uma relação de poder e comando sobre o corpo conforme no pensamento platônico, e isso reflete também na sua compreensão dos afetos e emoções, como se verá adiante, retirando das emoções sua conotação negativa de fonte de erros e vícios que corromperiam os seres.

Para finalizar esta primeira parte, deve-se ressaltar que, a importância deste debate do dualismo do corpo reflete necessariamente sobre a maneira de compreender e analisar a vivência cotidiana dos usuários no transporte público, posto que seu corpo torna-se alvo imediato de toda experiência sensível frente às dificuldades no deslocamento na cidade, e assim, o olhar para esta vivência é integral, não separando o discurso e elaboração racional dos entrevistados, observando e analisando somente seu discurso, mas também verificando sua vivência corporal, na produção de afetos e emoções sobre suas vivências.

2.2 Críticas ao dualismo razão/emoção e ao naturalismo/universalismo

Como foi dito anteriormente, o dualismo que se instaura através do pensamento mecanicista, das pesquisas anatômicas com o corpo e com a filosofia de Descartes, provoca não apenas a ruptura na relação entre corpo e mente como duas substâncias de naturezas distintas, mas também uma prevalência da mente sobre o corpo, que doravante será cada vez mais considerado como sorte de todo tipo de entrave a livre expansão racional do ser humano.

As emoções serão sempre consideradas como erros e vícios ao longo da história ocidental de uma forma geral, na junção da filosofia e teologia, como aquelas que causarão a ruína do corpo pelos desejos concupiscentes e das paixões violentas que perturbam a razão e a realização de uma vida regrada no justo caminho de uma vida moderada. Desta maneira, as paixões serão alvo não apenas de um trabalho religioso e espiritual, mas também de uma assepsia científica.

Neste sentido, como Sawaia (2011) e Le Breton (2009; 2012) indicam, as emoções acabam por serem descartadas como fonte de estudo e análise nas ciências humanas, como eventos de perturbação para uma utopia da análise objetiva, pura e racional sobre os mecanismos inteligíveis do mundo, na qual somente a matemática aplicada, a estatística, engenharia e toda área biológica ou exata seria capaz de verdadeiramente alcançar o real conhecimento sobre o funcionamento do ser humano e da realidade. Desta forma, tanto as emoções como o corpo acabam sendo excluídos, ou como fonte irracional ou como pertencente a uma patologia.

A sociedade e suas respectivas culturas, bem como os indivíduos, deverão ser estudadas sobre a égide de uma lógica e racionalidade imputáveis de erros, graças às influências do pensamento mecanicista e da filosofia cartesiana, ao passo que as

emoções terão todo tipo de aspecto negativo, a subjetividade será relegada somente ao plano das artes, da loucura e de ocorrências desviantes.

Contudo, Koury (2014) apresenta o surgimento e crescimento de uma sociologia e antropologia das emoções, que busca retomar elementos subjetivos na teoria social através de influências de Derrida, Foucault, Simmel, Elias entre outros autores contemporâneos, sendo que no Brasil essa área se consolida ainda muito recentemente, em 1990, no qual o próprio autor se torna um importante estudioso da área. Isso revela que o caráter subjetivo começa a ser visto de uma maneira mais positiva do que negativa, como uma nova fonte e ferramenta de compreensão e análise da realidade, incluindo pesquisas na neurologia e medicina que trazem novas informações sobre a interação entre razão e emoção, acerca desse tema, Le Breton nos diz que

As emoções não são expressões selvagens que vêm quebrar as condutas razoáveis, elas obedecem a lógicas pessoais e sociais, elas têm também sua razão, da mesma forma que a razão não se concebe uma inteligência pétrea ou maquinal. Um homem que pensa é sempre um afetado, alguém que reúne o fio de sua memória impregnada de certo olhar sobre o mundo e sobre os outros. Os movimentos afetivos que parecem desconexos com as maneiras habituais de um sujeito, ou que o induzem a agir de um modo prejudicial, aos olhos do psicanalista, vincula-se a lógicas do inconsciente fundadas em relação formuladas na infância e cujo significado pode ser reencontrado no curso da anamnese. Jean Piaget evidenciou que não existe processo cognitivo sem trabalho afetivo e vice-versa. A inteligência não pode ser concebida sem uma afetividade que nela se impregne. (LE BRETON, 2009, p. 117).

Para o autor, a emoção está contida em dois planos que se entrelaçam: a cultura e o indivíduo. No primeiro caso, existe todo o contexto de uma cultura com sua lógica própria que fazem funcionar as expressões, rituais, comportamentos que envolvem emoções, bem como a apropriação pessoal que cada indivíduo faz dessa rede simbólica na qual ele está inserido, “o indivíduo habita seu corpo em consonância com as orientações sociais e culturais que se impõem, mas ele as remaneja de acordo com seu temperamento e história pessoais” (LE BRETON, 2009, p. 41). Mediante esse

entrelaçamento da cultura e da apropriação individual, segue-se que não apenas todo indivíduo expressa características próprias de sua cultura, no que tange aqui às emoções, mas também ocorre uma série de variações nessas características vista a apropriação particular de cada indivíduo dessas emoções, o que incorre em uma maneira própria de cada um circular e se expressar emocionalmente, o que implica uma série praticamente infinita de formas expressivas de emoções, dada à singularidade de cada indivíduo.

Seguindo esta direção Le Breton ampliará a crítica do dualismo para uma crítica de duas posições bases da pesquisa com emoções: o naturalismo e o universalismo. Explicitar essas duas posições é fundamental para este trabalho para demarcar a distância que se deseja tomar delas, seguindo para uma outra abordagem sobre as emoções, na articulação entre Le Breton e Espinosa, de uma abordagem relacional dos afetos e emoções.

Em seu livro “As paixões ordinárias: antropologia das emoções”, David Le Breton (2009) expõe de forma minuciosa as características que regem uma teoria das emoções embasadas em premissas fisiológicas das expressões humanas e, como estas premissas não só reduzem as emoções a processos fisiológicos primitivos onde os processos estariam quase que inalterados, mas também generalizam em um universalismo que coloca toda emoção sob o mesmo parâmetro de expressão independentemente de sociedade, variações culturais, simbólicas e as apropriações pessoais de cada indivíduo.

No caso do naturalismo, o autor neste livro diz que se trata de uma “botânica das emoções”, ou seja, como se fosse possível cultivar as emoções em laboratório e como plantas que teriam uma origem filogenética, que através de análises instrumentais seria possível traçar um plano visível desde nosso remoto passado até os dias atuais sobre os comportamentos humanos, sem que estes tenham alteração alguma por parte de cultura, permanecendo intactas, logo, o ser humano é visto como espécie e não condição, na perspectiva evolucionista e naturalista darwiniana. Neste caso, as

emoções seriam sempre em estado puro, sem variações pessoais culturais, que seriam transmitidas geneticamente ao longo da história humana, sendo que as emoções teriam função meramente utilitária para sobrevivência ao meio, como no caso da raiva e medo.

Apagando a dimensão simbólica das emoções, os naturalistas pretendem objetiva-la e com isto, torna-las universais, ou seja, como substâncias absolutas, imutáveis, que todos os seres teriam da mesma maneira em alguma medida independente de sociedade, cultura e singularidade,

Os universalistas contêm o tempo da expressão. Eles a fixam, trabalhando sobre a face ao invés do semblante, sobre a anatomofisiologia e não sobre a carne. Eles negligenciam a totalidade corporal como se os músculos da face detivessem o monopólio expressivo. O corpo é destacado do homem, entendido como uma simples estrutura fisiológica, um objeto entre outros, dentre os quais o indivíduo é apenas um anfitrião secundário e intercambiável. Eles isolam substâncias (a alegria, a cólera, etc.) cuja realidade intrínseca afirmam independentemente de qualquer indivíduo. (LE BRETON, 2009. p.207).

Em síntese, o que o naturalismo e universalismo fazem é retirar toda variação possível de ordem simbólica cultural e pessoal das emoções e do corpo, num prolongamento do pensamento mecanicista do século XVI para uma base do corpo agora não apenas como máquina, mas como espécie, ou seja, como um conjunto de dados genéticos programados para responder a estímulos ambientais externos, meramente mecanismos de sobrevivência.

No entanto, os sentimentos e as emoções “não são estados absolutos, substâncias que se pode transpor de um indivíduo ou grupo a outro. Elas tampouco são, ao menos não exclusivamente, processos fisiológicos cujos segredos estariam contidos no corpo. Trata-se de relações” (LE BRETON, 2009, p. 9), ou seja, as emoções se dão através das relações entre seres dentro de um contexto social e político, tanto macro envolvendo instituições quanto micro, envolvendo grupos familiares ou associações, sendo assim, elas não estão contidas primariamente em um

indivíduo, mas são construídas no contato entre dois ou mais indivíduos, entre grupos, criando toda uma rede de variações emocionais possíveis, conclui-se, portanto, que

no curso da vida cotidiana, a emoção não é uma substância, uma entidade indescritível, um estado imóvel e imutável que pode ser encontrado sob a mesma forma e nas mesmas circunstâncias no conjunto da espécie humana. Ela é uma tonalidade afetiva que cobre como uma mancha de óleo o conjunto dos comportamentos e não cessa de continuamente se modificar cada vez que a relação com o mundo se transforma ou que os interlocutores mudam. (LE BRETON, 2009, p. 208).

Então, num primeiro momento, parece estranho articular este autor da antropologia das emoções e do corpo, que faz uma crítica ao naturalismo e universalismo, com um filósofo que parte da premissa de uma única substância da qual tudo faz parte onde tudo é determinado, e que realiza uma longa lista de definições dos afetos, como se fizesse da mesma maneira como os naturalistas e universalistas, em classificar e dividir emoções primárias e variantes, e generaliza-las como semelhantes para todos os seres.

Todavia, serão demonstrados brevemente alguns pontos principais que não apenas revelam que o pensamento de Espinosa irá contra ao universalismo de concepção abstrata das emoções e um naturalismo de cunho biológico, como também se articula com a idéia das emoções ocorrerem através de relações.

Em primeiro lugar, é importante notar que na questão sobre a primazia da razão e mente sobre as emoções, Espinosa deixa bem claro na sua proposição que a mente sozinha não consegue realizar a transformação ou exclusão de um afeto, mas somente graças a outro afeto, ou seja, “um afeto não pode ser refreado nem anulado senão por um afeto contrário e mais forte do que o afeto a ser refreado”(SPINOZA, 2008, Parte IV, Prop. 7, p. 275), disso resulta que somente a partir de um afeto é que é possível, concomitantemente, a mente realizar também uma transformação do afeto, lembrando do conceito de paralelismo tratado anteriormente.

Em segundo, apesar de sua lista detalha de definição dos afetos, colocando a alegria, tristeza e desejo como afetos primários, Espinosa não realiza um universalismo excluindo as singularidades de cada ser, ou seja, embora Espinosa coloque a existência dos afetos primeiros em todos os seres, as relações de cada um com outros seres e corpos é sempre singular relativa à natureza de cada ser. Primeiramente, por que Espinosa dirá que todos os seres não são uma substância, tal como dizia Descartes, em Espinosa só existe uma única substância (em si e por si) que ele denomina de Deus (sendo radicalmente distante e mesmo oposto da tradição teológica-metafísica) que é absolutamente infinita, única, eterna e imanente, da qual conhecemos apenas dois atributos: a extensão e o pensamento, e todos os seres existentes são modos finitos desta substância infinita, modificações dos atributos citados, e, portanto, cada ser possui uma natureza única e singular.

A singularidade da natureza cada ser fica mais evidente com o primeiro postulado da parte III de seu livro, onde ele postula que o corpo humano pode ser afetado de muitas maneiras, ora aumentando ou diminuindo sua potência (e, portanto, a potência da mente, lembrando do paralelismo), ou pode não ser afetado de nenhuma maneira pela relação entre seu corpo e o outro corpo não terem nenhum tipo de concordância quanto às suas naturezas. Outras proposições revelam o caráter singular de cada natureza, como, “homens diferentes podem ser afetados diferentemente por um só e mesmo objeto, e um só mesmo homem pode, em momentos diferentes, ser afetado diferentemente por um só e mesmo objeto” (SPINOZA, 2008, Parte III, Prop. 51, p. 221) e “um afeto qualquer de um indivíduo discrepa do afeto de um outro tanto quanto a essência de um difere da essência do outro” (SPINOZA, Parte III, Pro. 57, p. 233).

A partir do postulado e dessas proposições, bem como da teoria dos afetos que será mais elaborada adiante, fica um pouco mais evidente que, para Espinosa, cada ser tem uma potência própria para afetar e ser afetado que lhe é única e singular, e que essa mesma potência para afetar outros seres e ser afetado é referente sempre a um grau de concordância ou discordância com a natureza desses mesmos outros seres e coisas, ou seja, todo afeto em Espinosa é sempre relacional, da mesma forma como

para Le Breton as emoções e sentimentos se constroem a partir das relações e interações entre os atores.

Um ponto a ser salientado novamente é que, embora Espinosa realize uma classificação dos afetos como se estes fossem universais, pela singularidade de cada ser, a relação com outros corpos e seres será sempre diferente em duas escalas: intensidade e qualidade. Isso quer dizer que para cada corpo que o meu corpo se encontra, para cada ser que eu me relacione, o afeto será sempre variável na qualidade (ser afetado, de maneira será) e variável na intensidade (mais ou menos afetado, até mesmo indiferente). É o caso que ele oferece da música, por exe, que para um erudito em música ela se apresenta em um alto grau de qualidade e intensidade, para um apreciador comum, pode ser em uma escala menor e para o surdo ser completamente indiferente.

Por último, no prefácio da parte IV da “Ética”, Espinosa realiza uma longa crítica sobre a questão do universal e da teleologia, ou noção sobre as causas finais existente para toda ação, e

Esse modelo universal e abstrato de natureza humana e de mundo decorre, justamente, de estarmos no primeiro gênero de conhecimento, a imaginação, pois, dirá Espinosa, os homens têm o hábito de formar ideias universais das coisas e seres, sejam naturais ou artificiais, e que tudo o que existe, existe em função de algum fim último, e reduzimos tudo a um único gênero absoluto e a partir disso comparamos os indivíduos entre si em relação a esse gênero absoluto a fim de verificar se estão mais próximos ou não desse gênero e, tudo isto, em decorrência de um preconceito natural oriundo de estarmos afetados imaginativamente pelas coisas, através do nosso conhecimento parcial do mundo, sem que nosso esforço seja dirigido ao real conhecimento dos indivíduos e coisas que são todos singulares, ou seja, únicos. (PRADA, 2015, p. 63).

Até o presente momento foi realizada uma série de articulações entre a antropologia do corpo e das emoções do antropólogo David Le Breton e da filosofia de Espinosa, mostrando que, apesar das evidentes diferenças, há também possibilidades

de realizar algumas pontes entre os dois autores a fim de criar uma análise que promova um olhar atento sobre o corpo e as emoções e afetos, através de uma base filosófica e antropológica.

2.3 Os Afetos em Espinosa

A subjetividade tem como elemento intrínseco a afetividade, aqui entendida como sentimentos e emoções que são apresentadas em relação a prazer e desprazer, bem como intensidades em variações, segundo Sawaia (2011), e que, distante das concepções filosóficas tradicionais, a afetividade é vista como elemento positivo de análise, para se compreender a realidade cotidiana de pessoas em situações de sofrimento como dito anteriormente.

Para compreender a importância da afetividade e como ela se relaciona com a subjetividade se faz necessário retomar de maneira a chamada “teoria dos afetos” no pensamento do filósofo holandês Espinosa contida em sua obra intitulada “Ética”, para então se ter uma síntese do que é o sofrimento ético-político, e a importância desse conceito na compreensão da vivência cotidiana e diária dos usuários do transporte público.

Para abordar a questão do sofrimento no aspecto de uma teoria contemporânea da subjetividade relacional sem cair em um subjetivismo epistemológico e psicológico ou realizar uma análise baseada apenas em dados de pesquisas estatísticas de qualidade de vida, que não abordam o aspecto da subjetividade e se baseiam em parâmetros abstratos, a questão será abordada por um viés inteiramente diferente.

A teoria da afetividade humana de Espinosa poderá dar uma base para um olhar diferente para a problematização do subjetivo na pesquisa sociológica e antropológica, bem como servirá de articulação e conexão com os outros autores. Será preciso fazer uma digressão relativa ao tema, para explicar de maneira mais detalhada as ideias principais de Espinosa que são importantes para este trabalho, finalizada esta digressão e explanado os pontos necessários, será feita uma ligação com o foco do trabalho, e a síntese sobre o que é o sofrimento ético político ficará evidente.

A obra magna deste filósofo, intitulada “Ética”, é um tratado sobre os afetos, paixões, numa tentativa de compreendê-los racionalmente e encontrar uma conduta passível de ser aplicada na vida a fim de conquistar uma vida virtuosa que lute contra a servidão das paixões, da escravidão e tirania de outros, realizando uma reflexão crítica sobre liberdade e democracia, bem como sobre as relações entre alma e corpo, confrontando as teses cartesianas e superando-as.

Como base para desenvolver o pensamento dele neste trabalho, será utilizada uma citação de seu livro, que sintetiza bem suas ideias principais que aqui se deseja tratar, que será analisada ponto a ponto, para haver uma compreensão mais adequada do que se tratará o conceito de sofrimento ético-político:

Se uma coisa aumenta ou diminui, estimula ou refreia a potência de agir de nosso corpo, a idéia dessa coisa aumenta ou diminui, estimula ou refreia a potência de pensar de nossa mente.

Vemos assim, que a mente pode padecer grandes mudanças, passando ora a uma perfeição maior, ora a uma menor, paixões essas que nos explicam os afetos de alegria e da tristeza. Esc. Assim por alegria compreenderei, daqui por diante, uma paixão pela qual a mente passa a uma perfeição maior. Por tristeza, em troca, compreenderei uma paixão pela qual a mente passa a uma perfeição menor. Além disso, chamo o afeto da alegria, quanto está referido simultaneamente à mente e ao corpo, de excitação ou contentamento; o da tristeza, em troca, chamo de dor ou melancolia. Deve-se observar, entretanto, que a excitação e a dor estão referidos ao homem quando uma de suas partes é mais afetada do que as restantes; o contentamento e a melancolia, por outro lado, quando todas as suas partes são igualmente afetadas. (SPINOZA, Parte III, Prop 11, Esc., 2007, p.177).

Aqui retomamos o que foi elaborado anteriormente neste capítulo sobre a relação existente entre o corpo e a mente, suplantando o dualismo clássico, fica mais clara agora a importância da crítica realizada, pois agora pode-se vislumbrar a importância que essa relação possui para este trabalho.

Dada a conexão necessária entre corpo e mente, e que a ordem das ocorrências são as mesmas para ambos, decorre que, o que o corpo padece a mente também irá padecer, e o que a mente padecer o mesmo ocorrerá com o corpo, ou seja, a noção clássica em Descartes de que as paixões do corpo impedem a alma e razão de

expandirem, não ocorre aqui, portanto, novamente citando o que foi dito antes, o corpo se torna vital para o conhecimento do mundo, sendo que a mente é ideia do corpo, ou seja, um corpo que sofre é uma mente em sofrimento, ao contrário, um corpo que pode agir em sua potência terá uma mente igualmente potente. Esse processo de conhecimento das coisas e dos seres ocorre pelo que ele chama de *afecções*, que são os encontros do corpo com outros corpos, que produzem imagens e sensações desses encontros no corpo e na mente, e das afecções decorrem ao mesmo tempo os chamados *afetos*:

Por afeto compreendo as afecções do corpo, pelas quais sua potência de agir é aumentada ou diminuída, estimulada ou refreada, e, ao mesmo tempo, as idéias dessas afecções. Explicação: Assim, quando podemos ser a causa adequada de alguma dessas afecções, por afeto compreendo, então, uma ação, em caso contrário, uma paixão. (SPINOZA, Definições, Parte III, 2007, p. 163).

As afecções seriam então, o encontro do corpo com outros corpos, trata-se de quantidade, em um sentido estritamente material e o afeto é a intensidade e qualidade que advém destes contatos, intensidade variável que aumenta ou diminui, quando aumenta é alegria, e quando diminui essa potência para agir, é tristeza, e essa variação de potência ocorre, simultaneamente, no corpo e na mente, ou seja, ao contrário do pensamento tradicional filosófico e religioso, do qual a alma/mente se elevava quando o corpo padecia, e no prazer corporal a alma padecia, em Espinosa há uma relação direta entre os dois, então, quando o corpo padece a mente também padece, o corpo estando constrangido, a alma também é constrangida, a potência de um está ligada a outro, havendo a diminuição da potência do corpo, a mente também tem sua potência diminuída, e disto decorre que nossa capacidade para a ação é diminuída ou refreada, conclui-se, portanto, que um corpo impotente é uma mente e alma impotentes.

Nas paixões, para Espinosa, estamos sempre na escravidão, sobretudo nas paixões tristes que nos separam de nossa capacidade de agir, nesse estado somos incapazes ainda mais de controlar nossos afetos, ficando ao sabor do acaso e da tirania de outros, como colocado no prefácio da parte III da *Ética*, estamos à mercê de nossa imaginação e fantasias, sem o adequado uso da razão e de alcançar o conhecimento

das noções comuns, ou seja, das relações entre as coisas, entre aquilo que nos afeta e afetamos em outrem, daquilo que convém a nossa natureza e, com isso, convém a nossa subjetividade e nos traz alegria, e, por outro lado, afastar aquilo que não convém a nossa natureza, que traz tristeza, nos destrói e nos torna impotentes.

Neste ponto, torna-se inicialmente mais clara a questão do sofrimento em Espinosa de uma forma mais geral, na qual o sofrimento está relacionado aos afetos tristes, as paixões, que são aquilo que diminui ou refreia nossa potência para a ação, levando-nos para a dor, quando uma das partes do corpo é mais afetada que outras, ou melancolia, quando todas as partes são igualmente afetadas e, da mesma forma, a mente é afetada, levando a apatia, o que em termos contemporâneos, pode-se denominar como depressão.

Pode-se sintetizar, portanto, a ideia geral delineada aqui e sua relevância, posto que as adversidades que os usuários do transporte público enfrentam diariamente causam, em sua maioria, afetos negativos como poderá ser notado nas entrevistas, causando assim, a sensação de impotência, posto que “quando a mente imagina sua impotência, por isso mesmo, ela se entristece” (SPINOZA, Proposição 55, Parte III, 2007, p. 227), ou seja, pode-se considerar que, de maneira geral, as subjetividades são entristecidas e, com isso, impotentes.

Sobre a afetividade fica uma questão teórica a ser elucidada, mas não menos importante, dada a articulação que está sendo elaborada neste trabalho entre antropologia das emoções e a teoria dos afetos de Espinosa: a relação possível a ser feita entre emoção/sentimento e afeto, ou seja, conforme demonstrado nas partes anteriores o que são emoções para Le Breton e o que são afetos para Espinosa, fica a ser resolvida a questão se ambos podem ser considerados iguais conceitualmente ou minimamente semelhantes.

Para a filósofa Chantal Jaquet, estudiosa da filosofia de Espinosa, os termos “emoção” e “afeto” não se opõem pelo fato de que o próprio filósofo holandês usa algumas vezes o primeiro termo em conjunto com o segundo. Jaquet (2011) ressalta no capítulo “A mudança terminológica e o problema da tradução” as inúmeras

dificuldades para a tradução do termo em latim de Espinosa, bem como as próprias variações internas que Espinosa propõe em seu livro “Ética” sobre o conceito de afeto³, todavia, ela deixa claro que,

O conceito de emoção, embora raro, está presente em Espinosa e é sinônimo de afeto. Assim, na parte IV da *Ética*, é dito que “o verdadeiro conhecimento do bem e do mal excita emoções da alma” (*animi commotiones*) (E IV, prop. 17, esc.) Ora, visto que o verdadeiro conhecimento do bem e do mal é definido como um afeto, é claro que os dois termos remetem um ao outro e se recobrem. O próprio Espinosa corrobora essa conclusão assimilando várias vezes os afetos às emoções, na proposição 2 da *Ética* V, onde se refere a “uma emoção da alma ou um afeto” (*animi commotionem, seu affectum*) (...)

Se não há lugar para opor o *affectus* à *commotio*, o uso massivo do primeiro termo mais do que o do segundo visa a atrair a atenção sobre o caráter original da definição espinosista (...) Espinosa retoma as duas acepções do termo sob a unidade de um conceito que compreende ao mesmo tempo uma afecção corporal e uma modificação mental. O afeto concerne, portanto, primeiramente ao corpo enquanto pode ser modificado em virtude de sua natureza e da de suas partes. (JAQUET, 2011, pp. 101-103).

Portanto, assim como Le Breton (2009) não faz nenhuma distinção entre emoções e sentimentos, entre afeto e emoção também não se fará, como ressalva, porém, para manter o rigor do trabalho tanto em seus termos teóricos quanto analíticos, será feita

³ É possível citar outros exemplos sobre essa questão: para o psicanalista e filósofo André Martins, em entrevista oferecida ao Portal Ciência e Vida, irá responder à pergunta sobre o que é o afeto em Espinosa: “É próximo de sentimento, mas não é exatamente sentimento. Poderíamos dizer que sentimentos são afetos, mas precisamos entender por afeto no sentido mais amplo” (MARTINS, s/d, Com os pés na vida real).

Em um dos livros de Deleuze sobre Espinosa há um glossário dos termos da *Ética* que ele elaborou, o filósofo francês no verbete “Afecções, Afetos” usa algumas vezes “afetos” e “sentimentos” de maneira correlata, como por ex: “Essas durações ou variações contínuas de perfeição são chamadas afetos, ou sentimentos” (DELEUZE, p. 55, 2002)

Por último, no artigo da pesquisadora Bader Sawaia, utilizado neste trabalho sobre o sofrimento ético-político, conjugado nas teorias de Espinosa, Heller e Vigostky, irá comentar em uma nota de rodapé o que entende por afetividade: “Afetividade é, aqui entendida como a tonalidade e a cor emocional que impregna a existência do ser humano e se apresenta como: 1) sentimento: reações moderadas de prazer e desprezo que não se refere a objetos específicos. 2) Emoção, fenômeno afetivo intenso, breve e centrado em fenômenos que interrompem o fluxo normal da conduta.” (SAWAIA, p. 100, 2011) e em seguida diz “Os autores acima citados (entre eles, Espinosa,) concebem a emoção positivamente” (SAWAIA, *ibidem*)

uma sutil distinção, posto que como explicado anteriormente, o termo “afeto” contém uma amplitude maior.

A seguinte distinção será feita, que o afeto será sempre a potência ora aumentada ou diminuída de cada ser, referida tanto a seu corpo como mente, e a emoção como o significado que um indivíduo dá à sua situação vivida no cotidiano em relação ao seu próprio corpo e vida, à sua variação interna sentida como potência ou impotência. Fica assim, que o afeto capte de maneira ampla a situação em que se encontre o usuário, e a emoção o sentido que ele lhe dá a partir de suas experiências culturais e particulares a essa situação.

2.4 Definição da categoria temática de sofrimento social

A partir de agora adentraremos a quarta parte deste capítulo, onde será oferecida uma definição para o que chamamos de sofrimento social e uma análise expansiva do que esta definição pode oferecer como foco principal para este trabalho e o motivo para tal.

Será apresentado o conceito chave intitulado “sofrimento ético-político” da pesquisadora Bader Sawaia, no qual aborda duas dimensões do sofrimento das pessoas no cotidiano, depois este conceito chave será aprofundado e mais elaborado com Espinosa e sua chamada teoria dos afetos como explicitado anteriormente, partindo da ideia do sofrimento diário como uma diminuição da potência de cada indivíduo, da sua afetividade, criando uma subjetividade perpassada por afetos negativos, e, por fim, as formas de resistência que cada indivíduo possui, na forma de “táticas”, conceituadas por Michel de Certeau, como “artes do fazer” nos combates às adversidades.

Ao usar o conceito de sofrimento nesta pesquisa, é preciso primeiramente realizar algumas ressalvas importantes antes de prosseguir com o aprofundamento do conceito

e seus usos e apropriações no campo das ciências sociais, bem como justificar a categoria de sofrimento e dor para este trabalho.

Khoury (1999) já buscava em sua pesquisa na antropologia das emoções apresentar a dor/sofrimento como categoria para entender o conceito de humano e sociedade como proposta metodológica para pesquisar a dor nas inter relações entre indivíduo e sociedade.

Neste artigo, o antropólogo Khoury (1999) expõe três vertentes possíveis de pesquisa nas quais a dor e o sofrimento insere-se como objeto de pesquisa: a primeira vertente seria um campo institucional onde a dor e o sofrimento seja elemento de interação e de relacionamento social de tempo e espaço deste local, como um hospital. Outra vertente possível seriam situações institucionais, eventos trágicos ou exposição de populações a determinados riscos que fazem emergir um sofrimento social vivenciado por essa população situações e, por último como a dor e o sofrer fazem parte da experiência individual de sujeitos, como processo singular de vivência de cada um, inseridos em um dado grupo ou sociedade.

Creemos que este trabalho se insere de maneira transversal entre a segunda e terceira vertente, visto que a população pesquisada neste trabalho encontra-se em uma situação que lhe causa um sofrimento diário tanto afetivo quanto corporal, ainda que não seja uma exposição prolongada relativa a um único local, no entanto, com a exposição diária referente aos mesmos espaços, existindo também diversas formas sociais que são fabricadas em nossa sociedade para lidar com a dor e o sofrimento relativo às adversidades encontradas no cotidiano do transporte público.

Essa categoria da dor e do sofrimento encontra-se plenamente aceitável segundo o autor, visto que,

O conceito de dor, por exe, variaria segundo expressões socialmente aceitas em um tempo e lugar de uma sociabilidade exercitada, fazendo parte de um conteúdo cultural determinado e presente em todos os indivíduos sociais que compartilhassem essa mesma rede de relações. (...) A dor, o sofrimento , assim, fariam parte desse emaranhado de

configurações produzidas e vividas por uma sociabilidade específica. (KHOURY, 1999, pp. 76-77).

Neste artigo Khoury discorre sobre a atenção de alguns autores clássicos sobre a questão da dor e do sofrimento, na clássica relação entre indivíduo e sociedade, sobre as configurações específicas de expressão acerca da dor e do sofrimento, assim como a apropriação individual de cada um desses elementos, em uma relação intrínseca e relacional entre o indivíduo e a sociedade que vive.

Isto significa então, que a dor não é meramente física, conclusão esta compartilhada também por Le Breton,

De uma condição social e cultural para outra, e conforme sua história pessoal, os homens não reagem da mesma forma a um ferimento ou a uma afecção idênticos. Seu limiar de sensibilidade não é o mesmo. A atitude em relação à dor nunca é petrificada, é em potência, provável, mas não garantida. Às vezes, essa atitude revela resistências insuspeitadas ou, ao contrário, fragilidades inesperadas, mas passa também pela modulação própria às situações particulares. A anatomia e a fisiologia são insuficientes para explicar essas variações sociais, culturais, pessoais e até mesmo contextuais. (LE BRETON, 2013, p. 14).

Ou seja, para além da questão física, ela é afetiva, porque se relaciona a uma rede simbólica na qual o indivíduo está imerso, relativa sempre a um tempo e espaço específicos e, portanto, mutáveis ao longo das gerações e mudanças ritualísticas de se comportar com e diante da dor e do sofrimento.

Interessante notar que, nesse trecho de Le Breton citado, pode-se mais uma vez articula-lo com Espinosa como feito anteriormente, pois o antropólogo coloca como, a partir da singularidade de cada um, ninguém reage da mesma maneira à mesma afecção, sempre em potência, modulada e variável, remetendo ao que foi explicitado na teoria dos afetos do filósofo holandês.

Retomando sobre o assunto da dor e sofrimento, Khoury conclui que,

Indivíduos e sociedade fundam e fundam-se simultaneamente em uma razão discursiva específica que organiza uma cosmologia e cosmogonia orientadoras de suas visões de mundo, instauradoras de olhares singulares sobre si, e sobre o outro, estabelecedor de trocas complementares e equivalentes, que articulam o socius como argumento cultural como a um modo de vida e as narrativas daí inerentes.

(...) Como uma categoria social de entendimento, a dor indicaria assim caminhos profícuos de pesquisa para compreensão do significado do humano nas relações sociais e nas diversas formas de sua ericção e sentidos. Uma ciência social da dor passaria assim pelos significados intrínsecos à constituição e a construção da emoção, da subjetividade, como fundamento para a compressão do social e do humano dele e nele inerentes, e à resignificar o indivíduo social em suas relações tensionais de subsunção e emersão ao coletivo. (KHOURY, 1999, p. 82).

Pensar em sofrimento muitas vezes refere-se a ideia de uma dor relacionada a um indivíduo particular, seja uma angústia física ou psicológica, mas sempre tendo em vista um indivíduo e suas impressões emocionais particulares. Contudo, a noção de sofrimento que se pretende utilizar aqui não abarca a ideia do sujeito da psicologia, quer dizer, a noção de um sujeito em si mesmo, que possui uma substância, trans-histórico, encapsulado em sua razão e consciência, apartado de seu meio e da História, não se trata de um sujeito da filosofia tradicional cartesiana nem do sujeito da consciência e da psicologia, individualizado, mas sim, de um sujeito em relação, e, portanto, a noção de sofrimento será calcada no conceito de subjetividade.

Trabalhar com a subjetividade, portanto, é trabalhar com as relações que se dão entre sujeito e outros sujeitos, entre sujeitos e o espaço no qual ele se desloca e habita, é através e nas relações que emerge a subjetividade,

Em Espinosa, há também outro elemento extremamente importante. Elemento que, pelo aporte de Nietzsche ao pensamento contemporâneo, expressar-se-á, em época contemporânea, na filosofia de Deleuze e de Foucault. Trata-se da definição de *subjetividade* – da subjetividade política como do conceito de subjetividade *tout court* – como produto de um conjunto de relações. Não há mais, portanto, quando se define o sujeito, a possibilidade de fazer repousar sua definição em elementos metafísicos (...) Dessa maneira, portanto, o sujeito é definido por meio de sua relação com o conjunto, o que significa dizer (estamos nos repetindo) que o sujeito não possui

subsistência a não ser na relação, e que as qualificações jurídicas e políticas podem chegar-lhe somente do jogo da interação. (NEGRI, 2003, p. 141-142).

As pesquisas acerca da mobilidade urbana se concentram no transporte individual, em questões macro econômicas ou técnicas, e um enfoque maior sobre a subjetividade e o cotidiano acabam ainda por serem poucos estudados. Na subjetividade, se trabalhará com a afetividade e emoções no seu aspecto social, é um sofrimento que permeia e atravessa todos os corpos e sujeitos na relação com o espaço e a vivência diária dos transtornos no transporte público, é um sofrimento onde o seu início não tem no sujeito em si, mas que o atravessa, o impacta e produz um tipo de vida que está no embate diário com o espaço e outros corpos.

Reunindo todas as informações passadas até este momento, tem-se então, corpo e mente com uma relação intrínseca, na qual o corpo assume um papel importante nessa relação de receptor do mundo externo através das relações que trava com outros corpos, essa relação não é hierárquica, um não é superior a outro, ao contrário, a relação é simultânea, um corpo passivo é uma mente passiva, e um corpo ativo é uma mente ativa, a partir das afecções, temos concomitantemente os afetos, que são variações intensivas de alegria ou tristeza, ou seja, quando aumenta a potência do corpo e mente para a ação, ampliando nossas capacidades de afetar e ser afetado nas relações, temos afetos alegres, e quando nossa potência do corpo e mente é diminuída ou refreada, nos inibindo a ação, impossibilitando corpo e mente e para novas relações de afetos, são afetos tristes, estamos na dor, quando existe uma parte mais afetada por outras, ou melancolia, quando todas as partes estão igualmente afetadas de tristeza.

Em síntese, o sofrimento ético-político abrange as múltiplas afecções do corpo e da alma que mutilam a vida de diferentes formas. Qualifica-se pela maneira como sou tratada e trato o outro na intersubjetividade, face a face ou anônima, cuja dinâmica, conteúdo e qualidade são determinados pela organização social. Portanto, o sofrimento ético-político retrata a vivência cotidiana das questões sociais dominantes em cada época histórica, especial a dor que surge da situação social de ser

tratado como inferior, subalterno, sem valor, apêndice inútil da sociedade. Ele revela a tonalidade ética da vivência cotidiana da desigualdade social, da negação imposta socialmente às possibilidades da maioria apropriar-se da produção material, cultural e social de sua época, de se movimentar no espaço público e de expressar desejo e afeto. (SAWAIA, 2011, p. 106).

O sofrimento ético-político pode ser dividido, portanto, de duas maneiras como categoria de análise. Primeiro, no seu aspecto ético, que se define pelas relações que se estabelecem entre sujeitos, e desses com o próprio espaço de circulação e convivência, ético porque trata das relações afetivas, e, portanto, da subjetividade que percorre todos os seres que estão nestas relações, e aqui se insere, sobretudo a dimensão do sofrimento, é na ética, das micro-relações, que ele acontece e perpassa o corpo de cada um. Segundo, no aspecto político, como dito antes, aqui também ocorre o plano afetivo e subjetivo, posto que no pensamento de Espinosa, ética e política não são dissociadas, e sim, conjuntas, todavia, o aspecto político está referido a organização social na qual os sujeitos estão distribuídos, no caso de Espinosa, sua política está sempre referida à democracia como melhor forma de governo onde as potências de cada um podem ser melhores elevadas e assim as pessoas possuem uma vida livre e com uso adequado da razão.

Após a explanação acerca dos pontos principais da filosofia de Espinosa para definir o que é o sofrimento ético-político, agora é possível estabelecer a forma pela qual ele será utilizado e o motivo de sua escolha para nortear a pesquisa.

Conforme foi mostrado, a preocupação do filósofo holandês com os afetos e paixões, não implica, como é de maneira geral nas teorias sobre emoções, um sentido para as emoções para o sujeito enquanto ser particular, ou uma representação social da emoção enquanto produto cultural e que permite trocas simbólicas e interacionais, no caso de sua filosofia, trata-se de uma “filosofia prática”, uma práxis, para Espinosa, os afetos são efeitos mediados por relações que transformam os seres, sua natureza e potência, sendo mais capazes de afetarem e serem afetados, ou, ao contrário, terem sua amplitude de vida reduzida, sendo assim, não há a busca de um sentido da

emoção e não se torna importante uma representação social dela, mas trata-se da relação imediata dos seres com outros, a ética, e da organização social na qual estes seres estão inseridos, a política impactando diretamente em suas potências e naturezas, conseqüentemente, na liberdade ou escravidão de seres e multidões.

O motivo da escolha tanto do pensamento espinosiano como deste conceito está implicado no campo dessa pesquisa que é a vivência diária dos usuários do transporte público, especificamente no sistema metroviário. Com os dados estatísticos citados anteriormente, temos uma ideia próxima do cotidiano vivido por estes usuários, além das imagens que assistirmos constantemente em reportagens na televisão, milhares de pessoas se deslocam por horas em seus trajetos através da cidade, muitas vezes em condições pouco confortáveis, tendo que disputar diariamente espaço com outras pessoas, tendo seus corpos prensados, padecendo de dores, *stress*, raiva, ansiedade, frustrações, tanto no período matutino para ir ao trabalho ou local de estudo, como no retorno para casa, saindo muito cedo e retornando tarde, sempre em condições precárias, piorando este cenário quando surgem problemas no trajeto, como panes na linha do metrô, paradas, chuva, que causam ainda mais transtorno para os usuários.

Sendo assim, o sofrimento é um duplo constrangimento: físico e afetivo. Constrangimento físico, pois decorre das afecções e dores sofridas ao longo do tempo de deslocamento, do corpo constrangido diariamente pela falta de conforto, aperto, o esgotamento de resistir por um longo tempo de pé, muitas vezes de mal jeito, o corpo que espera, que é apertado, empurrado, agredido. E constrangimento afetivo, pelos efeitos causados na subjetividade de todos, perpassando um sofrimento social que é vivenciado todos os dias, e a pergunta a se fazer é justamente quais são estes efeitos na subjetividade, até que ponto essa vivência diária da superlotação, dificuldades no deslocamento, contribuem para geração de afetos tristes que desgastem a vida da população, que torne impotente cada um dos usuários em suas vidas, ações, em suas capacidades físicas e mentais.

Contudo, na Ética, ele realiza um combate à escravidão pelas paixões tristes como da tirania de um governo totalitário ou fundamentalismo religioso, que provocaria

essas paixões tristes, enfocando principalmente os afetos do medo e da esperança, e este combate se encontra no cerne da natureza de cada ser e sua potência, ainda mais quando se compõe com outras naturezas formando uma multidão.

2.5 O sofrimento e as resistências no cotidiano

No início do primeiro capítulo foram mostrados alguns dados estatísticos sobre a atual situação da mobilidade urbana, para deixar mais próxima a realidade que os usuários convivem diariamente, tais como o tempo despendido no deslocamento pela cidade, a superlotação do sistema metroviário, o tempo de espera em pontos de ônibus para o traslado para o metrô e na própria estações de metrô em horário de pico também são queixas constantes. Depois, foi definido o conceito de sofrimento ético-político elaborado pela psicóloga social Bader Sawaia, buscando sua fundamentação na filosofia de Espinosa, colocando este conceito como uma categoria de análise temática importante para a compreensão dos impactos na vida cotidiana dos usuários, na dimensão da subjetividade, em seus aspectos afetivos e corporais, e na dimensão política, da vida cotidiana de cada usuário, inserido em uma organização social contemporânea que poderia se denominar “sociedade de controle”, como proposta por Deleuze (1992) e de uma sociedade que conjuga a disciplina com uma posterior biopolítica por Foucault como explicitado no capítulo anterior, no qual existe como possibilidade de efeitos, um corpo esgotado assim como uma mente esgotada, com suas potências diminuídas, colocando estas pessoas no interior de um controle social afetivo, e tendo suas vidas possivelmente reduzidas nas capacidade de criar novas relações de afetos, possibilidades inventivas de viver, tendo suas práticas diárias do cotidiano automatizadas.

Nessas possibilidades propostas anteriormente, de conseqüências do corpo esgotado, são frutos de dispositivos de controle existentes em nossa sociedade,

Essas formas são, evidentemente, as do adestramento e da disciplina. As páginas essenciais de Nietzsche, em *A Genealogia da Moral*, ou as

descrições de Foucault, em *Vigiar e Punir*, são decisivas a esse respeito: trata-se de formar corpos e de engendrar um agente que submeta o corpo a uma autodisciplina. Em Nietzsche, é um corpo animal (que é preciso adestrar) e, em Foucault, um corpo anômalo (que é preciso disciplinar). E, através das páginas esplêndidas de Nietzsche e Foucault, é todo um sistema da crueldade que se impõe aos corpos. A crueldade não se confunde como a abominação da tortura, se bem que ambas interroguem um aspecto profundo do corpo: sua potência de resistir, sua resistência ao cansaço e ao sofrimento. Ambas questionam: o que o corpo pode suportar? (LAPOUJADE, 2002, p. 84).

Atualmente o corpo não é mais somente investido pelo controle, disciplina e biopoder, numa distribuição dos corpos no espaço e tempo, bem como de uma organização estatística que extrai um saber do corpo para realizar uma gestão da vida, morte, saúde, higiene, taxa de mortalidade e deslocamento no espaço público, mas também é investido por forças afetivas, por uma série de mecanismos que não é mais somente físico, no sentido do corpo mecânico e do corpo espécie, como aponta Negri (2003), mas da ordem dos afetos, de dispositivos que atingem uma subjetividade que atravessa o tecido social em todos os corpos e sujeitos.

Torna-se mais evidente agora a escolha pelos autores e propostas teóricas nesta pesquisa, pois o foco se torna os efeitos diretamente na vida de cada sujeito a partir das vivências corporais, que afetam sua potência do corpo e da mente, impactando diretamente nas suas práticas do cotidiano, e, com isso, transformando sua subjetividade e vida. Sendo assim, temos três níveis a serem observados: os afetos em relação a potência de vida de cada um, as emoções nos significados que cada um atribui ao seu sofrimento e, por fim, a subjetividade que engloba os dois na relação política de uma subjetividade produzida contemporaneamente nessa vida cotidiana.

Por isso, a pergunta pela resistência do corpo é fundamental, recordando que no aporte teórico em que se situa esse trabalho, a partir dos autores referidos na citação, mas, sobretudo de Espinosa, que toda subjetividade decorre do corpo, nas suas relações com outros corpos e objetos. Ora, nesta direção, temos os usuários diariamente em situações de desgaste e constrangimento constantes em um sistema de

transporte público deficitário, no qual há pouco investimento e que apresentam constantes problemas.

Qual o limiar mínimo que pode chegar a potência de cada um em que ainda seja possível a resistência? E de que maneira essa resistência pode ocorrer, em um cotidiano de adversidades presentes em um ciclo repetitivo?

No aporte teórico desta pesquisa, a começar por Espinosa, nenhum ser é completamente passivo, a resistência existe por condição sine qua non na potência de cada ser, Espinosa no seu livro “Ética”, irá utilizar um termo e conceito latino intitulado Conatus, que significa que “cada coisa esforça-se, tanto quanto está em si, por perseverar em seu ser” (SPINOZA, Prop. 6, Parte III, 2007, p. 173), ou seja, todo ser tem em si um esforço para perseverar na existência de si diante dos encontros do mundo exterior que ameacem a integridade física e afetiva.

Mas o conatus não pode ser confundido com resistência passiva, como se o movimento de perseverança fosse o de manter o sujeito fechado em si mesmo diante do que o confronta externamente, mas ao contrário, segundo o filósofo francês Laurent Bove, estudioso de Espinosa, o conatus é um dispositivo estratégico dinâmico de resistência,

O esforço é “estratégico” no sentido de que cada coisa é, em cada instante de perseverança, tão “perfeita” quanto pode sê-lo (tão “poderosa” quanto pode sê-lo em seus efeitos de conservação); tão “adaptada” ao mundo quanto pode sê-lo em função dos abalos que sofre e/ou dos abalos que produz, também em parte, em sua afirmação resistente, ou seja, em função de suas múltiplas trocas completas e paradoxais com o mundo.

(...)O esforço de perseverança é, pois, uma afirmação dinâmica consistente: é a constituição da coisa ou a coisa como constituição, disposição, afeição que é perseverante. É também uma afirmação dinâmica insistente: a coisa persevera na e pela disposição ou identidade consigo mesma (a relação dinâmica que lhe é própria na comunicação do movimento entre suas partes) do real de um ser singular. Trata-se, enfim, de uma afirmação dinâmica resistente: resistente na e pela sua afirmação. (BOVE, 2012, p. 1-2).

O importante de se ressaltar nessa definição mais filosófica conceitualmente do conatus como resistência, é o seu movimento dinâmico, ou seja, cada ser procura

novas formas de restabelecer um equilíbrio interno pelos afetos que recebe, sobretudo os tristes, para afirmar a sua natureza e perseverar na existência, mas esse equilíbrio não é estático, quer dizer, não é voltar ao que se era, como uma identidade mesma, mas procurar novas maneiras de se constituir nas relações com as coisas, por isso é dinâmico e afirmativo, por busca novas formas de continuar afirmando sua existência nos encontros que o afetem negativamente.

Em termos práticos, como visualizar e utilizar este conceito? Para estes questionamentos, é possível encontrar em Michel de Certeau (2012) a expressão sociológica e antropológica da resistência explicitado anteriormente de maneira filosófica.

Michel de Certeau (2012) parte de uma continuação e ao mesmo tempo tensão num diálogo constante com Michel Foucault, que realiza uma obra na qual sujeito, corpo e controle social através das tecnologias disciplinares e biopolíticas são eixos centrais de sua pesquisa. Apesar de diferenças metodológicas, o próprio autor diz que sua pesquisa é uma continuação naquilo onde achou que Foucault poderia ter se aprofundado mais, que denominou “antidisciplinas”, ou seja, as resistências e escapes ao olho do poder sempre vigilante através das batalhas do cotidiano.

Na obra “A Invenção do Cotidiano”, Certeau (2012) olha para o cotidiano do chamado homem ordinário, reconhecendo nele a capacidade de transformar os elementos culturais, consumo de valores e produtos culturais, não recebendo e aceitando de maneira passiva e conformada tais imposições, pelo contrário, o cotidiano tem rupturas constantes, pequenas operações, manobras, “artes de fazer”, como ele denomina, que permitem criar microliberdades e operações de subversão.

As práticas cotidianas para Certeau (2012) são divididas em dois conceitos centrais: as estratégias e as táticas.

Ambos os conceitos são um cálculo de forças, no caso, a estratégia é um cálculo e manipulação de forças a partir de um sujeito que pode ser isolado dos outros como um centro de poder que possa gerir sua força numa gestão a partir de um espaço próprio, como exemplo de Certeau oferece que este sujeito pode ser uma empresa,

cidade, exército, instituição científica ou governamental. Os postulados da estratégia são divididos em três:

- 1) a possibilidade de criação de um espaço que seja próprio, como uma base a partir de onde pode irradiar suas forças numa gestão e relação com uma exterioridade que cria para si, e essa exterioridade se define como algo, coisa que ameaça ou objeto de investimento por parte desse sujeito, como clientes ou concorrentes, inimigos, uma determinada região, objetos de pesquisa etc.
- 2) o corte instaurado por esse sujeito entre um próprio e um fora é operado em grande medida pelo que de Certeau chamará, a partir de Foucault, de uma prática panóptica, ou seja, a transformação de um lugar onde se permita transformar elementos estranhos em objetos que se possa vigiar, controlar e incluir em sua visão, podendo, pelo uso do espaço, realizando previsões e antecipações sobre os objetos e seres aí existentes.
- 3) por último, existe um poder do saber que permite a criação do espaço próprio e da gestão de forças em relação a uma exterioridade, organizando e controlando um espaço, o saber permite conquistar esse espaço e organizar as forças envolvidas nele. “Noutras palavras, um poder é a preliminar deste saber, e não apenas o seu efeito ou seu atributo. Permite e comanda as suas características. Ele se produz aí.” (CERTEAU, 2012, p. 94)

No caso da tática não há esse lugar próprio do sujeito, ele lida com o espaço que lhe é imposto, que habita, transita e opera em lutas, manobras e reapropriações, aproveitando-se de falhas na conjuntura de um dado poder para operar ressignificações, é o campo da tática do que seria considerado o fraco, logo,

Muitas práticas cotidianas (falar, ler, circular, fazer compras ou preparar as refeições etc.) são do tipo tática. E também, de modo mais geral, uma grande parte das “maneiras de fazer”: vitórias do “fraco” sobre o mais “forte” (os poderosos, a doença, a violência das coisas ou de uma ordem etc.), pequenos sucessos, artes de dar golpes, astúcias de “caçadores”, mobilidades da mão de obra, simulações polimorfos, achados que provocam euforia, tanto poéticos quanto bélicos. (CERTEAU, 2012, p. 46).

As estratégias estão no campo da visibilidade, estão presas a ela, já as táticas estão na obscuridade do cotidiano, como uma arte feita em segredo, uma arte produzida nas falhas das conjunturas do lugar próprio. Se a estratégia está ligada ao lugar, a tática é a operação no e através do tempo para criação de um espaço, ou seja, num dado instante de fragilidade se aproveita para realizar uma ruptura. Para Certeau, a tática está determinada pela ausência do poder, mas não que os fracos não tenham a possibilidade de realizar golpes que desestabilizam o sujeito de lugar próprio, por não deterem o poder e o saber do lugar próprio, eles operam no tempo como uma fissura para ressignificar aquilo que lhes é gestado como objeto exterior.

Estas práticas cotidianas do tipo táticas serão justamente as observadas e investigadas nesta pesquisa, atos como comer, estudar, circular, relacionar-se com familiares e seu próprio corpo sofrem impactos pela vivência do deslocamento, tempo e obstáculos diários, que impactos são esses e que práticas são operadas para realizar subterfúgios que permitam fôlegos são os fios condutores e os questionamentos constante a serem feitos.

Essa resistência pode ser articulada de certa maneira com a concepção do conatus de Espinosa, mediante a seguinte reflexão proposta por Certeau sobre as táticas no cotidiano, que

talvez respondam a uma arte imemorial, que não apenas atravessou as instituições de ordens sociopolíticas sucessivas, mas remonta bem mais acima que nossas histórias e liga com estranhas solidariedades o que fica aquém das fronteiras da humanidade. Essas práticas apresentam com efeito curiosas analogias, e como imemoriáveis inteligências, com as simulações, os golpes e manobras que certos peixes ou certas plantas executam com prodigiosa virtuosidade. Os procedimentos desta arte se encontram nas regiões remotas do ser vivo, como se vencessem não apenas as divisões estratégias das instituições históricas, mas também o corte instaurado pela consciência. Garantem continuidades formais e a permanência de uma memória sem linguagem, do fundo dos mares até as ruas de nossas megalópoles. (CERTEAU, 2012, p. 98).

As táticas poderiam ser então, as expressões ativa do conatus, ou seja, o movimento dinâmico afirmativo da resistência, da luta para expulsar de si os afetos

tristes, restaurando a potência diminuída, agindo no cotidiano buscando alternativas de confrontar ou contornar o sofrimento e as adversidades que o produz.

Para tentar observar e identificar as táticas realizadas no cotidiano dos usuários serão observados algumas situações e pontos centrais para nortear as entrevistas e a pesquisa, auxiliando na busca por estas informações. Tais pontos centrais são práticas do cotidiano da vida dos usuários que são comumente impactadas pelo sofrimento e transtorno do uso diário do transporte público, são eles: alimentação, trabalho, estudo, lazer e relações familiares. Essa observação permitirão observar os impactos sobre eles, ou, diferente do que se pensa, se eles não são impactados ou existem outros fatores envolvidos impactados, como a própria subjetividade.

A partir da narração dos entrevistados, será observado se esses indicadores surgirão espontaneamente, e de que maneira eles são impactados e como lidam e resistem a estes impactados, para que possa apreender como um todo o processo do sofrimento e formas de resistência.

Para conclusão deste capítulo e articulação com o próximo, resumiremos os pontos principais.

Primeiramente, foram realizadas articulações teóricas entre uma antropologia do corpo e das emoções de David Le Breton com a filosofia de Espinosa, mostrando as possíveis pontes entre os dois pensamentos, em uma crítica contra o dualismo clássico e ainda atual no pensamento das ciências humanas e da filosofia entre corpo e mente, e desta com as emoções, bem como a crítica de David Le Breton contra o naturalismo e universalismo das emoções, e como a filosofia de Espinosa também serve de contraponto a estas concepções.

Em seguida, se considerou a utilização do conceito de “sofrimento ético-político” como uma categoria de análise, fundamentado no pensamento de Espinosa, por não se tratar de um conceito e pensamento que cai em um reducionismo, seja psicológico e subjetivo do sujeito unitário, nem da sociedade como unidade total que produz indivíduos, mas em uma relação intrínseca e complexa de produção subjetiva que atravessa todos os sujeitos nas relações com o espaço e outros seres, sem depositar a

produção do sofrimento no indivíduo isolado e nem tampouco num sistema totalitário que se imporia ao indivíduo, mas numa “combinatória de operações” (Certeau, 2012).

O conceito de sofrimento ético político foi detalhado de maneira mais profunda, mostrando como funcionam as questões relativas aos afetos, a potência e como o sofrimento pode ser pensado não em termos individuais, mas em interação entre corpo, espaço, relação de força, disciplina, afetos, que produzem formas de vidas esgotadas através do esforço de enfrentamento diário, do corpo que não aguenta mais à mente que esgota, de seres que podem vir a ter uma subjetividade automatizada, permitindo mais facilmente um controle e organização social, no interior de uma sociedade de controle e de um biopoder.

Por fim, colocou-se a possibilidade da resistência, no qual todo ser possui um esforço para a afirmação da própria existência, e como se pode pensar esse esforço, denominado conatus, de maneira antropológica e sociológica, nas “maneiras de fazer” de Michel de Certeau, com as astúcias e manobras das “táticas”, fazendo uma articulação entre os autores e mostrando a coerência interna do arcabouço teórico da pesquisa.

3. VIAGENS PELO SUBTERRÂNEO

3.1 Procedimentos Metodológicos

A metodologia desta pesquisa se baseia em metodologias qualitativas, que se cruzam para fornecer uma apreensão a mais adequada possível e de maneira ampla sobre o tema deste trabalho.

As metodologias que compõem este trabalho são: a entrevista narrativa (EN) e observação de campo. A metodologia de pesquisa qualitativa foi escolhida, pois permitirá, através das duas técnicas supracitadas, realizando uma apreensão da vivência de cada entrevistado acerca dos acontecimentos diariamente no deslocamento pela cidade, tanto em profundidade, quanto em sentido e efeitos em suas práticas cotidianas, segundo Flick (2009), a pesquisa qualitativa é utilizada quando pesquisadores estão interessados em ter acesso a experiências, interações ou documentos no contexto desses aspectos, além de partir do princípio que o método e técnicas devem ser ajustados ao campo e objeto de estudo, a fim de buscar extrair desse campo todas as informações possíveis desejadas, na amplitude e profundidade de uma investigação que se abre à descrição e interpretações dos fenômenos estudados,

Em síntese, o objetivo da pesquisa qualitativa é apresentar uma amostra do espectro dos pontos de vista. Diferentemente da amostra do levantamento, onde a amostra probabilística pode ser aplicada na maioria dos casos, não existe um método para selecionar os entrevistados das investigações qualitativas. Aqui, devido ao fato de o número de entrevistados ser necessariamente pequeno, o pesquisador deve usar sua imaginação social científica para montar a seleção dos respondentes. Embora características sociodemográficas padrão possam ser relevantes, e certamente o são para questões políticas e de consumo, seria mais eficiente e produtivo pensar em termos de ambientes sociais relevantes para outros tópicos em questão. (GASKELL, 2014, p.70).

Considerando o problema de estudo deste trabalho, que é o sofrimento dos usuários do transporte público, especificamente o metroviário, incluindo outros temas possíveis de serem investigados, assim como os impactos na vida cotidiana, nos seus afazeres e subjetividade, e as resistências encontradas para lidar com as adversidades, a proposta da pesquisa qualitativa se torna a mais adequada, pois a partir dela será possível averiguar as diferentes narrativas, opiniões e representações sociais a partir deste cotidiano diário de enfrentamento dos obstáculos. Seria possível objetar ou questionar se trabalhar com um questionário de qualidade de vida não seria importante também, para verificar seu estado de saúde, todavia, o foco no trabalho não se restringe a sua saúde física e mental, colocados sob uma métrica analítica e quantitativa, a partir de padrões absolutos, mas todo o processo de vivência subjetiva dos usuários, ou seja, o que se pretendeu é, dada a evidência de um sofrimento recorrente no uso do metrô, verificar que impactos ocorrem, como sua subjetividade é afetada junto com suas práticas cotidianas, e, se há aí resistências, como elas se dão, não se presume de antemão a ideia de uma qualidade de vida a ser alcançada, ou que houvesse e se tornou pior, visto que a ideia é que tanto o cotidiano quanto a subjetividade se dão em forma de processo imanente com os acontecimentos sociais.

Para abranger a diversidade e heterogeneidade da população usuária dos metrô, foram entrevistados jovens, adultos e idosos de ambos os gêneros, a fim de ter acesso à vivência e experiência desses usuários do transporte metroviário. A justificação para a abrangência da amostra se deve ao fato da idade produtiva conforme o INSS ser de 18 a 65 anos para os homens, e 18 a 60 anos, para as mulheres, o que significa que todas estas faixas etárias inclusas façam uso do metrô. Por se tratar de um contingente alto de usuários do sistema metroviário, e da heterogeneidade dos grupos sociais que fazem uso dele, a tentativa será apreender através do perfil de cada grupo uma narrativa e representação social do sofrimento no transporte público, sendo assim, serão feitas entrevistas com seis usuários do sistema metroviário, que gastem o tempo médio de horas de deslocamento para realizar suas atividades e se utilizam do transporte público

como meio principal para seus deslocamentos diários a trabalho e ou/estudo, conforme dados da pesquisa realizada pela ONG Rede Nossa São Paulo mostradas no primeiro capítulo.

Os critérios, portanto, para selecionar os entrevistados tiveram por base a amplitude heterogênea dos usuários e a utilização da linha vermelha, independentemente do uso de outro tipo de transporte anterior usado para traslado até ela, mas que o usuário faça uso dela em seu trajeto e, por fim, que seja morador da zona leste. Sendo assim, foram selecionados um jovem, adulto e idoso do sexo masculino e uma jovem adulta e idosa do sexo feminino, para abordar as vivências de cada faixa etária e cada gênero no metrô.

Os dois adultos utilizam o metrô para se deslocarem até o local de trabalho e também estudo, Solange, 50 anos, mora em Arthur Alvim, trabalha como cabeleireira e utiliza o metrô para se deslocar nos horários de pico até o local de trabalho, retornando mais tarde da noite, já Rodrigo, 36 anos, morador de Mogi das Cruzes, se desloca até Guarulhos para trabalhar como intérprete de libras e até pouco tempo também fazia faculdade, utilizando-se de trem, metrô e ônibus em todo o seu trajeto, saindo logo cedo e retornando de madrugada para casa.

No caso dos jovens, Tatiana, 19 anos, do bairro Água Rasa, se desloca de ônibus até o trabalho, e depois vai até a faculdade a noite utilizando o metrô na linha vermelha, em um horário de contra fluxo, mas retornando no horário de fluxo noturno na saída dos alunos da faculdade, e Guilherme, 18 anos, também de Arthur Alvim, utilizava o metrô para ir a escola e agora utiliza apenas aos finais de semana para ir ao curso técnico.

Os dois idosos apresentam itinerários diferentes, Giovanni, 73 anos, aposentado e morador do bairro do Tatuapé, utiliza esporadicamente o metrô para se deslocar pela cidade a compromissos e lazer, na maioria das vezes não circula pelos horários mais problemáticos, mas chega em diversos momentos a ter que utilizar o metrô em horário de pico no final da tarde, e, por fim, Rosa Maria, 60 anos, residente no bairro de Belém,

se desloca para ir trabalhar, o qual pediu mudança de horário do trabalho justamente por dificuldades de se deslocar pela manhã.

O campo de pesquisa será o sistema metroviário e a linha vermelha, dando atenção especial para os quatro principais pontos de baldeação do Centro e Zona Leste que fazem parte da Linha Vermelha, a saber, Brás, República, Sé e Luz, por serem os pontos com mais superlotação e problemas apresentados, conforme informações já apresentadas, ou seja, que os entrevistados façam baldeação em algum desses pontos ou passem por eles.

Considerando os pressupostos teóricos dessa pesquisa, a pesquisa qualitativa foi considerada a mais adequada como já foi dito, sendo que as técnicas que foram utilizadas foram a Entrevista Narrativa, denominada EN, bem como uma observação de campo.

A entrevista narrativa cria uma situação de encorajamento, estimulando o entrevistado a narrar, contar e descrever uma história sobre algum acontecimento que se refira ao tema em vigência da pesquisa, que pode ser tanto de ordem pessoal como de um contexto histórico-social que presenciou, o que permite um rico detalhamento de informações e fluidez do relato para apreender o fenômeno que se deseja estudar, além disso, a entrevista narrativa surge como uma técnica crítica da entrevista padrão,

Ela é considerada uma forma de entrevista não estruturada, de profundidade, com características específicas. Conceitualmente, a ideia da entrevista narrativa é motivada por uma crítica do esquema pergunta-resposta da maioria das entrevistas. No mundo pergunta-resposta, o entrevistador está impondo estruturas em um sentido tríplice: a) selecionando o tema e os tópicos; b) ordenando as perguntas; c) verbalizando as perguntas com sua própria linguagem. (JOVCHELOVITCH & BAUER, 2014, p.95).

Sendo assim, a entrevista narrativa propõe regras para delimitar o entrevistador e assim permitir uma liberdade maior ao entrevistado, para que este possa se expressar

em sua própria linguagem e tempo ao narrar os acontecimentos. Apesar de críticas que dizem que existem fraquezas nessa metodologia, como expectativas incontroláveis na entrevista e regras consideradas por especialistas como irrealísticas, cremos que a entrevista narrativa foi a melhor técnica de entrevista para o propósito deste trabalho, visto que segundo Jovchelovitch e Bauer (2014), este tipo de entrevista é indicada para projetos que combinem histórias de vida e contextos sócio-históricos, como os exemplos dados de guerra, exílio político e perseguição.

Embora a pesquisa não esteja enfocando nenhuma biografia particular nem o registro de alguma ocorrência história, a tentativa de compreender o uso diário (ação recorrente) do uso do transporte público (mesmos espaços) e seus acontecimentos e impactos na subjetividade e cotidiano, consideramos a existência de uma narrativa a ser exposta, para identificar padrões que se repitam sucessivamente.

Visto que a pesquisa se propõe a apreender o cotidiano dos usuários do transporte público, e neste cotidiano, buscar os impactos que estes sofrem em suas vidas do ponto de vista subjetivo bem como em suas práticas cotidianas, a entrevista narrativa permitirá uma averiguação tanto em profundidade quanto extensão de possíveis tópicos que emergirão da narrativa, ou seja, a entrevista não será diretiva a determinados tópicos, embora eles estejam sob o olhar do entrevistador como por exemplo, o impacto em algumas práticas específicas em detrimento de outros, ou negligenciando outros aspectos ignorados pelo pesquisador,

O esquema que é produzido dessa forma permite ao entrevistado que o desdobramento de suas opiniões ocorra, o máximo possível, sem obstrução do entrevistador. Assim, esse método tornou-se uma forma de explicar o potencial das narrativas como fonte de dados para a pesquisa social. (FLICK, 2009a, p. 171)

Dessa maneira, a narração abarcará toda a vivência cotidiana do usuário em sua trajetória pela cidade no seu dia a dia, e dessa narração poderão ser extraídas as mais variadas informações, sobre o impacto dessas adversidades em suas vidas, em múltiplos aspectos: saúde, trabalho, família, estudo, etc.

As entrevistas foram realizadas em locais com pouco movimento e em comum acordo com os entrevistados ou em suas casas, as entrevistas foram gravadas em áudio e os nomes de todos os entrevistados foram preservados, sendo que os utilizados na pesquisa são pseudônimos.

Os procedimentos realizados para fazer as análises foram: transcrição das entrevistas, após uma leitura cuidadosa foi realizada uma codificação temática das entrevistas a partir da investigação de ocorrências padrões, ou seja, acontecimentos recorrentes nas narrativas dos entrevistados, procurando em seguida elementos chaves que constituíssem fundamentalmente um tema central comum entre as narrativas, sejam dos gêneros ou faixas etárias, até que todas as ocorrências padrões foram agrupadas em três eixos temáticos que serão denominados como: constrangimento físico, constrangimento afetivo, e um eixo que emergiu de forma contundente na questão de gênero, que foi sobre o assédio sexual e moral no metrô, um tema crônico no transporte público que só começou, de fato, a ter evidência na mídia recentemente.

Além das entrevistas, também foi feita uma observação de campo pelo autor, através do seu uso cotidiano pelo metrô, e, embora essa observação não se configure rigorosamente como uma pesquisa etnográfica, pode-se utilizar o caráter etnográfico enquanto observação atenta aos acontecimentos e processos que se sucedem no campo pesquisado.

Segundo Angrosino (2008) o método etnográfico permite conhecer a perspectiva direta das pessoas sobre o que o pesquisador deseja saber sem passar por uma filtragem externa através de enquete ou literatura investigativa sobre o tema, além de ajudar a definir um problema de pesquisa, avaliar resultados imprevistos, identificar participantes em um contexto social, registrar processos sociais e contextualizar a pesquisa quantitativa.

Ou seja, pode-se citar em primeiro lugar a problematização colocada nesta pesquisa que são os efeitos provocados na vida cotidiana através das condições adversas do transporte metroviário, se torna imprescindível um acompanhamento *in*

loco dos espaços de deslocamento e transição dos usuários para verificar estas condições e como os usuários reagem a elas. Em segundo lugar, não há uma literatura específica sobre a percepção destes usuários, o que sentem sobre o que passam cotidianamente nem os efeitos provocados em suas vidas, o que remete a necessidade de um método que permite colher dados dos locais, os problemas, registrando os dados através da percepção em conversas breves com usuários nas linhas dos metrô, estações, ouvindo conversas e observando em diversos horários diferentes.

Sobre a vivência particular do autor conforme relatada na introdução, o sofrimento social dos usuários da linha vermelha é o que mais se evidenciou ao olhar e, por isso, se tornou o tema central do trabalho, todavia, em se tratando de um ambiente familiar, não quer dizer que seja necessariamente conhecido, conforme Velho (1978) em seu texto “Observado o familiar”, a questão sobre a exigência da imparcialidade do trabalho científico como uma forma de rigor e credibilidade da pesquisa nas ciências humanas e pesquisas qualitativas já deixou de ser um tema em pauta, devidamente refutado, segundo ele por Howard S. Becker no texto “De que lado estamos”, no entanto, Velho busca fazer uma análise sobre a relação entre familiar e o conhecido, pois “o que sempre *vemos* e *encontramos* pode ser familiar mas não é necessariamente *conhecido* e o que *não vemos* e *encontramos* pode ser exótico, mas, até certo ponto, *conhecido*” (VELHO, 1978, p. 39, grifo do autor).

Essa questão é importante, pois, para o cientista social, a familiarização com um determinado tipo de “paisagem social” ao qual freqüentamos pode dar a falsa certeza de que conhecemos as pessoas e situações que existem nesta paisagem, por conta das categorias sociais que se transformam em estereótipos, ou seja, generalizações, sendo assim, estar familiarizado não significa conhecer por estarmos habituados a estereótipos fixados e categorias, não conhecendo o outro nem sua visão pessoal, e tampouco as regras e interações existentes em determinada paisagem social, o conhecimento dessa realidade é comprometida pela rotina, hábitos, categorias,

Levando mais longe o exame das categorias familiar e exótico, sem querer entrar em discussões de natureza filosófica, não há como deixar de mencionar os impasses sugeridos pelo existencialismo em relação ao conhecimento do outro. Não vejo isso como um impedimento ao trabalho científico mas como uma lembrança de humildade e controle da onipotência tão comum em nosso meio. O conhecimento de situações ou indivíduos é construído a partir de um sistema de interações cultural e historicamente definido. Embora aceite a idéia de que os repertórios humanos são limitados, suas combinações são suficientemente variadas para criar surpresas e criar abismos, por mais familiares possam parecer. Nesse sentido, certo ceticismo pode ser saudável. (VELHO, 1978, p. 42)

Tudo isso se revela importante e necessário por conta dessa familiaridade do autor com a paisagem social com a qual convive e transita quase que diariamente no deslocamento pela cidade através da linha vermelha do metrô, por isto mesmo, as técnicas de entrevista aberta e observação de campo foram escolhidas em relação às outras, para que se desse uma margem maior de liberdade para os entrevistados, pois ao narrar estariam mais propícios para relatar suas experiências sem serem conduzidos através de perguntas e direcionamentos por parte do autor, para sua categoria temática elaborada como referencial de pesquisa, por fim, a intenção maior da pesquisa não é extrair uma verdade dessa realidade do cotidiano pelo olhar pessoal do autor,

Ou seja, numa sociedade complexa contemporânea como a brasileira, o antropólogo apresenta sua interpretação, que, por mais que possa ter certa respeitabilidade acadêmica, é mais uma versão que concorrerá com outras – artísticas, políticas, em termos de aceitação perante um público relativamente heterogêneo. (VELHO, 1978, p. 44)

Dessa maneira, as análises e interpretações a seguir não são ultimatatos acerca de uma realidade diária vivida por milhões de usuários no transporte público metroviário, mas uma apreensão de suas vivências compartilhadas em um plano social para trazer o óbvio à luz, mostrar o que já é vivido, sentido, no corpo e mente, corpo e alma, dessas pessoas e todas as suas lutas diárias de resistência para manterem-se em condições de alcançar o dia seguinte.

3.2 Análises das Entrevistas

Os seis entrevistados certamente não representam a totalidade das vivências no transporte público, mas através da recorrência dos acontecimentos que levaram aos temas das análises, apresentam de uma maneira geral algumas experiências do cotidiano dos usuários do sistema metroviário e evidenciam tanto um sofrimento social conjugado como por maneiras comuns de resistir.

Antes de iniciar a análise propriamente dita dos eixos temáticos, é importante ressaltar que não houve por parte de nenhum dos entrevistados em suas narrativas alguma referência positiva, exceto por Rosa Maria, ainda que de maneira não totalmente assertiva, ela diz que:

Rosa Maria “A priori a gente tem que considerar como sendo ou deveria ser o melhor tipo de transporte, né? Sem sombra de dúvidas é um transporte mais rápido né? Mas que hoje, eu não posso precisar quantos anos, vem transtornado de um modo geral a vida de todo mundo”

Giovanni relata não haver problemas com o metrô após os horários de pico, já que para ele é possível se deslocar nesses horários de esvaziamento das estações e saber como estão nesses momentos, contudo, assim como todos os outros, quando precisa utilizar o transporte no horário de pico, faz coro aos relatos de um sofrimento constante.

Todos os entrevistados apresentam diversas queixas quanto ao sistema metroviário, reforçando a queda de satisfação na qualidade do transporte como revelado pela pesquisa mencionada no primeiro capítulo, as queixas apresentadas se referem principalmente à superlotação, mas também a insegurança nas estações do metrô, ar condicionado muito forte no frio ou sem adequado funcionamento em momentos necessários de calor, a violência nos períodos de pico com relatos de brigas

dentro dos vagões, lentidão, falta de uma comunicação mais ativa com os usuários nos casos de problemas nas estações e composições, e, por fim, as constantes paralisações por problemas na linha e nas composições, sendo que os relatos chegam a apontar no mínimo duas ocorrências na semana de problemas nas estações.

O que fica mais evidente ao ouvir todas as narrativas é, certamente, a vivência negativa com o transporte público, sobretudo o sistema metroviário, neste caso, com isso, ficará evidente também mais adiante como o cotidiano neste não lugar acaba por ficar imerso em uma teia de afetos tristes que acabam por provocar uma despotencialização dos sujeitos que circulam e se deslocam diariamente no metrô pela cidade.

Eixo Temático 1: Constrangimento Físico

O primeiro eixo temático refere-se, como tratamos no capítulo 2, acerca das afecções que todo corpo sofre no contato com outros corpos, segundo Espinosa, e, como explicitado, essa afecção remete imediatamente a um afeto que acompanha esse encontro de corpo a corpo, ora aumentando a potência do ser, caso haja uma composição de natureza de acréscimo, ou uma despotencialização, caso seja um encontro contrário à natureza do ser.

Não é possível dissociar a afecção do afeto, porém, a fim de realizar uma análise da vivência corporal e subjetiva dos usuários do metrô, a análise será separada a fim de tornar melhor o desenvolvimento de tornar mais evidente os relatos, e que, embora para cada um aquilo que causa dor possa ser diferente considerando os diferentes corpos, mostraremos mais adiante que os afetos e emoções (vivências e significados referentes às essas vivências) acabam por serem intersubjetivos, ou seja, compartilhados de maneira homogênea socialmente.

Neste eixo serão relatadas as experiências corporais no cotidiano da utilização do transporte metroviário, mostrando como essa experiência negativa sensorial contribui

diretamente para uma despotencialização da subjetividade e como, apesar de cada corpo e sujeito sofrer uma dor específica em seu corpo, todos os entrevistados citam essa vivência da dor, o não lugar do metrô revela-se como um campo de experiência dolorosa fisicamente e, conseqüentemente, subjetivamente, comum a todos.

Logo pela manhã, já por volta das 5:00hs, o metrô se torna sufocante e superlotado, quando os moradores da zona leste acordam cedo e se deslocam em sua maioria para a zona oeste e centro para trabalharem, o horário de pico ocorre logo na abertura das estações com filas para entrar, gerando uma superlotação que irá durar geralmente até 9:00hs da manhã, tendo esvaziado de fato somente às 10:00hs.

Nessa superlotação de corpos para entrar nas estações e para embarcar nos vagões, o choque de corpos, de carne com carne e carne com metal, é inevitável, sendo muitas vezes violento e doloroso:

Solange: *“Nós não temos espaços..são espaços limitados dentro do metrô. Se você tirar o pé você não coloca mais de volta. O nariz das pessoas é com o seu nariz..é uma coisa assim muito sufocante.”*

“Ali eu sou massacrada, mas uma certa parte meus órgãos não são atingidos, os principais. Porque às vezes, minhas costas, minha coluna..”

Tatiana: *“Bom, sobre os desconfortos diários...A questão é que os transportes públicos não comportam a quantidade de pessoas que necessitam usá-lo,e o resultado disso são pessoas aglomeradas, apertadas e logo, machucadas. Nunca passei por tal situação, mas já vi pessoas ao meu lado ficando presas nas portas, caindo e sendo pisoteadas, entre outras coisas”*

“Nunca cheguei a ficar machucada e ter problemas físicos, mas, vi muita gente que ficou presa nas portas por empurrões e serem pisoteadas por pressa de outros, e

me coloco no lugar da mesma, o quanto seria ruim passar por isso mesmo assim ainda ter que depender do transporte público precário todos os dias”

Rodrigo: “O percurso de volta é de, portanto 02:45h, somando eu gasto por dia em transporte público 5:45h, quase 6 horas, boa parte delas em pé, prensado ou sofrendo algum outro tipo de desconforto”

“Junte-se a minha constituição física mais frágil, por várias vezes cheguei a aula com o corpo dolorido devido a ficar torcido dentro do trem.”

Guilherme: “Às vezes vou apertado que nem uma sardinha, literalmente”

Conforme o depoimento dos entrevistados, adentro o vagão do metrô é sempre um momento de tumulto, os vagões já chegam lotados e a disputa para conseguir espaço é incessante, tanto para os que irão entrar como para os que já estão lá dentro, o que resulta em empurrões, cotoveladas e agressões físicas, e as conseqüências são o corpo e sua saúde afetados diretamente.

Como um dos principais meios de transporte público, a aglomeração do metrô é maior do que a capacidade atual das estações comportarem, a primeira sensação física é a de constrição corporal, sufocamento, imobilidade, ser um em uma massa que se desloca com o único objetivo de chegar a seu destino no horário, em seguida, a sensação da dor, dependendo da posição em que se fica por um longo tempo dentro do vagão, comprimido contra alguma das barras dentro do metrô e contra outros usuários.

Nos horários de pico em algumas estações existem armações de metal que servem para canalizar a entrada e saída das portas do vagão, batizadas por alguns usuários de “baia de gado”, para conduzir melhor o fluxo do entra e sai, no entanto, em termos de segurança física isso não faz muita diferença, segundo a opinião de algumas pessoas em diálogos feitos no campo.

Muitas vezes ocorre de alguém tropeçar na hora de sair, principalmente por conta dos empurrões, ou fincar o pé no vão entre o vagão e a plataforma e acontecer um verdadeiro efeito cascata de pessoas caindo umas sobre as outras conforme a Tatiana relata ter visto, acarretando paralisações na linha por conta do acidente e pessoas atordoadas ou feridas.

E essa vivência cotidiana não é somente tátil, do choque com outros corpos, mas também vivenciada com outros sentidos, como a audição com os sinais sonoros do metrô, gritos e xingamentos, e também do odor, como pontua Guilherme:

“No caso eu muitas vezes não consigo me segurar e acabo tombando nas pessoas. Ou, sei lá...Muitas vezes eu tenho que ficar grudado com pessoas que estão voltando do trabalho e soa. Como posso dizer? Estão fedendo, vou ser bem literal no que falo. Basicamente é muito difícil. Muitas vezes eu estou numa estação e em uma outra estação como o Brás que estou perto da porta, e uma hora eu estou no meio do corredor. Que eu sou empurrado por aquela multidão e eu não tenho nem onde me segurar”

Solange: *“Uma hora você está de frente, outra você está de costas...E assim, o mais engraçado que eu acho dentro do metrô é esse nariz com nariz. Sem mentira, você sente o hálito do outro. Se a pessoa escovou os dentes e está bem assim...ainda tudo bem...Às vezes até eu me policio na questão do meu hálito também. Escovar mais os dentes, limpar mais ou menos os meus dentes...Porque ninguém é obrigado a sentir o mal hálito do outro”*

Para além da constrição física há o excesso de informações sensoriais desagradáveis, o tato direto no contato com outros corpos, o som e a visão com muitas referências, como o sinal sonoro de quando a porta vai fechar, aviso sobre a próxima estação, alertas e avisos, e a visão atenta aos outros corpos, pertences, há também a questão dos odores que impregnam um espaço superlotado de corpos, sendo estes às vezes mal cheirosos por excesso de calor dentro do vagão ou falta de higiene, segundo os entrevistados.

Para os idosos, a situação se torna ainda mais complicada pela fragilidade física e dificuldade motora de locomoção:

Giovanni: *“Só apenas senti aqueles empurrões. Que eu ainda não sou tão idoso assim, Mas eu vi pessoas que tinham dificuldade até de ficar em pé e que foram quase derrubados. Por que as outras pessoas seguravam, senão eles derrubavam mesmo”*

Rosa Maria: *“Eu como uma pessoa idosa, obviamente, tenho problemas maiores porque para mim é muito mais complicado segurar nos lugares mais altos, enfim”*

Utilizar o transporte metroviário com toda essa constrição e violência física diária leva à consequência natural de ferimentos e machucados, sejam eles externos ou internos:

Solange: *“Alguns empurram com o cotovelo, outros te empurram...porque eles querem entrar. Não importa se você está lá dentro ou se você sairá do outro lado da porta. As pessoas querem entrar. Elas simplesmente te empurram e o que acontece? Automaticamente as pessoas, se eu estou de costas a porta, essas pessoas vem com o cotovelo...Eu já tive os meus rins e minha coluna...De eu precisar tomar remédio porque eu fiquei torta no metrô por estar de costas, achado que era o melhor. E foi pior pra mim. Então eu tive problemas graves no ciático...afetar o meu nervo ciático por eu me manter numa posição por muito tempo...Naquela perna posicionada, então eu tive inflamações nestes nervoso. Aí eu tive que procurar o médico, fazer massagem e tomar remédio.”*

Rosa Maria: *“Porque assim, o metrô agora está dando tranco. As pessoas vêm em cima de você. Se você tem a questão da altura...Sabe, eu mesma sofri um rompimento parcial de uma coisa chamada ímanguito rotador, exatamente dentro do metrô. Por quê? Por que numa freada brusca do metrô uma pessoa veio em cima de mim, eu sou mais baixa. A pessoa veio com força e eu acabei tendo problemas de saúde mesmo, né? Saúde física.”*

A experiência física do não lugar começa, então, a tomar forma: todos os usuários devem, necessariamente, seguir direções determinadas para o embarque, obedecer aos comandos de placas, faixas e instruções de seguranças para se posicionar para o embarque, direções determinadas para comprar bilhetes, catraca, escadarias e escadas rolantes, todo um processo diário que cada um realiza em si e para si a fim de conseguir chegar ao seu destino, os diálogos são breves e muitas vezes ocorrem entre pessoas conhecidas que vão juntas para o trabalho ou estudo.

Experiência sobrecarregada, levando ao ponto de causar problemas de saúde, seja por conta do tumulto e agressões dentro do vagão, como exemplificados, na coluna, nervo ciático, ombro, estômago, e também por imobilizações e ficar prensado.

A disputa pelo espaço que pode gerar conseqüências graves de comprometimentos físicos, pode ser também, em algum ponto, um reflexo de um sistema capitalista que vivemos de disputa extrema pelo espaço pessoal e subjetivo, descarregado em um momento de tensão dentro do sistema metroviário, um pequeno microcosmo das disputas em âmbito maior e externo, que privilegia, dentro do pensamento neoliberal, o individualismo radical de cada um na realização dos seus objetivos, sem a devida atenção aos problemas e dificuldades dos outros.

Neste ponto, a vivência de ser idoso ou deficiente físico no metrô se torna uma experiência ainda mais difícil, no caso do presente trabalho não foram entrevistados deficientes físicos que utilizam transporte público, embora seja um público presente que necessita ser ouvido, porém, foram ouvidos dois idosos que foram taxativos quanto a questão das dificuldades de ser idoso e lidar com as dificuldades de embarque, superlotação e sobre o vagão de idosos.

Esta questão do idoso comporta também tanto o aspecto físico quanto subjetivo, e será abordado aqui para iniciar uma visão geral sobre o que é ser idoso no transporte público, em especial o metrô, os relatos de ambos os idosos são precisos quanto a isso:

Giovanni: *'Apesar de o sistema ter assim disponibilizado um carro para os idosos, mesmo assim há grande dificuldade para os idosos embarcarem nesse carro. Por que nesses horários de pico também eles estão todos lotados. Para a solução desses problemas para os idosos eu gostar de sugerir que ao invés de apenas um vagão, fosse agora disponibilizado mais de um vagão, pelo menos nos horários de pico, para os idosos, porque nesse horário de pico o idoso é realmente muito judiado.'*

Rosa Maria: *"A população de São Paulo está envelhecendo. Também não está sendo considerado esse tipo de coisa. Não adianta você colocar um vagão específico para idoso, se você não tem vigilância...e se você não tem..né? Sim, ok. Você tem um vagão para uma população que está envelhecendo rapidamente. Não é? E assim, eu tenho 60 anos, mas ainda tenho condição física de agüentar determinados trancos. Agora se você fala de uma pessoa de 70 ou 80 anos precisa, ou de uma pessoa que está doente, um deficiente físico, é muito complicado. E claro que tem um lado da população que não respeita esse tipo de regra. Isso também está posto".*

No sistema metroviário de São Paulo foi criado um vagão especial que consiste em isolar um dos vagões de toda composição, destinado especialmente para idosos, deficientes físicos, grávidas, para auxiliar essa população no embarque e transporte, todavia, conforme apontado pelos entrevistados, a elaboração e implementação desse vagão especial apresenta uma série de problemas.

Inicialmente elaborado como um vagão específico para idosos, oferecendo a possibilidade de um vagão inteiramente destinando todos os assentos para eles e não apenas os assentos reservados por lei, o vagão se tornou "especial", abrigando também outras populações, e mesmo esse vagão não se mostra o suficiente para comportar todos os usuários, a crítica realizada pelos idosos revela justamente a insatisfação com o fato do vagão agora abrigar outros tipos de usuários que não o idoso, sendo que para eles o ideal seria um vagão específico somente para o idoso ou dois vagões especiais.

Rosa Maria conta sua experiência com o vagão especial e enfatiza energicamente como ela foi negativa, a começar pelo fato de não conseguir entrar:

“Que você não consegue entrar. Você percebe? Porque assim, na verdade, esse último vagão dito entre aspas para idoso, é idoso, são mulheres com crianças...Que a princípio deveria trazer um certo conforto a quem precisa, de fato a quem precisa, quem tem algum tipo de problema que precisa ir sentado e etc. É impossível, eu usei uma vagão desses uma única vez para nunca mais.

A experiência foi horrível. Primeiro que não existe respeito da população. A população entra e não existe, obviamente, funcionário suficiente para vigiar isso. Dependendo da estação você não acha nenhuma pessoa dentro, na plataforma, no horário de pico. Então assim, pra mim foi uma experiência péssima e eu não uso esse vagão de maneira alguma. Porque, apesar de eu entrar fora do horário de pico, eu saio em horário de pico e sou obrigada a aguardar vários vagões para poder voltar para casa. Então é assim, este é um dos vagões que eu não usaria jamais novamente. Então, eu acho que essa questão do envelhecimento da população tem que ser levantada sim, sabe?”

A prática ainda revela um problema a mais, pois se nos vagões normais os assentos preferenciais não são respeitados, como relatam os diversos entrevistados, o vagão especial tem o agravante de permitir a entrada da população não especificada em seus termos prévios de utilização. Segundo observação do autor, nas estações da linha vermelha que existem traslado para outros transportes (CPTM e Terminais de ônibus), existem seguranças e uma divisão específica para o embarque dos vagões especiais, porém, em estações sem esses translados, o vagão especial se torna um vagão comum e toda a população pode adentrar o vagão, lotando-o ainda mais rapidamente.

O vagão para idoso mostra-se assim ser insuficiente para atender a demanda dos idosos, além do problema recorrente da violência dentro dos vagões, na questão dos empurrões, cotoveladas e desrespeito com os assentos preferenciais, o sentimento dos

idosos é de abandono, Giovanni diz “sinto muita falta de uma atenção maior para o idoso dentro do metrô”, essas dificuldades e sentimento são compartilhados por todos os idosos com quem ambos possuem contato.

Por fim, um último ponto para abordar neste eixo, é a questão da violência dentro das estações e dos vagões do metrô, os relatos são unânimes em evidenciar as agressões sofridas como um dos principais fatores de alto incômodo para os usuários.

Como não lugar, para Augé (2012) o metrô não é um espaço de convivência e estabelecimento de relações, sua lógica de funcionamento não é para criação de vínculo, ao contrário, como elaborado no primeiro capítulo, seu funcionamento leva à solidão de ser mais um indefinível entre outros, e essa solidão se retrata na batalha diário pelo embarque e disputa por espaço dentro dos vagões, levando aos casos de agressões físicas e verbais, com empurrões, cotoveladas, joelhadas e insultos.

Esse cenário é recorrente, como relatam os entrevistados:

Solange: *“Essa agressividade aumenta muito mais. Tem aqueles que já tem uma certa agressividade e ela fica pior.”*

“Elas mostram umas atitudes mais agressivas sim. O nível de violência fica grande dentro do metrô sim. Psicologicamente falando todos ficam alterados dentro do metrô.”

Tatiana: *“ E ainda não citei a pior parte, que é o próprio ser humano que anda de transporte público, um ser humano mal educado que não respeita nada, nem as pessoas, nem o local, nem os assentos preferenciais, absolutamente nada e ninguém, e isso torna a viagem extremamente tensa”*

“Elas causam muito desconforto durante a viagem, a sensação é péssima pois todos estão indo para os mesmos lugares e mesmo assim essas pessoas insistem em empurrarem e correrem, e muitas vezes não muda nada, pelo contrário, o que causa é só brigas dentro dos vagões”

Nesses dois relatos já fica de maneira clara o cenário das agressões dentro do metrô, as brigas são constantes por conta dos empurrões, ânimos exaltados, discussões, o que torna a viagem pior ainda.

Em um final de tarde foi possível observar durante o horário de rush esse ato de forçar na entrada no vagão, inclusive com uma mãe com um bebê nos braços, ao qual imediatamente algumas pessoas começaram a gritar por atenção para que diminuíssem as agressões para salvar a mãe e o bebê, mas, de maneira geral, esses casos passam incólumes e a violência impera no embarque e desembarque.

Foi possível neste momento conversar com uma jovem usuária que aguardava na estação, sobre a situação da violência para embarcar, e quando questionada sobre isso, ela respondeu *“sim, é horrível, mas não há alternativa, é preciso fazer ou você não entra, tem que fazer igual como todo mundo”*.

Solange: *“Entre a porta não, mas existe um lugar que você fique meio de lado na porta de saída...Ali eu procura não atrapalhar as pessoas porque se você ficar no fundo você não chega até a porta. Você irá empurrar as pessoas, você será obrigada a ser mal educada.”*

“Eu também já tive momentos do metrô estar extremamente lotado e eu precisar chegar num horário por que eu tinha compromisso com cliente em tal horário. Eu sabia que eu não ia entrar...eu entrei também. Eu fiz a lei do empurra empurra. Que é o que acontece muito no metrô, a lei do empurra empurra. Eu estou entrando e não quer saber. Você tem problema, eu também tenho. Então é o que fica ali. É uma coisa generalizada.”

“Só a educação, educação...aí eu percebi que educação muitas vezes não funciona. Eu tenho que ser tão agressiva quanto as pessoas que estão ali dentro. Tipo a lei do olho por olho, dente por dente. Nós temos muito isso dentro do metrô”

Rodrigo: *“Bem, só existe uma maneira de lidar, tendo paciência, pelo menos até perder a paciência, já retruquei uma vez quando estavam me prensando demais, já fiz cara feia, ou mesmo comecei a força na direção contrária para ver se a pessoa se tocava.”*

A violência parece colocar-se em uma situação extrema e limite no interior do não lugar como no caso do metrô, segundo a entrevistada, ela deixa de ser um ato de arbitrário e torna-se uma “lei”, algo que por mais que seja algo odioso de realizar para algumas pessoas, elas se vêem na necessidade de reagir da mesma maneira, como algo natural, uma lei impositiva e necessária, sem vislumbrar alguma alternativa, a única tática possível parece ser entrar na própria violência para resistir a esses momentos em um ato de auto defesa.

Como dito anteriormente, o confronto constante nas estações e vagões podem ser o reflexo de um modelo que o sistema capitalista entranhou em nossas subjetividades da competição extrema do próprio eu em detrimento do outro, lembrando aqui o que Augé (2012) fala sobre o “excesso do eu” na supermodernidade, e isso, como referenciado nos relatos, parece levar a uma culpabilização dos outros que utilizam o transporte metroviário, sem, no entanto, haver uma crítica dirigida às políticas do estado referente ao sistema de transporte coletivo.

No momento do embarque, desembarque no interior do vagão reina o caos e a sobrevivência, sem a possibilidade do diálogo e compreensão, o nível de tensão alcança tal intensidade que o comportamento se reduz, aparentemente, a ataque e defesa, para conquistar o espaço, para se libertar dele, onde todos se tornam um inimigo potencial de enfrentamento. Tal situação cotidiana e recorrente impacta de uma maneira contundente na subjetividade e no cotidiano como será mostrado no último eixo dessas análises, mas por ora, já é possível visualizar o cenário que se forma cada vez mais na questão do não lugar: um cenário de guerra e enfrentamento, um tipo de situação onde a brutalidade está presente junto com a dominação dos afetos

extremamente negativos, na qual a potência da razão é completamente esvaziada de seu uso.

Outras maneiras de tentar resistir a essas adversidades mais específicas do constrangimento físico muitas vezes passam por táticas de um planejamento prévio sobre a viagem que irá realizar, e muitas táticas de sobrevivência dentro dos vagões são aprendidas na prática ao longo dos dias, semanas e até anos convivendo seguidamente com os mesmos transtornos e situações.

Algumas táticas observadas serão expostas a seguir, bem como as relatadas pelos entrevistados, e o restante serão expostas no próximo eixo, as que se seguem lidam mais propriamente com os transtornos relacionados à superlotação, horários, maneiras de driblar esses fatos assim como de lidar com a violência dentro do metrô, e, em relação a esse ponto, será desenvolvido no último eixo uma análise mais robusta acerca dos impactos afetivos e resistências.

Dentro dos não lugares, mais especificamente de uma estação de metrô e no interior de um vagão de metrô, as possibilidades ficam mais limitadas, dado que nem o ato de caminhar é possível, um andar próprio e de construção de um espaço próprio, todavia, o cotidiano exige que táticas, conforme foi discutido a partir de Certeau, sejam aprendidas e compartilhadas para o combate diário.

Se deslocar pela cidade de São Paulo com o transporte público nunca é uma viagem, ou geralmente não é, uma viagem para se aproveitar paisagens e admirar a cidade e seus transeuntes, se deslocar por São Paulo é, antes de tudo, ter um plano tático para ir de um ponto a outro e possíveis planos de emergência caso ocorra alguma eventualidade, o viajante é menos um turista ou morador que usufrui da sua cidade e mais como um viajante rumo ao campo de guerra, como será bem explicitado por uma das entrevistadas mais adiante.

Conforme observado diversas vezes pelo autor, sobretudo nas estações do centro da cidade como Sé e República, muitas pessoas ficam sentadas no chão em diversos

pontos da estação, onde não circulam seguranças, para lerem, mexerem em computador ou celular, até mesmo dormirem, aguardando o horário de pico diminuir, muitas vezes essas práticas se tornam um hábito ao sair do trabalho ou local de estudo e já se elabora um planejamento para isso.

Algumas que estudam e trabalham, para ir de um local a outro, chegam a levar diversos pertences necessários a fim de não precisarem retornar para casa ou aproveitar o tempo perdido de deslocamento de um ponto a outro para fazerem as tarefas necessárias, é o caso de Rodrigo:

“Bem, não impacta muito por que eu adapto o meu dia a essa rotina, levo o netbook comigo, então literalmente minhas coisas vão comigo, saio da faculdade na Dutra, almoço e vou para o campus centro, onde em geral passo a tarde toda ou lendo, ou vendo minhas coisas, trabalhos etc. Eventualmente saio da faculdade e vou para o centro de São Paulo voltando depois para trabalhar no campus centro em Guarulhos. Dessa forma consigo que meu dia não seja de todo perdido”

Outra tática comum é procurar outros caminhos possíveis dentro das alternativas que existem, como exemplo, caso o usuário se encontre na estação da República e deseja ir sentido Corinthians Itaquera no horário de pico, ele pode ir algumas estações para atrás no sentido Palmeiras Barra Funda para tentar pegar estações um pouco menos cheias e assim conseguir entrar no vagão sem tanto transtorno, sobretudo na estação Barra Funda, outra maneira é buscar alternativa com linha da CPTM para descer na Luz ou Brás e aí tentar mais uma vez a passagem para o metrô, ou, por fim, utilizar linhas de ônibus para escapar do metrô.

Há também a tentativa de sair mais cedo, seja de casa, local de estudo ou (mais dificilmente) do trabalho, para evitar a superlotação do metrô, como fazia Guilherme, que inclusive relata já ter perdido aula por chegar atrasado na escola por conta de problemas no metrô e superlotação:

“Bom, primeiramente eu saía com antecedência de casa porque muitas vezes eu não conseguia embarcar no horário que eu realmente precisava. Então para ter uma segurança eu saía antes. Mesmo que em alguns momentos o metrô dava algum problema e atrasava um pouco, eu sempre tentei”

Essa tática também é utilizada por Solange:

“(Quando eu volto pra casa) Vou sentido Corinthians Itaquera...Então vou pro sentido Barra Funda e vou indo com esse metrô até chegar em uma estação que eu psicologicamente consiga sair, que eu percebo que está vazia (estação) e que eu posso entrar nesse metrô. E aí vou conseguindo. Prefiro perder cinco ou dez minutos do meu tempo do que eu ser massacradas por aquelas pessoas. Já teve caso de gente cair no vão do metro, na hora daquele empurra empurra”

Há os casos de efetiva mudança de horário no trabalho, como o caso da Rosa Maria, que optou por mudar de horário de trabalho para evitar o horário de pico da manhã para ir ao trabalho, ainda que ela percebesse depois que *“hoje não tem mais horário. O metrô está sempre cheio”*, o que gera uma frustração maior pelo uso de uma tática que acaba não funcionando inteiramente, apesar disso, ela crê que uma flexibilidade de horário de trabalho seria benéfico para a cidade e transporte público, diminuindo o impacto dos transtornos causados pela necessidade de todos terem um horário mais ou menos padrão de entrada e saída do trabalho e também instituições de ensino.

Solange relata que *“assim se estou vendo que as pessoas atingirão muita a parte do meu busto, então eu coloco a bolsa na frente e mantenho uma certa distância porque a bolsa me dá essa proteção”*, ou seja, para as mulheres, muitas vezes a bolsa ou mochila pode servir de proteção do corpo contra cotoveladas, a orientação dada no metrô é para que as mochilas sejam colocadas a frente do corpo para evitar furtos e atrapalhar a locomoção de pessoas no corredor do vagão, porém, algumas preferem deixar a mochila nas costas para evitar assédio sexual por parte de homens, esse tema surgiu nas três entrevistas e terá um eixo próprio para esses relatos, mas já se anuncia

na utilização da bolsa e mochila como uma manobra contra o assédio, contrariando as instruções do metrô.

Tentar achar espaços dentro dos vagões, quando possível, ou seja, saber os cantos e locais dentro do vagão é também uma tática de defesa: como se posicionar, onde ficar, o momento de sair para se aproximar da porta quando se aproxima da estação, são as astúcias de ataque e defesa das táticas, como a própria Tatiana diz que fica afastada o máximo que pode de grupos mais inquietos dentro do vagão, ou Solange descrevendo como fica às vezes ao lado da porta para não ser prensada por todos os lados.

Essas táticas não visam necessariamente confronto direto com uma rede de relações de poderes estabelecidas, como em casos de militâncias, ou um processo subjetivo de transformação da própria existência, ou mesmo uma criação de um coletivo que reivindique de maneira social e política melhores condições para o sistema de transporte público, mas pequenas maneiras de conseguir burlar um código ou padrão, de estabelecer uma maneira de sobreviver ao próprio dia, de encontrar um conforto mínimo para assegurar uma viagem o menos sofrida possível, ou seja, as táticas que foram relatadas e observadas referem-se sempre ao próprio sujeito, ao singular, nunca uma ação que seja plural e realize uma passagem do micro para o macro.

Certamente há essas ações mais coletivas, porém, o que se pôde observar neste trabalho, de uma maneira mais direta, é a elaboração de táticas pessoais de confronto para o dia a dia, para superar as dificuldades do cotidiano pensando unicamente na própria perspectiva dos acontecimentos e como lidar com eles, o que, em primeiro instância, demonstra-se ser natural, porém, de forma mais ampla, perde-se uma questão de mudanças reais do cenário em que os usuários vivenciam em um cotidiano bruto.

Vimos neste eixo as narrativas relativas ao constrangimento físico, considerando a superlotação do metrô, como um não lugar de experiências sensoriais negativas e já pode ser vislumbrado alguns impactos no cotidiano do uso diário dos transportes,

alguns acarretando ferimentos, antes de adentrar o eixo temático do constrangimento afetivo que englobará a totalidade das narrativas e análise, abordaremos um eixo que surgiu através das entrevistas com as mulheres.

Eixo Temático 2: Gênero e Assédio sexual

“Me sinto como se aquele lugar (transporte público) não fosse um lugar onde mulheres podem se transportar sem escutar absurdos e se vestir do jeito que quer. Ou seja, temos que evitar muitas coisas como sentarmos perto de homens que estão nos olhando muito para evitar qualquer assédio físico, e tentar ignorar os assédios verbais, que na maioria das vezes são os mais sem noção e desagradáveis possíveis”.

Esse relato da Tatiana é o cotidiano vivido com sabor amargo todos os dias nos espaços públicos e transportes coletivos pelas mulheres, um cotidiano que é imerso no medo diário, na indiferença de autoridades, na desilusão de melhoras e, principalmente, na sensação de sentir-se sem auxílio de qualquer pessoa próxima.

As três entrevistadas para essa pesquisa trouxeram esse tema que não estava previsto para ser abordado e trabalhado, porém, tendo em vista da sua emergência, e também urgência na fala das entrevistadas e diante dos dados estatísticos apresentados e notícias que aparecem na mídia de maneira cada vez mais freqüente, essa questão acabou por ser transformar em um eixo temático, na tentativa de oferecer uma voz a mais no meio acadêmico para essas mulheres, para pesquisas e estudos que possam ouvi-las, estudar o que essa violência causa em suas vidas e trazer à luz o que elas sofrem na escuridão dos subterrâneos em seus deslocamentos pela cidade.

Pesquisas realizadas entre 2013 e 2014 sobre violência contra as mulheres trazem informações críticas e importantes sobre o que ocorre com as mulheres diariamente, serão oferecidos alguns dados dessas pesquisas a seguir, para trazer um pouco mais dessa realidade pela qual as mulheres passam cotidianamente, não apenas no transporte público, mas também nos espaços públicos.

Em agosto de 2013, uma pesquisa chamada “Chega de Fiu Fiu”¹ feita por duas jornalistas e organizado pelo site Think Olga com 7.762 mulheres, revelou que 98% já sofreram algum tipo de assédio em locais públicos e por conta disso, 90% delas mudaram de roupa com medo do assédio ao sair na rua e que mesmo 81% delas já deixaram de fazer alguma coisa que queriam por medo de serem assediadas, no transporte público, 64% revelam que já receberam uma cantada.

Em uma pesquisa de 2014 da Campanha Cidades Seguras para as Mulheres², feita a partir da Act!ion Aid, mais uma vez os números se mostram em alta porcentagem, a pesquisa foi feita em periferias de Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e São Paulo e os dados revelam que 43% das mulheres no transporte público já sofreram algum tipo de assédio.

E uma terceira pesquisa importante foi realizada e apresentada no final do ano de 2014, chamada “A violência contra a mulher: o jovem está ligado?”³, a partir de um levantamento feito pelo Instituto Avon e Data popular com 2.046 jovens de 16 a 24 anos de todas as regiões do país, totalizando 1.029 mulheres e 1.017 homens, sobre diversas questões envolvendo relacionamentos, violência e outros temas.

Essa pesquisa também ratifica o alto número de casos de assédio em locais públicos: 78%, sendo que dessas 31% sofreram assédios físicos no transporte público.

Essas três pesquisas a nível nacional evidenciam algo que para as mulheres já é um fato concreto que as atinge todos os dias: a violência que sofrem em seus cotidianos.

O assédio sexual não ocorre somente no contato físico, mas também através do uso de celulares, máquinas fotográficas e mesmo micro câmeras escondidas para realizar filmagens dos corpos dessas mulheres ou para registrar seus atos, para depois

¹ <http://chegadefiufiu.com.br/>

² http://www.actionaid.org.br/sites/files/actionaid/linha_de_base_webv.pdf

³ http://agenciapatriciagalvao.org.br/wp-content/uploads/2014/12/pesquisaAVON-violencia-jovens_versao02-12-2014.pdf

postar os vídeos na internet, divulgado seus atos em sites criados especificamente para esse fim, de veicular o assédio a mulheres no transporte.

Diversos relatos para a televisão e jornais revelam que muitas vezes essas mulheres não são atendidas adequadamente por seguranças nas estações do metrô ou mesmo em delegacias, apesar disso, houve um número maior de apreensões, porém, muitos são colocados para responder pelo crime em liberdade.

Solange relata que nunca sofreu assédio físico no metrô, mas que já viu casos e relata uma situação que passou de enfrentamento na qual sentiu-se oprimida por uma atitude que considerou machista por parte de um homem:

“Eu pedi licença para um moço, ele se fez de surdo, ‘não estou lhe escutando’. Eu toquei no ombro dele ‘por favor, eu irei passar’. Ele olhou para trás para mim com desdém e falou tipo assim ‘você não vai passar’. Eu por minha vez muito marruda ‘vou passar sim porque eu estou chegando e eu tenho o direito de sair. Tenho o direito de entrar e tenho o direito de sair. Assim como você pagou eu também paguei’. Então a primeira coisa, eu empurrei ele sim e mais alguém que estivesse na frente. Não é uma atitude que eu gostaria de ter, mas eu nesse dia fiz isso. Aí olhei bem para a cara dele tipo assim ‘não estou com medo de você’. Ele se manteve no lugar dele, mas tipo assim, machista. Bem machista. ‘Quem é você?’”

Para além do enfrentamento de todos os problemas do metrô, a mulher tem de enfrentar a violência e o machismo que se infiltra no caos do cenário para se impor diante de um momento, nesse sentido, a tática se revela no enfrentamento direto, no contraponto de lutar por um espaço que lhe é negado, um espaço de liberdade para poder circular livremente, sentir que lhe é de direito estar aquele lugar, sem medo e sem necessidade de estar a postos sempre, em estado de atenção e alerta para o confronto, exatamente como a jovem Tatiana se sente todas as vezes que embarca no metrô lotado:

Tatiana: “Então, quando ando de metrô e ele está cheio, fico sempre de alerta. É horrível! Fora os emocionais, de ser mulher e não poder ter o direito de ficar tranqüila durante a viagem, sempre tem aqueles homens ignorantes que fazem questão em chamar nossa atenção para eles”

Ser mulher e não ter o direito: eis dois pontos centrais da subjetividade na ocupação de um não lugar marcado pela dupla solidão de se sentir mais uma em meio a aglomeração de pessoas e duplamente sozinha pelo sentimento de ser mulher e isso ser um motivo (de natureza) de preocupação a mais quando utiliza o transporte, e tendo esse motivo de sua natureza ser algo ruim em si mesma, sente que não possui o direito de transitar e principalmente, estar em paz no ambiente, pois sente, acima de tudo o medo de a qualquer momento ter sua existência violada através de palavras ou ações, esse medo, como será desenvolvido, faz parte de um complexo maior afetivo do próprio não lugar, e, neste caso específico, agravado pela questão do assédio sexual.

Rosa Maria também conta o que pensa sobre a questão do assédio sexual:

“Bom, a gente como mulher é inexplicável o que é você ser tocada sem permissão. Que você tenha permitido isso..Isso é um negócio que está posto, tem grupo feminista...Teve até uma tentativa de um vagão exclusivo para mulheres e tc. E também não se considera que a grande maioria dos trabalhadores hoje é mulher. Assim, essa é uma pesquisa que deveria ser feita, também, hoje em dia a mulher não está em casa cuidado de filho, porque não pode. Isso é uma questão de princípio pessoa Eu sou uma pessoa muito cara de pau porque quando eu vejo, eu acuso. Eu acuso, por exemplo, eu peço para levantar quando tem um idoso que eu percebo que tem necessidade e aí você pode sofrer retaliação também Por sorte eu nunca sofri, sempre pedi de uma forma delicada. Mas essa questão do abuso sexual..constrangimento, não é nem abuso, mas é um constrangimento sexual...Gente eu não sei. Sinceramente é uma mentalidade que parece estar recrudescendo ultimamente Com essa questão aí, a gente vê o índice de violência contra a mulher parece até que está aumentando ao invés de diminuir depois da lei Maria da Penha e com a lei Maria da Penha”

E, de fato, mesmo com a implementação da Lei Maria da Penha em 2006, apesar dos casos de denúncia ter aumentado, de acordo com o Mapa da Violência 2012 – Homicídio de mulheres no Brasil, ainda a cada cinco minutos uma mulher é vítima de violência física.

Porém, como Solange relata em sua entrevista, ela percebeu que as mulheres estão denunciando mais, assim como os homens as estão auxiliando com mais frequência no transporte, depois que as mulheres passaram a denunciar mais o comportamento do agressor, então, é possível que, se a estatística não tiver diminuído, pois ainda não houve atualização desde a data de 2012, tenha havido um crescente número de denúncias e ações por parte das mulheres que estejam agindo mais contra o assédio sexual.

E é exatamente o que Rosa Maria pontua como uma ação possível das mulheres: a denúncia. Ela conta de um caso no qual acusou um agressor e ofereceu ajuda a moça para falar com o segurança e acompanhar até uma delegacia da mulher.

Os casos de queixas registrados tem aumentado mas ainda são poucos, muito devido à vergonha extrema sentida por muitas mulheres ao passar por tal constrangimento e da total impotência sentida, sem possibilidade de ação alguma, o que nos levaria novamente ao que Espinosa nos explica sobre a ação dos afetos negativos sobre nós: a despotencialização completa até a imobilidade.

Um grupo feminista se propôs em abril do ano passado (2014) a disponibilizar para as mulheres alfinetes, para que carregassem consigo e o utilizassem nos agressores caso estivessem em uma situação de assédio sexual no metrô, essa campanha causou um grande impacto, permitindo que esse tema ficasse em maior evidência na mídia, trazendo o assunto de um vagão especial para as mulheres, o “vagão rosa”.

Assim como, em teoria, o vagão do idoso seria para a população idosa, o vagão rosa seria específico apenas para mulheres o utilizarem, estando assim, por dizer, livres do assédio sexual por partes dos homens, visto que só haveria mulheres no vagão,

porém, diversos grupos feministas e intelectuais do país mostraram-se contrários a criação de um vagão específico para as mulheres, por apresentar uma série de problemas, muito mais do que uma solução para a questão do assédio sexual.

Alguns dos motivos citados se referem ao fato de que o vagão rosa seria muito mais um segregador, pois apartaria a mulher do espaço de convivência de outros vagões, retirando-a de outros espaços “confinando-a” em um só local e, a crítica principal ao vagão rosa refere ao fato de que ele seria uma solução de curto prazo, mas não de longo prazo, pois ele não atacaria a causa do problema, que seria uma mentalidade patriarcal e machista existente na sociedade brasileira, que dá um tratamento a mulher unicamente como ser inferior e objeto de prazer, o que consistiria, portanto, na continuação do assédio sexual e outras formas de violência contra a mulher em qualquer outro espaço além do transporte público.

Além desses fatores, Rosa Maria também coloca outros pontos:

“Então eu não sei, esse é um problema que eu acho lamentável e eu não consigo ver uma solução. (...) Também não sei se é solução (o vagão feminino), até porque quando um homem quer fazer isso, quem é que está lá pra ver? Exceto em grandes estações, que ele não entrou no vagão feminino? Eu não tenho acompanhado esse tipo...Parece que já na CPTM tem. No metrô eu acho que não tem. Não tenho acompanhado e não posso falar. Mas infelizmente eu tenho que lastimar porque eu só estou vendo crescer esse tipo de mentalidade assim de que a mulher é objeto do homem, acabou e ponto. Eu não sei. Sinceramente eu vou me abster de...Eu só vou lastimar”.

Nesse momento a voz de Rosa Maria fica embargada e seus olhos lacrimejados pela dor sentida em relação a todas as mulheres, seu relato traz mais um afeto existente na relação do assédio sexual, além do medo, a insegurança e, por fim, o desespero, de não conseguir vislumbrar nenhuma solução, tal a impotência diante do cenário recorrente no cotidiano feminino.

Ao que tudo indica as maneiras de resistir ao assédio sexual e violência nos espaços públicos e transporte público, acabam por serem mais reações do que de fato, ações, muito em função da série de afetos negativos envolvidos que minam a potência para a ação das mulheres, sendo assim, suas táticas acabam sendo maneiras de evitar um dano do que uma luta para eliminar o dano, é o que pode ser notado na fala de Tatiana:

“Bom, eu acho difícil encontrar maneiras para resistir desse problema diariamente, pois necessitamos do transporte. Mas eu tento tomar precauções individuais, como não andar com nada de valor, não andar com uma roupa muito chamativa em questões de assédio, procurar não ficar em locais tão cheios, essas coisas. Mas mesmo assim é difícil de amenizar. O problema é grande...”

“Ainda não pensei em uma forma de controlar isso, mas isso também está precisando de um basta em locais públicos”

Os afetos negativos envolvidos na violência diária do assédio levam a diversas emoções conflituosas, sobre possibilidades de se escapar disso, individualmente, mas, desesperança, coletivamente, quanto as possibilidades de melhorar o cenário, veste sentirem-se sem nenhum tipo de auxílio advindo de órgãos competentes e autoridades.

O medo aqui se introduz de maneira bruta, e serve de preâmbulo para mostrar como esse afeto triste está relacionado ao não lugar, a um local no qual a sensação de insegurança impera.

Na sua Ética, Espinosa define o medo como “uma tristeza instável, surgida da idéia de uma coisa futura ou passada, de cuja realização temos alguma dúvida” (SPINOZA, 2008, Parte III, p. 243), e, a esperança possuiria a mesma lógica, sendo uma alegria instável sobre a realização ou não de algo futuro, e para o filósofo holandês, seja no estado civil ou natural, o medo e a esperança são afetos principais para o controle da população, regendo a vida dos seres na cidade (estado civil), ou

seja, “o homem, sublinho, em ambos os estados, é pela esperança ou pelo medo que é conduzido a fazer ou a omitir isto ou aquilo”. (SPINOZA, 2009, p. 26).

O medo produziria uma demanda pela esperança, que nunca é plenamente realizada, da mesma maneira como o medo nunca é inteiramente eliminado, ou, trocam-se os objetos de um e de outro para manutenção do status quo de uma determinada situação social. Tanto o medo quanto a esperança para o filósofo holandês são ferramentas utilizadas pela política e pela religião, para que mantenham o necessário controle do ânimo da população.

O medo também possui uma função de apartar os homens entre si, a partir de medos imaginados que viriam a destruir algo que ama, que deseja, ou sua própria vida, e assim, ser incapaz de unir-se a outros para a construção de um bem comum, ao contrário, visaria tão somente a destruição desse medo que causa tristeza, agindo minimamente apenas para evitar o mal, assim como também o medo pode reunir um grupo sob um mesmo medo comum, como no caso da religião, mantendo estes seres impotentes em suas ações, sendo mais facilmente manipulados a acreditarem em uma suposta fraqueza de si mesmos enquanto grupos, agindo contra sua natureza.

Já a segurança e o desespero seriam os extremos da esperança e do medo a partir do momento que é retirada a causa da dúvida sobre a realização das coisas futuras, e, neste caso, é possível dizer que a dúvida sobre a continuidade de ser assediada no transporte público está sendo cada vez mais eliminada para a certeza de não ter ajuda e ser sempre assediada, restando o desespero e a impotência, traduzidas no sentimento geral de serem incapazes de ver uma solução e causarem mudanças, buscando táticas para tentar evitar ao máximo as causas do medo, vivendo na constante tristeza, ao contrário de terem sua potência ancorada em um cotidiano alegre.

Uma última questão que surgiu nesse eixo mais específico sobre gênero, é a questão do ciclo da mulher ser maior e mais amplo em suas atividades e como o transporte público agrava isso.

Solange relata que possui três ciclos: manhã, tarde e noite, ela diz

“Então das oito, sete que eu saio do meu trabalho até meia noite eu ainda estou em trabalho. Eu vivo assim, das cinco da manhã até meia noite eu vivo muito intensamente”

Para a mulher, possíveis transtornos e atrasos nos transportes públicos significam chegar mais tarde em casa e ter menos tempo ainda (quando o tem) para descansar, visto que ao chegar ainda precisa fazer janta e cuidar dos filhos, precisa ir ao mercado, limpar a casa, fazer algo de ordem pessoal, para enfim ir dormir o que significa muitas vezes passar do horário da meia noite para levantar cedo no dia seguinte e recomeçar os ciclos.

Interessante notar que a ênfase no “intensamente” de Solange, assim como algumas mulheres se referem ao seu dia, denota, provavelmente, muito mais intensidade do ponto de vista de sobrecarga de serviços para realizar, visto que, condizendo com um machismo e patriarcalismo dominantes na nossa sociedade, uma carga maior de serviço fica nas mãos das mulheres, o que serve mais de motivo para cansaço do que exatamente de intensidade, e isto baseado no referencial que está sendo trabalho de Espinosa, ao pensar a intensidade como aumento da potência de um ser a partir dos bons encontros que ela realiza, ou seja, a partir do momento que ele é afetado de afetos alegres que componha seu ser e aumentem sua potência para agir.

A intensidade neste caso, ao contrário, pode ser completamente suprimida pela quantidade de afetos triste que permeiam o cotidiano das mulheres, considerando as já relatadas dificuldades no transporte coletivo, mais os constantes assédios sexuais, adicionado ao trabalho extra de cuidar da casa e da família, é possível pensar que o ser mulher é, em grande medida, ser despotencializada daquilo que ela é capaz de fazer, ser o que é plenamente em suas afirmações próprias e em suas ações.

Neste ponto as análises do trabalho e sua teoria começam a tomar uma forma mais concreta a partir de suas relações, foram relatados os diversos problemas

narrados pelos entrevistados quanto ao sistema metroviário, como os problemas da superlotação e outros problemas, as táticas utilizadas para lidar com esses transtornos, e agora foi narrado outro tipo de constrangimento, o sexual, que afeta as mulheres, despotencializando-as ao ponto de suas táticas serem mais reativas, para evitar o dano, e como esses afetos (medo, insegurança, desespero) levam a sentimentos (e significados) de descrença quanto a possíveis soluções e melhoras das situações vividas diariamente.

Eixo Temático 3: Constrangimento Afetivo

Esse último eixo temático de análise do trabalho irá discorrer acerca dos afetos envolvidos no cotidiano dos usuários, suas percepções acerca das suas próprias vivências nas viagens pela cidade e nas estações de metrô, fazendo uma relação e análise geral envolvendo os dois eixos anteriores mais o atual, verificando o tipo de vida e subjetividade que são produzidas a partir das passagens diárias por um não lugar.

Para iniciar este último temático, serão colocadas falas dos entrevistados que remetam justamente a essa vivência das estações e metrô como não lugar, serão destacados algumas partes críticas sobre os afetos negativos experimentados:

Solange: *“Para mim um dos piores lugares que existe(...) Quando eu vejo aquele bando de gente, aquelas seguranças indicando um tanto pra direita e um pra esquerda..**Eu tenho uma sensação de guerra. É como se naquele momento eu entrasse num período de guerra. Então neste momento eu sinto uma angústia muito forte**”*

*“Há uma alteração grave do nosso humor; da nossa sensibilidade em relação um ao outro. **Nós perdemos essa coisa de um querer ajudar o outro. É cada um para si. (...) Para mim infelizmente é assustador**”*

Rodrigo: *“Se eu fosse definir o que sinto em relação ao transporte público em uma palavra creio que ela seria **frustração**”*

*“Então até que me saio bem na maioria dos dias, salvo quando acontece algum imprevisto, um atraso além da conta, uma lotação ainda maior, **ai os sentimentos de raiva, impotência e frustração vem à tona**”*

Tatiana: *“Parece que está tudo **abandonado**, a diferença é que as pessoas só não deixaram de utilizar...Triste realidade”*

Guilherme: *“Às vezes eu vou **apertado que nem uma sardinha**, literalmente”*

*“Eu realmente me estressava demais com essa situação, eu meio que...Mesmo tentando desviar eu não conseguir. É uma situação..eu não tenho outras palavras para descrever além do próprio **stress**. Eu me estressava demais com o metro e principalmente por que eu pegava justamente nesse horário de pico, as sete horas da manhã – um pouquinho antes – onde o metrô está realmente, desculpa o termo, um **inferno**”*

Giovanni: *“Na hora do embarque as pessoas empurra como se você estivesse embarcando **mercadoria**”*

*“Eu falei mercadoria para suavizar o termo, **mas eu me sinto como animal**. Um animal é melhor transportado do que os passageiros, você está entendendo? Se você pega os animais, eles têm determinado volume de animal dentro de determinada gaiola. O povo não. O povo é empurrado, se for seis pessoas por metro cabem dez pessoas por metro. **Então nós somos transportados pior que os animais. Eu falei mercadoria, mas seria animais e não mercadoria**”*

Rosa Maria: *“Acho que as pessoas entram em **pânico** mesmo. Não é só quem é claustrofóbico, acho que as pessoas em geral ficam muito assustadas”*

*“Porque de fato você **sofre**. Eu lembro de quando trabalhava na parte da manhã muitas vezes eu..Eu uso ou o Belém ou Bresser e você tem que esperar às vezes seis carros para poder entrar. **E você nunca viaja de forma confortável. Nunca, jamais em hipótese alguma.**”*

*“E assim, existe todo um **acúmulo de stress**. Gente isso é notório. As pessoas chegam ao serviço cansadas. Chegam em casa **cansadas**. Eu estou falando de uma pessoa da minha idade. Eu fico imaginando uma pessoa que tem que sair do trabalho e tem que ir para a faculdade. Que estado chega né? “*

*“**Opressão**, eu acho que é **um lugar extremamente opressivo**”*

Como foi dito anteriormente, com exceção de um breve elogio de Rosa Maria e de Guilherme dizer que não sentiu muito impacto de maneira prolongada em sua vida por uso do metrô, todos os entrevistados expõem diversos afetos negativos e tristes durante a permanência nas estações do metrô.

Alguns citam o cansaço e stress, alguns casos extremos de ferimentos físicos na coluna, nervo ciático, ombro, aumento de pressão, o assédio sexual, mas, sobretudo, revelam o que sentem em seus cotidianos em relação ao uso diário do metrô em diversos aspectos negativos.

O que se apreende imediatamente ao olhar é uma rede de afetos tristes que compõem a tessitura da vida cotidiana dos usuários na utilização do transporte público, passando do stress, cansaço, tristeza, sentimento de abandono, descaso e frustração, para extremos de sentir-se em um campo de guerra e no inferno, opressão, da perda dos laços de alteridade, ao ponto de achar-se transformado em um animal, perdendo a dignidade de ser humano.

Essas constelações de afetos tristes que compõem esse não lugar acabam por agravar subjetivamente um cotidiano imerso em diversos e constantes desafios, como dizem Solange e Rosa Maria em suas entrevistas, o transporte público não é causa de seus cansaços, frustrações e tensões, mas é, certamente, um agravante que contribui para dificuldade a vivência na cidade São Paulo.

Do ponto de vista do sofrimento ético-político, é possível reunir tudo o que foi desenvolvido até agora em três pontos culminantes da análise a partir do cotidiano e dos afetos, considerando a rede de afetos descrita: o não lugar enquanto local de

solidão e similitude, produtor de uma possível dissolução da alteridade, de um estado civil de relações comuns para um “estado de barbárie”, no sentido de um enfraquecimento dos laços e vínculos afetivos, segundo, decorre disso uma ruptura da alteridade, a vida em comum torna-se uma vida de guerra no interior do não lugar que é o metrô e, por último, a produção subjetiva daquilo que se considera como humano em animal, um processo de animalização subjetiva decorrente da vivência diária deste não lugar.

Esses três pontos serão desenvolvidos nesta parte final das análises de forma breve como reflexões possíveis acerca do cotidiano vivido e experimentando diariamente no não lugar do metrô, e como notas futuras para uma posterior elaboração melhor do que a atual e mais aprofundada.

O sofrimento ético-político está fundamentado numa perspectiva sobre a vida dos seres humanos em conjunto no interior de uma vivência comum, ou seja, de uma política de vida na cidade, e, retomando Espinosa, em seu Tratado Político, o filósofo dirá que a vida na cidade é onde melhor os seres podem expressar sua potência e conatus, pois vivendo juntos e em comum na cidade a potência de cada ser compõe e soma-se à de outro, permitindo assim que dois seres possam juntos realizar mais coisas do que apenas um, o que significa que a vida na cidade democrática garantiria a todos os seus cidadãos uma vida de paz e segurança, finalidade última de uma cidade.

Há, porém, determinadas situações que poderiam provocar uma instabilidade nesse conjunto, pois, como foi apresentado, para Espinosa os seres são movidos muito mais pelos afetos do que pela razão e, por isso, mais suscetíveis de serem dominados por outros e por instituições, estando alheios de si mesmos e estando em poder de outrem.

Como este trabalho não comporta elaborar uma macropolítica para se desenvolver tal linha de raciocínio, é possível pensar unicamente nas situações diárias e cotidianos de cidadãos e usuários o sistema metroviário, ou seja, a natureza do não lugar, especificamente do metrô, tal como está configurada na contemporaneidade com seus

diversos componentes, não garante enquanto permanência em seu interior, uma segurança e uma paz, como relatado por todos os entrevistados e pelos afetos expressos em suas falas.

O não lugar sendo um local de passagem, por sua natureza, cria condições para o sentimento de solidão e similitude, não estabelecendo nenhum tipo de história ou relação, contendo em seu interior códigos de comando para os quais seus passantes devem obedecer, sendo conduzidos de maneira passiva. Fazendo a aproximação com o sistema metroviário de São Paulo, é possível pensar que essas conseqüências são agravadas por conta de todos os problemas apresentados tanto estatisticamente quanto pelo discurso dos usuários, ao ponto de ser considerado um local de opressão, assustador, e receber analogias com um campo de guerra e o inferno.

Essas analogias permitem elaborar, justamente, a ideia de que em seu interior um estado civil comum cessa e começa um estado de natureza onde todos os seres estão em contenda, conforme elaborado por Espinosa (2009), e, sendo um não lugar, esse estado é concentrado unicamente dentro dos seus limites, no entanto, suas conseqüências por vezes parecem se estender para além deles, mas, atendo-se aos relatos dos entrevistados, é necessário pensar seus efeitos somente enquanto nele permanecem.

Os efeitos, como dizemos, seriam a similitude, solidão e animalização, e aqui apresenta-se uma problemática impossível de se desenvolver mais profundamente aqui, a saber, a problematização de uma antropologia do humano em Espinosa⁴, ou seja, uma definição do humano e seu desenvolvimento ontológico em relação aos animais segundo Bove (2010), em Espinosa não existe uma definição precisa do que é o humano no plano ontológico, mas existe um limiar mais claro no plano ético, e, para o que importa aqui, é que para Espinosa, um ser é capaz de reconhecer o outro ser como seu igual para a convivência comum e solidariedade, a partir da imaginação, ou

⁴ Para os que desejam se aprofundar mais nessa problemática sugerimos o livro no qual se baseia este final do capítulo, do filósofo francês Laurent Bove, mais especificamente a segunda parte do seu livro intitulado “A diferença antropológica na política Espinosa”.

seja, por poder imaginar que um outro sofre igual a si próprio e, ao se identificar com o sofrimento deste outro, pode-se desejar livrar o outro do seu padecimento, e isso seria um sinal de humanidade para Espinosa.

Um adendo, todavia, se faz importante, pois, embora segundo alguns teóricos, Espinosa não precise exatamente esse limiar de diferença no plano ontológico, e sim, no plano ético, existem alguns pontos a serem esclarecidos. Para Espinosa, apesar de uma superioridade que ele coloca em relação aos animais, entretanto, ele dirá que muitas vezes os animais superem o humano em sagacidade e engenhosidade, e, portanto, a relação da animalização que ele estabelece, não se refere necessariamente aos animais, mas muito mais a um processo de “embrutecimento” do humano, se tornando uma “besta”, que pode ter ainda menos aptidões para os afetos do que os animais, como será esclarecido mais adiante.

Ora, a questão da similitude entre Espinosa e Marc Augé acaba por ser uma relação interessante, pois, a similitude da qual Augé fala é uma similitude pela perda da identidade própria no não lugar, a singularidade de um sujeito é perdida pelo sentimento de ser-mais-um em uma massa anônima, pois o não lugar sendo espaço de passagem não estabelece relações nem história, o sujeito perde a referência de si em um espaço sem referências, e, neste ponto, temos uma articulação a se fazer com o pensamento de Espinosa, pois a similitude para o filósofo é, ao contrário da perda da identidade, é justamente a potência e possibilidade do reconhecimento do outro em sua semelhança de natureza, é estabelecer uma relação comum passível de solidariedade e reconhecimento de um sofrimento comum que atravessa suas existências, ao contrário da similitude do não lugar, que provoca a ruptura do comum com o outro, a não identidade é a dissolução do coletivo e cooperativo para uma concentração maior do individualismo.

Um dos efeitos, portanto, do não lugar para uma subjetividade contemporânea, pelo menos no que tange à experiência relativa a esse local, é a similitude negativa, ou seja, a solidão dos usuários dentro de seus próprios problemas sem um

reconhecimento do outro enquanto igual nas viagens, como disse Solange, é cada um para si, sem o estabelecimento do vínculo com os outros.

Com isto temos a vivência de um cenário considerado como de campo de guerra, numa luta de todos contra todos, um inferno onde o direito de conquistar um espaço é obtido pela força de sua própria potência, o que como o próprio Espinosa (2009) diz, acaba por anular o direito e potência de todos, já que todos lutam individualmente uns contra os outros, não existe uma cooperatividade e solidariedade que somem suas potências para uma real mudança do cenário, então

As circunstâncias nas quais vivem os homens, tanto naturais como culturais ou política, podem tornar impossível a ocorrência de processos de hominização, de antropogênese, de criação de uma vida humana. Ou seja, o movimento pode funcionar dos dois lados: para a constituição de um tecido de humanidade ou para a inexistência dele, ou até para a sua destruição. (BOVE, 2010, p. 37)

Considerando as circunstâncias específicas vivenciadas pelos usuários e seus relatos, bem como as observações feitas em campo, revelam esse cotidiano de ruptura da tessitura de constituição da humanidade para uma criação de outro tipo de vida, a produção de uma vida dominada por afetos tristes, que enfraquecem e retiram a potência de ação dos sujeitos, separando e dividindo, na solidão, cada um isolado em si mesmo em suas passagens e viagens, pois, é interessante notar a reflexão na fala de alguns usuários, a percepção de cada um sobre o que ocorre durante sua passagem pelo não lugar e o que ali acontece, e, como saindo dele, se surpreendem negativamente com o que sentiram ou mesmo chegaram a fazer.

Por fim, o processo de animalização, e também automação dos seres, que Bove (2010) elabora em seu livro relaciona-se principalmente com uma questão política e ética, a partir da filosofia de Espinosa e sua articulação acerca da dominação dos homens por outros homens em um regime completo de heteronomia, quer dizer, dominados inteiramente a partir do par esperança e medo, imersos nos afetos tristes, sem a possibilidade da convivência na paz e segurança da cidade.

Esse processo ocorreria, portanto, em um regime onde a democracia não estaria plenamente instalada segundo a concepção espinosana, ou em circunstâncias específicas, Laurent Bove faz em seu livro uma atualização do que seria o processo de animalização contemporânea, ele o correlaciona com os atuais meios de produção capitalista, como uma instrumentalização dos desejos e afetos, retirando todo tipo de uso crítico da razão,

Chamamos, pois, de animalização a dinâmica de instrumentalização integral dos desejos, dos afetos e da razão modernas à estrutura quase instintual do consumo de mercadorias. Trata-se de um novo modo histórico de funcionamento psíquico pelo qual um pensamento qualquer não pode jamais se refletir senão na clausura de sua instrumentalização. É o grau zero da reflexão crítica que já se pôde historicamente encontrar, por exemplo, nos homens dos aparelhos, de Igreja ou Partido, ou nos membros das sociedades antigas nos quais o poder político e o poder religioso estavam confundidos. (BOVE, 2010, p. 49).

Bove faz uma ligação dessa animalização, portanto, com as condições históricas, políticas e econômicas atuais, porém, o que é, realmente, esse processo de animalização originalmente em Espinosa?

A animalização do homem é, portanto, primeiramente, para Espinosa, a de um homem “infirmado” em suas aptidões “humanas” e correlativamente simplificado, reduzido na complexidade de seu corpo e nas suas aptidões de afetar e ser afetado. (BOVE, 2012, p. 106).

Relembrando que para Espinosa quanto mais um corpo possui aptidões para afetar e ser afetado, tanto mais será capaz de aumentar sua própria perfeição e potência, a fim de passar do primeiro gênero do conhecimento, a imaginação, para o segundo gênero, do conhecimento das relações de causas entre as coisas e, com isso, ir de encontro a afetos alegres, a encontros que componham com sua natureza, tornando-se mais livre e capaz de agir, e isso só é possível se houver condições sociais e políticas que ofereçam aos seres viverem em segurança e paz, auxiliando esse processo.

Caso contrário, o que ocorre é justamente o processo inverso, que seria o da animalização, ou seja, retirada as condições que ofereçam melhores possibilidades de auxiliar os seres a buscarem sua liberdade e a viverem em comum, considerando que os seres por si só já são mais dominados e levados pelos afetos do que pela razão para Espinosa, a consequência é um processo de redução das aptidões para afetar e serem afetados, na prática, isso significa que os sujeitos se tornariam mais despotencializados, tendo sua capacidade para diversos tipos de ação (afetar) e sensibilidade em relação ao mundo (ser afetado) reduzidas cada vez mais a um limiar mínimo, com isso, o “humano animalizado” é aquele reduzido em sua humanidade em todas as suas dimensões por uma situação social limite, perdendo com isso sua virtude e razão, portanto

Essa negação da virtude (e/ou razão), que coloca o indivíduo humano em regime de automação heterônoma, seja também determinada por uma lógica de dominação do homem pelo homem, indica que o modelo espinosano da animalidade do homem tem um duplo aspecto: é primeiramente aquele, político, da escravidão ou da redução do ser humano ao estatuto de animal doméstico ou de gado; é também o das funções fisiológicas ou do animal vivendo através do corpo humano e ao qual, sob certas condições, o homem poderia ser reduzido. (BOVE, 2010, pp. 107-108).

Essa vivência de sentir-se como animal é bem freqüente em conversas informais com os usuários na observação de campo, seja conversando diretamente ou ouvindo por conversas, em menções sobre sentir-se como gado principalmente no horário de pico no meio da aglomeração, com as “bairas” de metal, alguns em conversa chegam a mencionar a música “vida de gado” do cantor Zé Ramalho sobre ser marcado como gado e a ser conduzido.

Aqui se revela um dos pontos principais do trabalho, que seria problematizar os efeitos subjetivos e que tipo de vida é produzida na vivência deste não lugar, embora Laurent Bove trabalhe o processo de animalização focado na instrumentalização dos desejos para o consumo, cremos ser possível pensar que, diante dos relatos dos

entrevistados e observações, que existiria uma redução de natureza e potência de cada ser semelhante a este processo de animalização, diminuindo as aptidões de cada um, fundamentando em alguma medida o que Augé diz ser das condições do não lugar de provocar solidão e similitude.

Isso fica ainda mais possível de ser colocado, quando lembramos dos relatos sobre a violência dentro do metrô, seja geral, seja especificamente o assédio sexual, e Solange cita um fato comum e recorrente do metrô: os suicídios que ocorrem no metrô, que raramente são veiculados pela mídia, muito menos comunicado para os usuários dos metrôs, sendo somente anunciado “queda de objeto na via” e, neste momento, Solange narra como a frieza das pessoas surgem ao comentarem porque a pessoa foi se matar justo no horário de trabalho dela e não em outro horário, atrapalhando-a, ao invés de se entristecerem e solidarizarem-se com o fato de alguém ter retirado a própria vida, reforçando o “cada um para si” e indiferença das pessoas com assentos preferenciais e um cuidado maior com o outro em situações mais difíceis dentro do metrô.

Certamente não é possível dizer que esse processo ocorra com todos os usuários, dada à singularidade de cada um, nem que este efeito se prolongue para além do não lugar, que seria algo fora do escopo desse trabalho, mas é possível, sim, refletir sobre o que o uso diário do não lugar provocar em seus usuários e pensar que isso também seja um processo geral e comum na subjetividade atual dos usuários, variando em graus e intensidades conforme a natureza singular de cada um, mas atravessando a todos.

Todavia, conforme demonstrado no segundo capítulo, nenhum dos autores utilizados trabalham com a idéia de um ser passivo ou uma natureza pura que se corromperia pelo meio inteiramente, mas, tanto Espinosa como Certeau, Foucault, Bove, trabalham sempre com a possibilidade de uma resistência, e essa resistência foi elaborada no final do segundo capítulo em uma articulação entre o conatus de Espinosa e as táticas de Certeau.

Solange, por exe, relata que fazia academia, pilates e jump para tirar a tensão do dia a dia, mas que por problemas financeiros não foi possível continuar, porém, que todo dia antes de ir para o trabalho caminha até o metrô para se preparar para o uso do metrô, passando pela praça, fazendo trabalho de respiração, assim como em seu retorno também passa pela praça para se acalmar e descansar um pouco do tumulto, e que mesmo durante o trajeto no metrô ela procura fazer meditações, fechando os olhos, orando.

Outros procuram meios externos para relaxar, como relata Guilherme, ao buscar o xadrez e outros jogos de lógica como entretenimento para retirar o stress sofrido, e alguns procuram maximizar suas defesas procurando posicionamento dentro do metrô, ficar afastado, mas sem encontrar sucesso e mesmo uma solução.

A oração, bem como leitura e utilização de jogos de celulares parecem ser algumas das maneiras de “se desligar” do que acontece durante o trajeto para o estudo ou para casa, maneiras de não se irritar, ficar tenso e ser o menos afetado possível negativamente pelo cenário ao redor, em uma tática singular e própria, de transformação temporal e subjetiva de si, ou seja, voltando às noções de tática e estratégia, e espaço e lugar, uma transformação relativa ao tempo de permanência dentro do não lugar e uma tática que envolva somente a si, já que o lugar não lhe pertence e não permite uma alteração do cenário no qual está inserido.

Seja qual for a maneira, todos buscam uma forma para lidar com os impactos que a utilização diária do não lugar causa, principalmente enquanto está em seu interior, essas táticas visam, sobretudo, uma necessidade de sobrevivência emergencial e situacional, relativas aos transtornos pelos quais passam em seus cotidianos, buscando resistir ao processo de animalização e a solidão de ser mais um em meios a outros, onde não existe um reconhecimento de ser igual e do sofrimento em comum.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

(ou reflexões de um viajante dos subterrâneos sobre a viagem ao encontrar a luz)

Essa pesquisa nasceu de uma experiência particular do autor, que optou por ser um usuário pleno do transporte público e coletivo da cidade de São Paulo, utilizando o sistema metroviário diariamente e agora quase diariamente para se deslocar pela cidade.

A partir dessa opção, vivenciou diversas vezes os inúmeros obstáculos e desafios que o sistema metroviário proporciona, e, com isso, pode realizar também diversas observações ao longo dos anos, assim como ouvir queixas, conversas, realizar diálogos.

Aos poucos, dessas vivências, olhares e conversas, surgiram inquietações e também preocupações: como seriam os cotidianos de todos esses milhões de usuários que utilizam o metrô diariamente, suas dores, experiências? Onde estavam suas vozes, suas histórias, seus rostos? Haveria um sofrimento social que atravessasse a todos, de que maneira os afetavam e o que faziam para resistir?

Um evento em particular fez eclodir essas perguntas: em um dado momento no horário de pico, logo após esvaziar um pouco o vagão, observar os rostos dos que ficaram, o olhar, os gestos de incômodo após o vagão lotado, o cansaço dos corpos, imediatamente pensei no adágio de Espinosa “um corpo impotente é também uma mente impotente”, e isso me pareceu extremamente concreto naquele momento, sobre que condições essas pessoas levavam a sua existência, de que maneira ainda resistiam, lutavam e persistiam diariamente.

Foram as inúmeras vezes que o autor presenciou atos de violência, quedas, desmaios, gritos, discussões, transtornos, suicídio nas linhas, e, reunindo tudo, foi feita uma pesquisa para verificar o que havia de material disponível sobre o cotidiano dessas pessoas, e foram encontrados diversos livros e artigos acerca da mobilidade urbana, e

um material menor, que tocasse nas questões afetivas envolvendo o cotidiano destes usuários.

A partir dessa investigação, foi tomada a decisão de realizar uma pesquisa que, para além das questões da mobilidade urbana, técnica, econômica e urbanística, se focasse nos usuários, em suas histórias e vivências, suas vozes e experiências, privilegiando o campo subjetivo, dos afetos, emoções e resistência, tentando oferecer outra perspectiva e abordagem.

A principal questão que serviu de norte para a pesquisa foi saber que impactos eram causados no cotidiano dos usuários de metrô, pelo uso diário desse transporte, verificado a existência de um sofrimento social comum que percorresse a todos, e quais as maneiras também comuns de se resistir a esse sofrimento.

Para isso, essa outra abordagem foi composta por dois pontos, a saber, a utilização de perspectivas teóricas que privilegiassem o cotidiano envolvido pelas emoções e afetos, e de uma base teórica contemporânea que não se fundamentasse no pilar clássico do pensamento cartesiano nas ciências humanas, calcado em um sujeito a priori de toda complexidade social, mas que também não fosse redutível a essa, em outro extremo de um olhar sociológico.

Foram utilizados autores que tivessem, apesar de suas diferenças, pontos possíveis de aproximação comum, e, mesmo assim, foram feitas articulações entre suas teorias para que pontes de diálogos fossem realizadas.

Esses autores foram oriundos de diversas áreas para que se abarcassem de maneira múltiplas as problematizações levantadas, utilizando-se de um aporte teórico multidisciplinar, através da sociologia, antropologia, psicologia social e filosofia.

Para o cotidiano e questões relativas ao espaço, foram utilizados as teorias de Michel de Certeau, Michel Foucault e Marc Auge, pensando o cotidiano não apenas como repetição, mas também como constituído por rupturas, desvios, e artes de astúcia

para conseguir contornar obstáculos e subverter ordens e códigos, no interior de espaços disciplinares e de controle, sobretudo os não lugares elaborados por Marc Auge, que contem elementos tantos de Certeau quanto de Foucault, aplicando para se pensar as estações de metrô e os próprios metrô enquanto locais de vigilância, controle dos corpos e condutas, e produtores de subjetividades impotentes, a partir da solidão, similitude e afetos tristes que compõem este cenário.

Em seguida, foram utilizadas teorias que trabalhassem com uma crítica do dualismo clássico entre corpo e mente, razão e emoção, presente no pensamento das ciências humanas, para focar a questão do corpo e das emoções presentes nesses espaços que os usuários de metrô transitam, ampliando o olhar não apenas para questões relativas a mobilidade urbana e cidadania, enquanto processos racionais, deliberativos e fixados sobre leis de deveres e direito, mas, principalmente, ao nível mais capilar das relações sociais, ao nível do vivido do corpo e seus afetos imerso em confrontamentos diários.

Procurou-se articular, a partir de uma sólida argumentação e apresentação de pontos convergentes, o pensamento do filósofo holandês Baruch Von Spinoza com a antropologia das emoções do antropólogo David Le Breton.

Apesar da diferença temporal e óbvias diferenças em suas teorias tentou-se demonstrar que ambos partem de uma crítica ao dualismo, privilegiam as emoções não como erros ou vícios, mas como algo que é próprio do humano e que é produzido através das relações sociais, colocando afetos e emoções como condutores da vida humana. Ao final, foi estabelecida uma diferença conceitual dos afetos enquanto a experiência vivida em si, e as emoções como o significado que o sujeito atribui a experiência vivida, não separando mais a experiência corporal, as emoções e o discurso, enquanto plano de representações do cotidiano, mas como produção de toda essa relação entre o sujeito e o espaço.

Disto decorreu-se o estabelecimento do uso do sofrimento ético-político enquanto categoria temática que norteasse o trabalho, pensando o sofrimento enquanto

produção social decorrente de situações vividas no sistema metroviário de maneira compartilhada por diversos sujeitos, sendo ético e político por referir-se às relações e produções de um tipo de vida em sistema capitalista desigual e de uma cidade que apresenta diversos tipos de problemas.

Para realizar a investigação dos dados, optou-se por utilizar a entrevista narrativa aliada a observações de campo e utilizar a própria experiência do autor, e, embora a entrevista narrativa seja utilizada, geralmente, para pesquisas de acontecimentos sociais e fatos de biografias, a utilização da entrevista narrativa para permitir ao entrevistado narrar o seu uso diário do transporte sem interferência do entrevistador e sem perguntas diretas, permitiu acessar as vivências e percepções de cada um, e, em seqüência aprofundar pontos específicos, o que levou, portanto, a considerar a entrevista narrativa como adequada aos propósitos da pesquisa.

O perfil variado dos entrevistados permitiu um vislumbre ampliado da heterogeneidade das experiências, e captar todos os transtornos vividos diariamente, e, com estes relatos, foi possível elaborar três eixos temáticos que contemplassem o tema central da pesquisa.

Foi averiguado que, em relação ao sistema metroviário, a percepção é unanimemente negativa, com a expressão de diversos afetos negativos que impactam de maneira direta em seus trajetos, tendo o sistema metroviário como um cenário contrário a uma produção alegre dos afetos.

Através de uma análise de codificação temática, foram encontrados três eixos temáticos: sobre a vivência corporal no metrô, relacionado a superlotação, violência, cansaço, ferimentos, disputa pelo espaço, sobre a vivência afetiva, que envolve os afetos e emoções sobre as experiências no metrô e, por fim, um tema que surgiu de maneira igual nos relatos das mulheres, da experiência do assédio sexual recorrente nas estações e vagões do metro.

A constatação é de que existe um sofrimento socialmente comum no cotidiano diário do uso do transporte metroviário, porém, não compartilhado, isso quer dizer que, embora o sofrimento exista, ele é vivenciado e tacitamente resolvido individualmente, ou seja, o não lugar produz, de fato, solidão e similitude, permeado de afetos como medo, insegurança, frustração, opressão, radicalizando-se em um processo de animalização, que seria a redução das aptidões de afetar e ser afetado, perdendo o reconhecimento da alteridade, da dor do outro, e, com isso, as táticas são muito mais do âmbito privado do que coletivas, buscando, obviamente, a auto preservação e sobrevivência no caos diário, sem, no entanto, buscar coletivamente mudanças possíveis para alteração do cenário.

Certamente nenhuma dessas constatações se pretende verdadeiras e únicas, mas tão somente acrescentar um conhecimento a mais da realidade do escuro dos subterrâneos do metrô de São Paulo, trazendo narrativas e ocorrências, procurando evidenciar o tipo de vida que se forma através da vivência diária desse local.

Sobre a produção afetiva do não lugar, enquanto local de solidão, similitude e possível animalização, conforme elaborado nos termos de Bove e Espinosa na última parte das análises é uma análise absolutamente específica, referente a estações e metrôs, sem ser possível afirmar que esses processos se expandam para além dos limites deste não lugar, embora seja possível conjecturar sobre como o uso por muitos anos, sob as mais adversas condições, possa afetar a vida de seus usuários para além dos seus limites, assim como em outros não lugares.

Da mesma forma, o processo de animalização, onde os afetos são reduzidos, trabalhado aqui foi uma intuição teórica mediante observação do campo, que começou a ser elaborada e argumentada de forma ainda incipiente, mas com o intuito de apresentar possíveis impactos e produções de uma forma de vida contemporânea no âmago da cidade.

A questão do medo, que desemboca para um desespero e emoções de completo desalento sobre mudanças no cenário local, ficam mais evidentes nos relatos

das mulheres sobre o assédio sexual, mas também transparece em todos os relatos, com os usuários revelando a impossibilidade de enxergar possíveis soluções para o problema da mobilidade urbana e o que causa em suas vidas.

Há, portanto, muito mais escopo possível para ampliar a pesquisa, verificando com outras populações como os deficientes físicos, sobre como é o cotidiano deles, assim como elaborar mais e melhor o processo de animalização, e a produção dos afetos como medo, raiva, frustração, opressão, que levam a uma impotência e atribuição de um sentido negativo sobre o futuro e mudanças, corroborando para emoções de tristeza, desalento, sem ver saídas possíveis.

Dessa maneira, cremos que a pesquisa pode contribuir, ainda que de maneira breve, para uma compreensão múltipla sobre o cotidiano dos diversos usuários que se deslocam incansavelmente pela cidade em seus sofrimentos, dramas e lutas constantes.

REFERÊNCIAS

ACT!ION AID. 2014. **Campanha cidade segura para mulheres**. Disponível em: <http://www.actionaid.org.br/sites/files/actionaid/linha_de_base_webv.pdf>. Acesso em: 02 de setembro de 2015.

ANGROSINO, M. **Etnografia e observação participante**. Porto Alegre: Artmed, 2009.

AUGÉ, M. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. 9. ed. Campinas: Papirus, 2012.

BARIA, I; Bin, D. **Preparando a Linha 3 - Vermelha do Metrô SP para Novas Demandas**. ANTP. 2013 Disponível em: <<http://www.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/95875026-89D7-4F66-93D4-AC3BE9E606E8.pdf>>. Acesso em: 05 de janeiro de 2014.

BOVE, L. **Uma filosofia de resistência à dominação**. Revista do Instituto Humanitas Unisinos –IHU Online, ano XII, 6.ago.2012. Entrevista concedida a Márcia Junges. Disponível em: <http://www.ihuonline.unisinos.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4543§ion=397>. Acesso em: 05 de maio de 2014.

BOVE, L. **Espinosa e a psicologia social. Ensaios de ontologia política e antropogênese**. Belo Horizonte: Autêntica Editora/ Núcleo de psicopatologia, políticas públicas de saúde mental e ações comunicativas em saúde pública da universidade de São Paulo- UPSI-USP, 2010.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. 19. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

CHAUÍ, M.: **Espinosa: uma filosofia da liberdade**. 2. ed. São Paulo: Moderna, 2005.

CNTU, 2013. **Com mobilidade todos ganham**. Disponível em <
[http://www.cntu.org.br/new/ FILES/brasil_inteligente/22022014-220255-
 mobilidadenet.pdf](http://www.cntu.org.br/new/FILES/brasil_inteligente/22022014-220255-mobilidadenet.pdf)> Acesso em: 05 de outubro de 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI. **Cidades: mobilidade, habitação e escala: um chamado à ação**. Brasília: CNI, 2012

DELEUZE, G. **Conversaço**. Post-Scriptum sobre as sociedades de controle. Tradução Peter Pál Pelbart. São Paulo: Ed. 34, 1992.

DELEUZE, G. **Espinosa, filosofia prática**. São Paulo : Editora Escuta, 2002.

DUARTE, F. Os caminhos da Cidade. In KON, S; DUARTE, F. **A (Des)construção do Caos: propostas urbanas para São Paulo**. São Paulo: Perspectivas, 2008. pp. 115-147.

DUARTE, F. **Crise das matrizes espaciais: arquitetura, cidades, geopolítica, tecnocultura**. São Paulo: Perspectivas: FAPESP, 2002.

DUARTE, F.; LIBARDI, R; SANCHEZ, K. **Introdução à mobilidade urbana**. 3. ed. Curitiba: Juruá, 2012.

FLICK, U. **Qualidade na pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Artmed, 2009.

FLICK, U. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009a.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Passageiro enfrenta superlotação em 6 das 12 linhas de metrô e de trem de SP**. São Paulo, 2012. Disponível em:

<<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/1082410-passageiro-enfrenta-superlotacao-em-6-das-12-linhas-de-metro-e-de-trem-de-sp.shtml>> Acesso em: 06 de setembro de 2012.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Metrô de SP tem sua pior avaliação.** São Paulo, 2011. **Disponível em:** <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/971384-metro-de-sp-tem-sua-pior-avaliacao-diz-datafolha.shtml>> Acesso em: 06 de setembro de 2012.

FOUCAULT, M. **Vigiar e Punir.** 34. ed. Petrópolis: Vozes, 2007a.

FOUCAULT, M. **História da Sexualidade I: a vontade de saber.** 18.ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2007b.

FOUCAULT, M. O Olho Do Poder. In: MACHADO, R. (Org.). **Microfísica do Poder.** 24 ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2007.

FOUCAULT, M. De espaços outros. **Estud. av.,** São Paulo , v. 27, n. 79, 2013 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 19 de junho de 2014.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: GASKELL, G; . BAUER, W. M (Orgs). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som. Um manual prático.** 12. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

INSTITUTO AVON/DATA POPULAR 2014. **Violência contra a mulher: o jovem está ligado?**. Disponível em < http://agenciapatriciagalvao.org.br/wp-content/uploads/2014/12/pesquisaAVON-violencia-jovens_versao02-12-2014.pdf>. Acesso em: 02 de setembro de 2015.

INSTITUTO SANGARI 2012; **Mapa da violência contra a mulher**. Disponível em < www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_mulher.pdf > Acesso em 02 de setembro de 2015.

JAQUET, C. **A unidade do corpo e da mente**. Afetos, ações e paixões em Espinosa. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2011.

JOVCHELOVITCH, S.; BAUER, W. M. Entrevista narrativa. In: GASKELL, G; . BAUER, W. M (Orgs). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som. Um manual prático**. 12. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

KHOURY, M. A dor como objeto de pesquisa social. **Revista de antropologia ILHA**. N. 0, Florianópolis: SC, 1999.

KHOURY, Mauro. Pela consolidação da sociologia e da antropologia das emoções no Brasil. **Revista Sociedade e Estado**. vol. 29, n.3. 2014.

LAPOUJADE, D. O corpo que não aguenta mais. In: LINS, D; GADELHA,S. (Orgs) **Nietzsche e Deleuze: que pode o corpo** . Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002. Pp. 81-90

LEITE, R P. **Inversão do cotidiano: práticas sociais e rupturas na vida urbana contemporânea**. *Dados* [online]. 2010, vol.53, n.3, pp. 737-756. ISSN 0011-5258. <http://dx.doi.org/10.1590/S0011-52582010000300007>. Acesso em: 07 de julho de 2015.

LE BRETON, D. **A Sociologia do Corpo**. Rio de Janeiro: Vozes, 2006.

LE BRETON, D. **As Paixões Ordinárias: antropologia das emoções**. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.

LE BRETON, D. **Antropologia do Corpo e Modernidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2012.

LE BRETON, D. **Antropologia da dor**. São Paulo: Fap-Unifesp, 2013.

MARICATO, E. **Cidades-Urgentes: colocar a questão urbana na agenda nacional**. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=20298> Acesso em: 21 de fevereiro de 2013.

MARTINS, A. **Com os pés na vida real**. Entrevista concedida ao Portal Ciências e Vida. Disponível: <http://filosofiacienciaevida.uol.com.br/ESFI/Edicoes/57/artigo213469-1.asp> Acessado em: 03 de setembro de 2015.

MUCHAIL, S. T. **Foucault Simplesmente**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

NEGRI, A. **Cinco lições sobre Império**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

PRADA, Thiago da Silva. Do ideal imaginado ao ódio real. In. Revista Grandes temas do conhecimento Psicologia. **Especial redes sociais e ódio**. São Paulo: My' 20 Editora. 2015.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Dia Mundial sem carro**, 2012. São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/pesquisa-dia-mundial-sem-carro-2012.pdf>>. Acesso em: 19 de setembro de 2012.

SAWAIA, Bader. O sofrimento ético-político como categoria de análise da dialética exclusão/inclusão. In ._____. **As artimanhas da exclusão. Análise psicossocial e ética da desigualdade social**. 11. ed. Petrópolis, RJ:Vozes, 2011.

SENNETT, R. **Carne e Pedra**. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SPINOZA, B. **Ética**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2008.

SPINOZA, B. **Tratado Político**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

THINK OLGA. 2013. **Chega de Fiu Fiu**. Disponível em: < <http://chegadefiufiu.com.br/>>
Acesso em: 02 de setembro de 2015.

VELHO, G. **Observando o familiar**. In Nunes, E. O. A aventura sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

ANEXOS

Roteiro Entrevista

Conforme esboçado nos procedimentos metodológicos, a Entrevista Narrativa não segue o modelo padrão de pergunta e resposta de uma entrevista tradicional, contudo, será exposta aqui a maneira como foram elaboradas e conduzidas as entrevistas, segundo o modelo da EN.

- 1) Pesquisa acerca do tema da pesquisa, nos acervos acadêmicos e também em mídias, como jornais e internet.
- 2) Verificação do campo da pesquisa através de observações de campo
- 3) A partir dos dados obtidos, elaboração de uma pergunta geral, que não direcione a resposta do entrevistado, permitindo que possa narrar livremente a partir dessa pergunta.
- 4) A base da pergunta nas entrevistas foi para que os entrevistados contassem suas experiências com o transporte público, especificamente o metrô e o que sentiam ao utilizar o transporte. Não foram incluídas nenhuma menção a horário, dias e destinos da utilização do transporte, deixando a pergunta de uma forma ampla.
- 5) A partir da pergunta, foi permitido ao entrevistado que narrasse sua vivência do transporte público, sem nenhuma interrupção nem questionamentos, oferecendo somente incentivo a ele no prosseguimento da narração.
- 6) Somente após uma pausa maior do entrevistado, denotando que terminara de narrar, é que foi iniciada a segunda etapa da entrevista.
- 7) A segunda etapa consistiu na realização de perguntas, aprofundando pontos específicos da narração do entrevistado, sem julgamentos de valor, ou seja, sem perguntar o motivo das ações do entrevistado, mas somente que explicasse como as ações ocorreram, o que aconteceu, deixando que motivações surjam pelo próprio entrevistado.
- 8) Finalização da entrevista, sendo que a partir desse momento a gravação foi interrompida e pode-se conversar com o entrevistado, caso ele quisesse oferecer mais dados.

Transcrição – Entrevista 01 – Adulto Feminino**Solange, 50 anos, Arthur Alvim**

Thiago: Gostaria que você me descrevesse como é a sua experiência de ser usuária do transporte público tanto na ida para o trabalho quanto na volta dele. O que você sente? Quais são as dificuldades que você tem? E, como que é essa experiência diária do transporte público?

E: Bom eu acordo as cinco horas da manhã. As cinco e meia.... O melhor horário do metro é das cinco e meia até as seis horas. Passando esse horário, infelizmente, é uma coisa, assim, muito caótica. Nós não temos espaços... Espaços limitados dentro do metro. Se você tirar o pé você não coloca mais de volta. O nariz das pessoas é com o seu nariz... é uma coisa assim muito sufocante. Se você está bem emocionalmente, você não sente. Mas num dia em que você levantou indisposta ou está um pouco mais angustiada, essa sensação das pessoas invadindo o seu espaço é muito ruim. É sufocante porque você está com os seus problemas internos e ainda mais a condução, que é péssima... Você não consegue das seis e meia até as nove horas... É algo assim que você tem vontade de chorar. De não saber por que estamos indo trabalhar. As pessoas empurram a sua coluna; as pessoas estão agitadas; elas estão nervosas porque elas também se sentem invadidas como você também se sente invadido. Ai vem o desrespeito de algumas pessoas também que aproveitam esse momento para desrespeitar as mulheres, que são os assédios. Eu graças a Deus não sofro isso. A única coisa que eu sofro é essa coisa da sua coluna. Se você não estiver encostado você não sabe o que faz com o seu corpo. Fora isso, temos os atrasos que são terríveis também. Que eles param de estação em estação. Temos problemas com pessoas que se jogam no metro, por algum problema psicológico, sejam eles quais forem... Ai atrasa mais ainda. Ai temos o compromisso de horário de chegar até o seu trabalho com as pessoas que você... Como posso falar? A gente propôs chegar ali em tal horário, compromisso com o meu patrão. Mas assim, o metro para por alguns problemas ou outros... A linha, problemas de pessoas se jogando, alguma coisa acontecendo. E assim, ai eu fico muito triste por que vejo as pessoas chegarem a esse ponto de elas

perderem a vida dentro do metro.. Mas eu também ouço algumas pessoas que elas acham um absurdo. Como é que a pessoa vai se matar e ainda estragar o meu dia. Se matar... Esse é momento de se matar? Eu fico triste de ouvir essas pessoas por que parece que as pessoas não têm mais coração. Elas não estão nem ai se a pessoa teve problema ou se não teve. Elas simplesmente acham um absurdo. É mais uma pessoa para lhe atrasar. Então você percebe a frieza das pessoas. Alguns se colocam as portas, elas não seguem a linha de sistema... Vamos supor, se eu vou descer na Sé, cabe a mim ir mais para o fundo... É o que eu sempre faço quando eu desço em lugares mais longe. Se eu desço muito perto eu infelizmente sou obrigada porque senão não desço no Tatuapé... Entre a porta não, mas existe um lugar que você fique meio de lado na porta de saída... Ali eu procuro não atrapalhar as pessoas porque se você ficar no fundo você não chega até a porta. Você irá empurrar as pessoas, você será obrigada a ser mal educada...As pessoas fazem de conta que não estão lhe ouvindo. Elas se tornam surdas... Isso também é um problema... Elas também estão sentindo o problema dentro do metro. Há uma alteração grave do nosso humor; da nossa sensibilidade em relação um ao outro. Nós perdemos essa coisa de um querer ajudar o outro. É cada um pra si. As pessoas... Então assim.... Eu sofro nesse horário. Quando eu vou... Teve uma época que eu estava indo para a academia. Então eu pegava o metro das cinco e meia, seis horas. Era maravilhoso, eu não tenho o que reclamar. O metro está vazio e nem parece que aquele metro das seis horas as nove horas. É uma transformação absurda do acumulo de gente... Eu não sei se o importante seria que as pessoas tivessem... Vamos supor.... Esse excesso de gente das seis até as nove, se elas fossem distribuídas em seus trabalhos em horários diferentes. Cada turma, uma turma chegar... Nós temos também os alunos da faculdade. E eles também ficam estressados. Eu tenho um filho meu que vai ao ponto final, Itaquera, para se encostar na parede próximo da porta para poder descer no Belém. Ele fica... Ele já é uma pessoa agitada. Ele fica mais agitado ainda. Ele fica extremamente nervoso por que as pessoas empurram a coluna, empurram seu rim. Isso quando elas não te golpeiam com os braços, dão cotoveladas. Fora isso nós temos também o problema das pessoas discutirem. Elas discutem por nada. Não sei se é pelo próprio nível de

stress que passamos ali dentro. Então assim, é uma coisa assustadora. Só você entrando para saber se naquele limite de espaço cabe cinco, nós temos ali 15 pessoas num limite de cinco pessoas. Para mim infelizmente é assustador.

Thiago: E como que é essa experiência de você ter essa sensação de invasão? Você comentou que nunca passou por uma questão de assédio, mas você provavelmente já ouviu falar de alguma mulher que passou pro isso também e como que você vê essa questão da invasão das pessoas sempre ocupando um espaço a mais, lutando esse espaço.

E: Bom, é assim, na questão dos homens neste momento eu não sei o que leva as pessoas... Eles fazerem esse tipo de coisas em relação às mulheres. Mas muitas vezes eu percebo aqui, desta coisa da própria televisão falar sobre esse tipo de problema, elas criaram mais coragem de partir, realmente, para uma agressão, de tomar alguma atitude. Algumas delas partem mesmo para cima, e aí eu percebo que os homens por sua vez começam também a querer protegê-las. Antigamente quando nós mulheres ficávamos caladas é como se admitíssemos gostar. Então os homens por sua vez não tomavam atitude, se mantinham na dele. Mas quando as pessoas percebem que você partiu para frente, gritou, falou e pôs a sua raiva naquele momento de desrespeito em relação a essa pessoa, que eu não sei qual é o problema psicológico dela né? Aí as pessoas te ajudam... Alguns partem até tipo de agulhas... Então eu vejo isso nesta questão. Houve algumas melhoras quando a televisão começou a anunciar esse tipo de desrespeito. Então nós tivemos uma melhora assim, um pouco mais de respeito dos homens em relação as mulheres.

Thiago: Você comentou também da dificuldade de você encontrar o metro sempre cheio logo cedo, ou às vezes quando você volta do seu trabalho da sua casa. Quais são as estratégias que você faz, o que você procura fazer nessas horas quando realmente está muito cheio o metro?

E: Para mim um dos piores lugares que existe, na minha concepção... Quando eu faço um curso de segunda feira, que é do meu curso de cabeleireira... Eu pego o metro das

cinco horas até as sete da noite, que é o horário que eu saio do meu curso, eu tenho uma sensação assim... Quando eu vejo aquele bando de gente, aqueles seguranças indicando um tanto pra direita e um para esquerda... Eu tenho uma sensação de guerra. É como se naquele momento eu entrasse num período de guerra. Então neste momento eu sinto uma angustia muito forte. Então o que eu faço? Eu retorno sobre a escada novamente, pego sentindo... Vou sentindo Corinthians Itaquera.. Então vou a sentido Barra Funda e vou indo com esse metro até chegar em uma estação que eu psicologicamente consiga sair, que eu percebo que está vazia e que eu posso entrar neste metro. E ai vou conseguindo. Prefiro perder cinco ou dez minutos do meu tempo do que eu ser massacrada por aquelas pessoas. Já teve caso de gente cair no vão do metro, na hora daquele empurra e empurra por que as pessoas estão querendo chegar nas suas casas. As pessoas estão cansadas. Elas tem coisas para fazer...Filhos para buscar na escola... Então assim, eu entendo o problema de cada um. Mas para eu não passar isso eu vou até o fim, no sentido contrário, pego metro novamente, perco meus minutos e volto com mais paz no meu coração, pelo menos essa paz eu quero sentir. Realmente chegar na minha casa com paz. E o que eu sempre busco na medida que eu posso. Às vezes não é possível, eu tenho que aguentar tudo isso e chegar já estressada. Ou as vezes tenho que dar desculpa para o meu patrão porque ele não entende. Ele mora muito próximo da empresa ou do trabalho em que ele está. Então eu que estou vindo né... Todo dia a mesma coisa parece que eu estou inventando todo dia uma história. Mas todo dia o metro me traz uma historia para contar. Ou é de atraso, de pessoas se jogando, ou de pessoas brigando,desmaiando ou de pessoas sendo realmente desrespeitadas e ai o metro para. É acionada a trava... Assim, além dos horários que são contínuos de minutos e minutos que os metros estão extremamente cheios, das sete as nove, nós temos ainda esse caos... É um inferno. É como se eu entrasse, das sete as nove, num inferno. Por que eu tenho que estar pronto psicologicamente, emocionalmente para enfrentar até chegar ao meu trabalho. Ir orando para que nada pior aconteça.

Thiago: E você falou da sensação de paz que você procura buscar. Que momento você encontra para tentar aliviar todo esse transtorno e stress q você passa diariamente?

Você procura fazer alguma outra coisa, antes ou depois do período que você passa dentro do transporte público?

E: Não, eu procuro assim... Eu medito lá dentro, fecho os meus olhos e medito. Fico entrando em harmonia. Fico orando para Deus, mentalizando coisas positivas não só para mim mas para todos que estão ali. Orando pelo motorista mentalmente. Fico naquele processo de meditação, fechada em meu cantinho onde eu sei que não serei tacada, encostada a parede da porta próxima a saída e ai eu fico. Ali eu sou massacrada, mas de uma certa parte meus órgãos não são atingidos, os principais. Por que as vezes atinge minhas costas, minha coluna... Assim se eu estou vendo que as pessoas atingirão muito a parte do meu busto, então eu coloco a bolsa na frente e mantenho uma certa distancia porque a bolsa me dá essa proteção. Ai fico com a bolsa e meditando até chegar e ai eu saio com um pouco mais de cuidado é onde eu consigo um pouco mais de paz dentro de mim. Para não absorver esse stress todo, essas pessoas todas agitadas e sair com aquela coisa de todo mundo. Essa foi uma das formas que eu procurei, para não chegar com stress a meu trabalho. E essa foi das formas que eu busquei.

Thiago: Antes ou depois do transporte público você também tem alguma outra atividade que você consiga relaxar depois do transtorno que você passou?

E: Olha, antes eu estava fazendo... Durante um ano eu fiz academia próxima do meu trabalho. Eu saia esse horário que eu falo para você que é das cinco as seis que é maravilhoso o metro. Então nesse horário eu não tinha problema algum em relação ao metro. Eu buscava essa atividade física das seis as oito, por que eu entrava as oito no meu serviço. Então das seis as sete, sete e meia eu fazia musculação, jump e pilates. Isso me trazia uma alegria muito grande, não só no meu serviço mas com as pessoas que eu me relaciono no trabalho. Melhorou bastante. É uma pena assim, que por alguns problemas financeiros eu fui obrigada a parar. Mas eu desejo voltar a essa atividade. Por que foi o momento das seis até as oito horas que eu consegui, sem prejudicar o meu trabalho, fazer essa ginastica. Academia. Ai quando eu saio do meu

serviço, eu trabalho das oito até as cinco... Das oito as 19 horas – mais ou menos, ai eu saio e vou a minha casa. Ainda tenho a comida para fazer, a responsabilidade de saber como foi o dia dos meus filhos. O que tem para eu fazer, o mercado que eu preciso ir - porque as vezes está faltando algumas coisa. Então tem o primeiro ciclo de manhã, tenho o segundo ciclo que é o meu trabalho e tenho o terceiro ciclo que é a minha noite de trabalho. Ai eu não tenho hora para dormir quase. Então das oito, sete que eu saio do meu trabalho até meia noite eu ainda estou em trabalho. Eu faço as minhas atividades escutando um pouco da televisão, escutando um pouco o meu filho falar... Eu estou indo ao supermercado, passeando com o meu cachorro. Eu vivo assim, das cinco da manhã até meia noite eu vivo muito intensamente. Essa coisa do desgaste e da energia de estar fazendo para que no dia seguinte eu esteja novamente começando o meu dia de novo.

Thiago: E você sente que essa utilização diária do transporte público dificulta mais essa interação familiar que você tem quando você chega em casa? Ou até mesmo antes de sair de casa também?

E: Olha, quando eu já estou um pouco abalada emocionalmente isso me prejudica sim. Eu fico mais tensa, mais nervosa a chegar ao meu trabalho. Eu percebo que eu tenho que respirar quando eu saio do metro. Eu tenho que respirar antes de subir a escada rolante, dar aquela respirada assim... E ai “Não, eu supero isso daí” Essa agitação interna. Ai eu subo a minha escada e vou pelo caminho... Por que do meu serviço eu ando vinte minutos a pé, para economizar na minha condução. Senão eu teria que tomar um ônibus quando saio da minha casa até do metro. Do metro eu tenho que tomar mais uma condução. Para essa economia, além de fazer bem para mim, eu ando vinte minutos até o metro e depois do metro até o meu trabalho mais vinte minutos. Então são 40 minutos de caminhada. Então nesse período eu procuro me harmonizar, olhar uma árvore olhar um bichinho no meio da rua. Eu procuro admirar as coisas que estão ao meu redor. Se eu estou na rua do meu trabalho que é uma rua muito comercial, então eu admiro as lojas e as pessoas passando. Eu presto atenção no farol. Então nesse trajeto até chegar eu respiro um pouco mais fundo. Puxando várias vezes

a inspiração para quando eu chegar ao meu serviço eu estar bem mais calma. Não que o metro seja o motivo de todos os meus problemas, mas é um dos problemas em relação ao meu dia todo agitado. Que uma gota daqui, mais uma gota de lá, mais um problema aqui se forma um montão. Então é o que acontece comigo, mas assim, eu procuro relaxar nestes vinte minutos a pé. Eu penso, saindo e puxando um pouco mais o ar...

Thiago: Da mesma forma quando você chega em casa, também?

E: Também. Eu chego ao metro Arthur Alvim – do Tatuapé a Arthur Alvim. Aí eu tenho mais vinte minutos até minha casa. Nesse trajeto eu tenho uma praça muito bonita, que eu admiro muito. Ai eu admiro as árvores, os cantos dos pássaros, as pessoas passando. Eu penso sobre a minha vida e ai eu chego a minha casa – estou com pelo menos com um pouco mais de sorriso. “Oi filho como você está?” Cumprimento um, cumprimentando que chegou da faculdade... Ouvindo um pouco cada um e vendo o que precisa ser feito nessa hora... A noite, das 19 horas até chegar a meia noite.

Thiago: E quando você falou daquela sensação que você passa todo dia de ter o corpo agredido.. Você falou dos rins e da coluna.. Você já sentiu em algum momento dores mais prolongadas? Dificuldades maiores no seu corpo por conta da utilização do transporte no seu dia a dia? Você já ficou com dor? Teve algum problema físico por conta disso?

E: Tive sim. Por que num espaço onde cabe cinco pessoas e há 15 pessoas neste metro quadrado, o que acontece? Automaticamente essa pessoas não tem muito o que fazer em relação a mim. Então assim, se chega um mais espaçoso que coloca os braços para trás; que joga a mochila para trás – apesar do metro as vezes avisar de colocar a mochila na frente... Mas essa pessoa não está nem ai porque ela está nervosa e agitada, o que acontece? Alguns empurram o cotovelo, outros te empurram... Por que eles querem entrar. Não importa se você esta lá dentro, ou se você sairá do outro lado da porta. As pessoas querem entrar. Elas simplesmente te empurram e o que acontece? Automaticamente as pessoas, se eu estou de costas a porta, essas pessoas

vem com o cotovelo... Eu já tive os meus rins e minha coluna... De eu precisar tomar remédio porque eu fiquei torta no metro por estar de costas, achado que era o melhor. E foi o pior para mim. Então eu tive problemas graves do nervo ciático... Afetar o meu nervo ciático por eu me manter numa posição por muito tempo... Naquela perna posicionada, então eu tive inflamação nestes nervos. Ai eu tive que procurar o médico, fazer massagem e tomar remédio... Então assim, hoje eu me posiciono mais próximo a parede da porta com a saída porque é onde eu sou menos atacada. Que eu não quero nem ser mal educada com as pessoas, mas também não quero ser agredida por ninguém, no meu ponto de vista. Então eu já tive sim. Infelizmente não foi uma vez nem duas... As vezes você entra, você está posicionada a frente, mas as pessoas te empurram e você vai rodando ali dentro. As pessoas te viram. Uma hora você está de frente, outra você está de costas... E assim, o mais engraçado que eu acho dentro do metro é esse nariz com nariz. Sem mentira, você sente o hálito do outro. Se a pessoa ainda escovou o dente e está bem assim.. Ainda tudo bem... As vezes até eu me policio na questão do meu hálito também. Escovar mais os dentes, limpar mais os meus dentes... Porque ninguém é obrigado a sentir o mal hálito do outro. E já aconteceu de não só a pessoa ter como eu também ter. não vejo só o lado, vejo eu também. Então eu me policio por que eu sei que das sete as nove, esses horários que são horários que há uma saída de faculdade, de empresa, indústria... Toda essa efervescência da cidade que esta muito intenso e que todo mundo tem que chegar naquele horário e as pessoas estão tão desesperadas para chegar nas suas empresas, elas vão me empurrar mesmo. É um processo natural. Eu também já tive momentos do metro estar extremamente lotado e eu precisar chegar num horário por que eu tinha um compromisso com cliente e tal horário. Eu sabia que eu não ia entrar, eu entrei também. Eu fiz a lei do empurra empurra. Que é o que acontece muito no metro, a lei do empurra empurra... Eu estou entrando e não quero saber. Você tem problema, eu também tenho. Então é o que fica ali. É uma coisa generalizada. E aquilo parece que vai passando aquela energia um para o outro. Essa agressividade aumenta muito mais. Tem aqueles que já tem uma certa agressividade e ela fica pior. E ai os que são mais fracos, muitos se abaixam e muitos também “opa” Eu já tive uma vez no metro... Eu

pedi licença para um moço, ele se fez de surdo, “Não estou lhe escutando.” Eu toquei no ombro dele “Por favor, eu irei passar.” Ele olhou para trás para mim com desdém e falou tipo assim “Você não vai passar.” Eu por minha vez muito marruda “Vou passar sim porque eu estou chegando no metro e eu tenho o direito de sair. Tenho o direito de entrar e tenho o direito de sair. Assim como você pagou eu também paguei.” Então a primeira coisa eu empurrei ele sim e mais alguém que estivesse na frente. Não é uma atitude que eu gostaria de ter, mas eu nesse dia fiz isso. Ai eu olhei bem para a cara dele tipo assim “Não estou com medo de você.” Ele se manteve no lugar dele, mas tipo assim machista. Bem machista. “Quem é você?” Ainda tem essa coisa dessas pessoas machistas de encontrar com ela. Nós temos vários tipos de pessoas, personalidades, vários modos de pensar. Então eu já me dei de frente com pessoas assim que eu tive que enfrentar, dentro do metro, senão eu não ia sair teve uma vez que eu não enfrentei e fui parar no Bresser. Só na educação, educação... Ai eu percebi que educação muitas vezes não funciona. Eu tenho que ser tão agressivas quanto as pessoas que estão ali dentro. Tipo a lei do olho por olho, dente por dente. Nós temos muito isso dentro do metro.

Thiago: Você percebe no dia a dia do transporte publico que existe essa frieza, essa lei, como você falou, do olho por olho e que ela é uma coisa praticamente automática. Um processo natural que acontece diariamente.

E: Acontece. Nesse período que está muito intenso, que é o horário de *rush* que falamos assim...As pessoas estão assim. Desde as mais simples as mais educadas... Elas mostram umas atitudes mais agressivas sim. O nível de violência fica grande dentro do metro sim. Psicologicamente todos ficam alterados dentro do metro. É uma coisa assim que passa.

Thiago: E você sente que carrega isso com você depois que você sai do transporte público também? Seja no local de trabalho, seja quando chega em casa?

E: Não por que é o que eu te falei. Quando eu saio, eu respiro. Antes de subir na escada rolante eu respiro, mas para eu voltar ao meu normal... Sair desse nível de

stress e raiva. Puxo esse ar porque eu acho que as pessoas que estão ao meu redor não são obrigadas a passar por isso. Eu acho que eu tenho problemas e todos tem também. São vinte minutos a pé do metro ao meu trabalho, ou do metro até a minha casa... Nesse processo de eu andar eu medito. Eu busco hoje, a uns cinco anos para cá eu busco essa meditação para eu me acalmar e respirar. Já teve momentos de estar assim emocionalmente.... Eu faço terapia também...Busco fazer terapia quando percebo que as coisas estão muito tensas. Não só em relação ao metro, mas o meu dia a dia, minha vida e meu trabalho. Então assim, eu procuro de todas as formas levar o meu dia a dia da melhor forma possível. Então eu sempre busco fazer.

Thiago: Obrigado, agradeço muito a entrevista.

Transcrição Entrevista 02 - Jovem Feminino

Tatiana – 19 anos, Móoca

Thiago: por favor, descreva como é a sua experiência diária com o transporte público na sua locomoção para o estudo e trabalho, o que você sente e vê em seu dia a dia e o impacto que isso tem em sua vida.

E: Bom Thiago, como você mesmo disse, eu dependo do transporte público para me locomover aos meus estudos e trabalho, necessito pegar metrô e ônibus todos os dias. Afirmo que todas as pessoas que dependem disso, assim como eu, vêem isso como uma situação de desconforto diária. Logo pela manhã pego um ônibus para me deslocar até o trabalho, às 5:00 AM, onde demoro aproximadamente meia hora para chegar. Na volta do trabalho, costumo fazer o mesmo trajeto para me deslocar até em casa. (Bairro Água Rasa - Bairro Tatuapé)

Depois costumo ir e voltar da faculdade usando o metrô, onde o meu tempo de chegada varia de acordo com a boa vontade da Linha, por isso costumo me programar um pouco antes.

Costumo sair às 18:30 PM e chegar na faculdade às 19:00 PM, porém as vezes fico sujeita a aumentar 2 horas de percurso. Na volta, saio da faculdade 22:00 PM, e só vou chegar em casa quase 00:00 PM.

Primeiro, as condições são precárias, digo isso porque pelo menos duas vezes na semana as linhas do metrô estão paradas e acabo chegando nos lugares com atraso. Segundo por achar que nessas condições, o valor que é cobrado pela passagem é abusivo.

E ainda não citei a pior parte, que é o próprio ser humano que anda de transporte público, um ser humano mal educado que não respeita nada, nem as pessoas, nem o local, nem os assentos preferenciais, absolutamente nada e ninguém, e isso torna a viagem extremamente tensa, pois as linhas de ônibus e metrô acabam sendo vistas como locais perigosos, onde a qualquer momento podem te roubar o celular ou a bolsa. Resumindo, minha experiência diária com o transporte público só é boa quando

raramente consigo pegar o mesmo no contra-fluxo e ter a sorte divina de ir sentada ou poder não ser empurrada.

O impacto que isso causa na minha vida é totalmente ligado a imagem governamental do Brasil, onde se não existisse tanta corrupção, eles poderiam facilmente investir no que a população tanto precisa que mude. Parece que está tudo abandonado, a diferença é que as pessoas só não deixaram de utilizar. Triste realidade...

Thiago: Você mencionou sobre o desconforto diário: quais desconfortos você sente, emocionalmente e fisicamente ao utilizar diariamente o transporte nas condições precárias?

E: Bom, sobre os desconfortos diários... A questão é que os transportes públicos não comportam a quantidade de pessoas que necessitam usa-lo, e o resultado disso são pessoas aglomeradas, apertadas e logo, machucadas.

Nunca passei por tal situação, mas já vi pessoas ao meu lado ficando presas nas portas, caindo e sendo pisoteadas, entre outras coisas.

Então, quando ando de metrô e ele está cheio, fico sempre em alerta. É horrível! Fora os emocionais, de ser mulher e não poder ter o direito de ficar tranqüila durante a viagem, sempre tem aqueles homens ignorantes que fazem questão em chamar a nossa atenção para eles.

Thiago: Sobre a sensação de perigo, o que mais poderia dizer?

E: A sensação de perigo é durante o percurso inteiro, onde você visualiza pessoas bem presas as bolsas, e você infelizmente tem que fazer o mesmo, pois a qualquer momento alguém pode tentar puxa-la e ser oportunista com algo de valor que você esteja possuindo.

Thiago: Que maneiras você encontra para lidar com todas essas experiências diariamente?

E: Bom, acho difícil encontrar maneiras para resistir desse problema diariamente, pois necessitamos do transporte. Mas eu tento tomar precauções individuais, como não

andar com nada de valor, não andar com uma roupa muito chamativa em questões de assédio, procurar não ficar em locais tão cheios, essas coisas. Mas mesmo assim é difícil de amenizar. O problema é grande...

Thiago: Uma das experiências que comentou é sobre as pessoas serem mal educados e não respeitarem os outros e isso causa uma grande tensão. Como é lidar com isso e o que acha dessa situação, o que causa isso?

E: Sobre as pessoas serem mal educadas não há muito o que fazer, elas causam muito desconforto durante a viagem, a sensação é péssima pois todos estão indo para os mesmos lugares e mesmo assim essas pessoas insistem em empurrarem e correrem, e muitas vezes não muda nada, pelo contrário, o que causa é só brigas dentro dos vagões.

Porém a minha atitude é manter-me afastada delas, pois assim há menos chance de ser empurrada, cair ou qualquer coisa do tipo.

Thiago: A questão das pessoas aglomeradas e apertadas, você disse que nunca passou pela situação de ficar presa e ser pisoteada, mas como se sente sobre essas situações? Já chegou a ficar machucada ou ter problemas físicos?

E: Nunca cheguei a ficar machucada e ter problemas físicos, mas, vi muita gente que ficou presa nas portas por empurrões e serem pisoteadas por pressa de outros, e me coloco no lugar da mesma, o quanto seria ruim passar por isso e mesmo assim ainda ter que depender do transporte público precário todos os dias.

Thiago: Uma coisa importante que você comentou, a questão emocional de ser mulher e não poder ficar tranqüila nas viagens, como é para você, essa situação do assédio no transporte? Como se sente sobre isso? O que acha do assédio em relação às mulheres?

E: Em questão do assédio, O mesmo é constante e para mim é considerado o mais desagradável.

Me sinto como se aquele lugar (transporte público) não fosse um lugar onde mulheres

podem transportar sem escutar absurdos e se vestir do jeito que quer. Ou seja, temos que evitar muitas coisas como sentarmos perto de homens que estão nos olhando muito para evitar qualquer assédio físico, e tentar ignorar os assédios verbais..Que na maioria das vezes são os mais "sem-noção" e desagradáveis possíveis
Ainda não pensei em uma forma de controlar isso, mas isso também está precisando de um basta em locais públicos.

Transcrição Entrevista 03 – Adulto Masculino

Rodrigo - 36 anos, Mogi das Cruzes

Thiago: Por favor, descreva como é a sua experiência diária com o transporte público na sua locomoção para o estudo e trabalho, o que você sente no seu dia a dia por conta da utilização do transporte público.

E: Se eu fosse definir o que sinto em relação ao transporte público em uma palavra creio que ela seria frustração, explico, por conta de minha atividade como intérprete de Libras minha jornada de trabalho compõe-se de 4 horas diárias, somadas as 3h diárias na Universidade perfazem um total de 7 horas diárias gastas em trabalho ou estudo. Entretanto para chegar, gasto em média Preciso sair de casa 5:30 para pegar o primeiro ônibus até a estação de trem as 5:45, geralmente pego o trem as 6:00 ou 6:05, feito isso com corte chegarei em Guaianases as 6:40, estação em geral lotada, com sorte farei a baldeação sentido Luz as 6:55, trem super lotado, onde irei, dependendo do dia prensado até chegar ao Brás ou Luz (dependerá se conseguirei ou não descer na estação Brás) nos melhores dias chegarei no Brás as 7:25 ou 7:30 daí pegar o Metrô até a Penha onde chegarei as 7:40 ou 7:50. Se chegar nesse horário pego o ônibus em direção a Guarulhos as 8:00 e com sorte se for pela Dutra chego a faculdade as 8:15 (minha aula inicia-se as 7:50) se for pela Av Guarulhos chego as 8:40 ou 8:50. Ou seja, levo em média 3 horas para chegar a faculdade. Por conta de trabalhar na mesma instituição não retorno para casa, com o que desloco o regresso para a noite, basicamente o mesmo percurso no sentido inverso com o agravante que por conta de pegar o primeiro ônibus de retorno as 23:00 chego em Mogi as 0:40 com o que perco o penúltimo ônibus acarretando uma espera de mais 25 min para pegar o último ônibus no terminal. Chego em casa em média 1:45. O percurso de volta é de portanto 02:45, somando eu gasto por dia em transporte público 5:45 quase 6 horas boa parte delas em pé, prensado ou sofrendo algum outro tipo de desconforto.

Entretanto me refiro a frustração porque ressaltada a distância considerável entre Mogi e Guarulhos, boa parte do tempo gasto deve-se a horários de condução que não

condizem, lentidão no trânsito, falhas na CPTM e Metrô (as quais aumentam consideravelmente o tempo médio gasto). Ainda a de ser considerado o stress emocional, por conta da superlotação em conduções, é uma luta para entrar, para sair e para permanecer. Junte-se a minha constituição física mais frágil, por várias vezes cheguei a aula com o corpo dolorido devido a ficar “torcido” dentro do trem.

Thiago: Você comentou sobre ficar dolorido, se sentir prensado e tendo outros tipos de desconforto, sobretudo por sua condição física mais frágil. Como é esse sofrimento físico para você? Que outros tipos de desconforto você tem?

E: Bem na verdade são uma série de fatores associados, sendo o mais irritante não tanto o estar prensado, mas o saber que tal situação decorre de um mal planejamento. Veja os piores dias são segunda e sexta, dias que por algum mistério os trens e metrôs atrasam mais, e parece-me existe um certo “complô”, pergunto-me se do Universo ou mesmo dos funcionários que estejam fazendo uma greve branca. Enfim, resta enfrentar o tumulto, o problema é que como esperado todos estão atrasados, ou em cima da hora, ou por algum outro motivo consideram que não podem esperar o outro trem, isso gera um nível de stress em que o menor movimento pode ser interpretado de forma inadequada.

De um lado temos a questão de estar literalmente prensado junto a um desconhecido num intercurso que longe de ser agradável, ou erótico é extremamente desagradável. Não bastasse a possibilidade de um contato ser interpretado como assédio, e sim sabemos bem que eles acontecem, ainda se manifesta e aqui me refiro a minha constituição um certo ódio velado que alguns manifestam, é impossível não notar (mulheres principalmente, não quero parecer preconceituoso, mas é algo muito forte que percebo) quando alguém mais robusto fisicamente te prensa ainda mais, com a desculpa de se ajeitar melhor, ou com o pretexto de deixar alguém passar. Ou ainda quando joga o cabelo no seu rosto “acidentalmente”. Bem só existe uma maneira de lidar tendo paciência, pelo menos até se perder a paciência, já retuquei uma vez quando estavam me prensando demais, já fiz cara feia, ou mesmo comecei a forçar na direção contrária para ver se a pessoa se tocava.

Thiago: O que você considera como stress emocional? Quais os sentimentos que você tem?

E: Acho que meio respondi na pergunta anterior o desconforto de ser levado como gado sem opção por conta de um mal planejamento. Certo que eu não penso nisso diariamente, apenas nos momentos de maior tensão ou se questionado, digamos que você se acostuma ao desconforto e procura lidar com ele da melhor forma possível. Então até que me saio bem na maioria dos dias, salvo quando acontece algum imprevisto, um atraso além da conta, uma lotação ainda maior, aí os sentimentos de raiva, impotência e frustração vem à tona.

Thiago: E chegando tão tarde em casa e saindo cedo, como isso impacta no seu cotidiano e afazeres?

E: Bem não impacta muito por que eu adapto o meu dia a essa rotina, levo o netbook comigo, então literalmente minhas coisas vão comigo, saio da faculdade na Dutra, almoço e vou para o campus centro, onde em geral passo a tarde toda ou lendo, ou vendo minhas coisas, trabalhos etc. Eventualmente saio da faculdade e vou para o centro de São Paulo voltando depois para trabalhar no campus centro em Guarulhos. Dessa forma consigo que meu dia não seja de todo perdido, ainda que sim esse tempo todo em conduções impacte negativamente em minhas horas de sono. Foram 3 anos nessa rotina e muito provavelmente serão mais 5.

Transcrição Entrevista 04 – Jovem Masculino

Guilherme - 18 anos, Arthur Alvim

Thiago: Gostaria que você descrevesse um pouco da sua experiência com transporte público. Fica a vontade para narrar como que é essa experiência e como você sente. Como que é utilizar o transporte público?

E: Bem, como eu já havia comentando com você, eu utilizo a linha vermelha do metro, no caso, pelo menos uma vez por semana. No caso nos finais de semana no sábado... Que eu vou... Muitas vezes até durante a semana mesmo. Mas eu sou de certa forma familiarizado com o transporte público. Eu encontro sim, óbvio, óbvias dificuldades em embarcar no transporte em períodos de pico. Muitas vezes eu tenho que até retornar estações para poder ingressar no metro para voltar pra casa ou para ir a um determinado local. Às vezes eu vou apertado que nem uma sardinha, literalmente. Bem, fora do período de pico eu não vejo tantos problemas. Agora que são 4:13, eu vim de metro e não encontrei tantos problemas quanto eu encontraria, geralmente, em horário de picos e outros horários. Uma outra coisa que vem me chamando bastante atenção no metro ultimamente é o comércio que, quase todos os momentos que eu estou no metro, em algum momento, aparece alguém vendendo alguma coisa. Algum produto ou alimento. Não digo que isso é chato e nem de longe eu quero, sei lá... Mas que teoricamente é uma coisa errada, não sei bem se deveria ter assim. No caso eu não tenho muito o que reclamar do metro fora isso que eu acabei de dizer, de que nos horários de pico eu tenho certa dificuldade, mas, no caso, eu não tenho outros problemas que eu enfrento com o metro. Particularmente com o metro ou ônibus ou outras linhas, fora a superlotação mesmo. Para mim é o maior problema em determinados horários, mas é uma coisa que todos nós temos que enfrentar.

Thiago: Você falou sobre a questão de ir apertado no horário de pico e como que é essa experiência de sentir essa pressão de ir apertado? Como que você vê e sente isso?

E: Assim, é uma situação muito difícil para mim. No caso eu muitas vezes não consigo me segurar e acabo tombando nas pessoas. Ou, sei lá... Muitas vezes eu tenho que ficar grudado com pessoas que estão voltando do trabalho e soam. Como posso dizer? Estão fedendo, vou ser bem literal no que falo. Basicamente é muito difícil. Muitas vezes eu estou numa estação e em uma outra estação como o Brás que eu estou perto da porta, e uma hora eu estou no meio do corredor. Que eu sou empurrado por aquela multidão e eu não tenho nem onde me segurar. Tenho que quase me pendurar no teto para poder ficar. É difícil, mas é uma situação que teoricamente não tem como... todos nós enfrentamos meio que já é um costume de todos.

Thiago: Então, você agora atualmente está utilizando metro uma vez por semana por que você finalizou a escola e agora está fazendo o inglês e aí perto você utiliza o ônibus né? Mas quando você utilizava o metro diariamente para ir para escola, até pouco tempo atrás, como que era essa experiência de todo dia você acabar indo no horário de *rush*?

E: Bom, primeiramente eu saia com antecedência de casa porque muitas vezes eu não conseguia embarcar no horário que eu realmente precisava. Então para ter uma segurança eu saia antes. Mesmo que em alguns momentos o metro dava algum problema e atrasava um pouco, eu sempre tentei... Ou no mínimo que eu conseguia chegar... Mas houve sim alguns momentos... Tanto que eu tenho até uma experiência de que um dia eu não consegui entrar na escola. Eu fui de metro e não consegui entrar na escola pelo fato de que, primeiro estava muito lotado por que era um dia que o metro estava dando problema e eu não consegui embarcar a tempo de chegar na escola no horário previsto. Então eu não consegui entrar.

Thiago: E com essa frustração e essa tentativa de você se desviar do *rush* saindo mais cedo, como que você ficava com o stress diário? O que você sentia tendo que passar por isso todos os dias?

E: Olha, é realmente uma situação estressante, me deixava muitas vezes... No próprio dia que eu cheguei atrasado eu fiquei muito bravo e muito nervoso. E bem, é uma

situação... Eu realmente me estressava demais com essas situações, eu meio que... Mesmo tentando desviar às vezes eu não conseguia. É uma situação... Eu não tenho outras palavras para descrever além do próprio stress. Eu me estressava demais com o metro e principalmente por que eu pegava justamente nesse horário de pico, as sete horas da manhã – um pouquinho antes – onde o metro está realmente, desculpa o termo, um inferno.

Thiago: E como que você fazia para conseguir lidar com esse inferno e com esse stress. que você passava diariamente? Você tinha alguma forma que você utilizava? Alguma forma de você lidar com esse stress diário?

E: Olha, eu sempre fui uma pessoa que busquei formas de sempre me manter calmo depois de situações de stress. Às vezes eu leio livro, às vezes eu pratico coisas que beneficiem o meu raciocínio como jogos de pensamento lógico, xadrez, entre outras coisas. Mas principal atividade assim seria realmente ter alguma coisa pra ler ou mudar o foco do meu próprio pensamento. Por que a partir do momento que eu me foco em alguma coisa, eu me foco em alguma coisa, eu acabo meio que... A minha cabeça acaba meio que se esquecendo das frustrações e do stress. que eu vivo em muitos casos.

Thiago: E, com essa experiência diária, você acha que isso influía de alguma maneira nos seus estudos e na sua saúde? Por você passar por isso todo dia e ter tido essa experiência de não conseguir entrar na escola uma vez, apesar dessas formas que você procurava de se desestressar, você acha que utilizar o transporte público diariamente como você utilizou para estudar, impactou de alguma maneira a sua saúde ou na sua vida de maneira geral?

E: Olha, eu não vejo assim uma grande interferência realmente no transporte público. Nos meus estudos e na minha saúde. Pode até ser que o stress venha me prejudicar em alguns momentos até por que isso tira muitas vezes o meu foco. Por mais que tente mudar o foco da minha cabeça quando eu estou estressado em alguns momentos, o stress. meio que me faz perder o foco de coisas que eu possivelmente teria que fazer.

Mas fora essa fuga de foco, de alguma coisa que eu possivelmente poderia estar fazendo em momentos que eu na verdade... Com raiva ou realmente estressado ou eufórico com alguma coisa eu não vejo grandes prejuízos que isso tenha me causado, pelo menos não até o momento.

Fim

Transcrição Entrevista 05– Idoso Masculino

Giovanni– 73 anos, Tatuapé

Thiago: Gostaria que você me descrevesse então como que é a sua experiência ao utilizar o transporte público, especificamente o metro.

E: O metro eu utilizo não diariamente, algumas vezes. E nessa utilização às vezes eu utilizo o metro ida de manhã e retorno a tarde. Ou às vezes ida a tarde e retorno a noite. Em todas essas ocasiões o que eu mais tenho, assim não encontrado problema, seria o embarque a tarde. Por que o volume de pessoas é menor e realmente o metro se torna mais fácil como transporte. Agora, a partida na parte da manhã e o retorno a tardinha, depois das 18 horas – que é onde os trabalhadores retornam para residência – ai é uma dificuldade tremenda. Por quê? Por que no embarque quando você retorna, normalmente, em qualquer estação do centro para o bairro elas estão sempre lotadas. Lotadas e quase que intransitáveis. Apesar de o sistema ter assim disponibilizado um carro para os idosos, mesmo assim há grande dificuldade para os idosos embarcarem nesse carro. Por que nesses horários de pico também eles estão todos lotados. Para a solução desses problemas para os idosos eu gostaria de sugerir que ao invés de apenas um vagão, fosse agora disponibilizado mais de um vagão, pelo menos nos horários de pico, para os idosos, por que nesse horário de pico o idoso é realmente muito judiado. Nós temos também um grande problema para a retirada do passe para o idoso. Esse passe para o idoso que nós utilizamos, ele é dificultado por que você tem que ir na Prefeitura, na Subprefeitura e não sei o que. Levar o comprovante de residência. Ou então, esse passe do idoso deveria ser abolido de uma vez por todas ou então que facilitasse a entrega desse passe em qualquer estação do metro. Ai o idoso vai com a entidade, retira o passe e pronto. Apesar de que o embarque do idoso não tem... Eu não tenho passe, mesmo sem o passe apresentando a identidade eu não tenho encontrado dificuldade por que existe sempre funcionários a disposição em uma roleta, sempre no final de todas elas. Se dispendo a deixar que o idoso passe pela roleta. Eles autorizam a passagem. Agora o que eu achava que deveria existir dentro

do metro é uma campanha insistente e permanente na educação dos passageiros porque eu sinto uma grande má educação dos passageiros, da maior parte dos passageiros, que utilizam o metro. Eles não se incomodam com os idosos que estão em pé para dar os assentos para eles. Eles não se incomodam em empurrar os idosos. Eles não se incomodam em deixar o idoso passar na frente deles. Então essa campanha, além de ser... De ter que ser feita dentro dos vagões com intermédio dos auto falantes, teria que ser também nas estações. Mas em bom som para que todo mundo escute, chamando a atenção para que eles... Sempre deem uma atenção maior para os idosos. Isso daí sendo feito sistematicamente nos metros, eu acredito que nós vamos ter uma grande melhoria no atendimento aos idosos. Eu sinto muita falta de uma atenção maior para o idoso dentro do metro. E no retorno a noite também nós temos uma grande dificuldade. Por que a noite o sistema de segurança também é muito falho. Acho que nas estações deveria existir assim uma segurança para intervir junto aos idosos para que eles tenham maior segurança ao sair do metro até a sua condução. Por que ele pode ser simplesmente atacado por uma pessoa no meio da multidão, roubado e ninguém percebe. Seria mais ou menos isso o meu depoimento.

Thiago: Conforme o que você descreveu sobre a questão da dificuldade de locomoção do embarque e desembarque, sobretudo nos horários de pico, quais são as experiências que você já teve nesse período? Você já passou por alguma experiência negativa quanto isso?

E: Passei.

Thiago: Que tenha te afetado?

E: Sim. Por que na hora do embarque as pessoas empurram como que se você estivesse embarcando mercadoria. Eu não cai por que eu me segurei naquelas travessas que eles colocam na hora do embarque assim... Mas fui obrigado a deixar o embarque para o próximo veículo por que eu me senti assustado assim com a violência do povo.

Thiago: E você já ficou alguma vez machucado ou teve algum problema com isso?

E: Não. Assim não. Só apenas senti aqueles empurrões. Que eu ainda eu não sou tão idoso assim. Mas eu vi pessoas que tinham dificuldade até de ficar em pé e que foram quase derrubados. Por que as outras pessoas seguravam, senão eles derrubam mesmo.

Thiago: E você vê o motivo ou a causa? Desse comportamento do passageiro no transporte público, especificamente no metro?

E: Exatamente a educação. A educação, o nosso povo ainda é muito mal educado e o metro também não tem volume suficiente de vagões para atender os passageiros porque se houvesse volume suficiente de vagões e de trens e a passagem fosse mais rápida, invés do intervalo ser de 3-5 minutos, ser de 2 minutos. Ai o que acontece? O trem nunca ficaria tão lotado e as plataformas também não, seria uma boa solução.

Thiago: E, você já ouviu histórias também de outros idosos que você conhece, sobre a dificuldade que eles passam diariamente também?

E: Ah sim. Todos os meus amigos idosos que eu converso é a mesma dificuldade. Todos compartilham desses problemas.

Thiago: Essas situações comuns de não conseguir sentar, de não receber passagem...

E: Principalmente. Esses vagões para idosos, eles disponibilizam apenas um ou dois assentos em cada região ali do vagão. Eu acho que esse vagão do idoso, todos os assentos deveriam ser para os idosos. Não somente aqueles disponíveis. Se o vagão é pra idoso, então todos os assentos são para idoso. Ninguém pode sentar. Apenas os idosos. Você está entendendo?

Thiago: E sobre a questão da acessibilidade no metro. Você acha que isso também passa um pouco pelo idoso? A questão às vezes da escada rolante lotada, poucos elevadores... Isso também incomoda?

E: Já também passei por essa situação. Não por mim, porque eu consigo ainda subir em escadas. Mas existem estações que às vezes a escada rolante está em manutenção e simplesmente não tem ninguém lá para falar. A escada está simplesmente parada e você tem que subir e descer por sua conta. Dane-se o mundo. Não tem ninguém responsável para justificar.

Thiago: E considerando todos esses fatores que causam um certo stress, como que você acha que tem na sua vida, na vida dos seus amigos que você conhece. Qual impacto que é mais freqüente na vida dessas pessoas, que você não tem uma utilização tão freqüente, mas ainda assim qual é o impacto que você sente mais por causa do transporte público?

E: É a superlotação. A lotação. Muita gente pra pouco trem, então o governo está investindo em mais linhas de metro, mas ainda é pouco. Como fala aquele camarada, o cachorro correndo atrás do próprio rabo. A medida que lota, até fazer outra estação... Quando abrir a próxima estação nova, aquela já estará lotada também. Por que eles demoram muito pra fazer o metro. Então a solução seria fazer com mais celeridade as estações e soltar os vagões. Por que eu... Eu moro em São Paulo desde 1960. Em 60 eram os ônibus lotados na Celso Garcia. Ai a Celso Garcia era intransitável. Eles fizeram a Radial Leste. Quando abriu a Radial Leste folgou um pouquinho, mas dai a pouco já lotou a Radial Leste. Ai fizeram o metro e o metro já está lotado. Então é assim, é sempre atrasado o meio de transporte.

Thiago: Eu achei muito interessante que eu acho que você colocou aqui um termo. Você colocou que você se sente como mercadoria naquele momento que você passa pela lotação, superlotação do metro.

E: Exatamente

Thiago: Achei o termo mercadoria interessante. Que outras sensações mais você tem quando você está neste ambiente, da superlotação do metro?

E: Não somente eu, mas muitas pessoas. Eu falei mercadoria para suavizar o termo, mas eu me sinto como animal. Um animal é melhor transportado do que os passageiros, você está entendendo? Se você pega os animais, eles têm determinado volume de animal dentro de determinada gaiola. O povo não. O povo é empurrado, se for seis pessoas por metro cabe 10 pessoas por metro. Então nós somos transportados pior que os animais. Eu falei mercadoria, mas seria animais e não mercadoria.

Thiago: E você percebe que isso daí é uma coisa que está aumentando cada vez mais?

E: Isso daí é o seguinte, é o que eu acabei de falar, não é que está aumentando é que a medida que vai fazendo o transporte, já faz atrasado. A cidade já aumentou e vai continuar sempre assim. É sempre um problema de transporte na cidade de São Paulo.

Thiago: E da sua parte, individualmente falando, que maneiras você procura quando você vai utilizar o transporte público tanto na ida quanto na volta, quando você vai passar por esse momento de stress, que maneiras você procura para você conseguir lidar melhor com isso? Quais são as formas que você tem para conseguir lidar com esse momento?

E: Perfeitamente. Então, por exemplo, se eu preciso me locomover no metro eu jamais vou no horário da manhã, bem cedo, eu procuro ir nos horários de não pico. Por exemplo, a partir das dez horas da manhã que já está com menos volume, e também no retorno, até as 4:30 da tarde que tem menos volume. Ou então, depois das 8:30 - 9 horas da noite. Nesse horário você consegue embarcar de uma maneira civilizada.

Thiago: E você acha que quando você utiliza o transporte público ou o metro, quando você passa por esses momentos eles têm um impacto de stress com você?

E: Muito. Muito stress. Quando eu preciso usar o metro e por isso que eu procuro usar... Mesmo usando os horários de não pico, eu volto pra casa mais exausto. Pelo stress e não pelo cansaço físico que eu faço antes... Que eu caminho... Não sinto

cansaço. Mas só o stress de passar pelo metro ida e volta me deixa o dobro de cansaço. Eu chego exaustíssimo em casa.

Thiago: E aí você procura dar uma relaxada e fazer alguma coisa?

E: Eu chego em casa e tomo um suco bem doce, sento no sofá para dar aquela relaxada. No mínimo meia hora para voltar ao normal...A pressão sobe... É tudo isso aí.

Thiago: Entendi. Você gostaria de trazer mais alguma coisa no seu depoimento?

E: Olha o que eu gostaria de trazer é o seguinte. Se os nossos governos conseguirem tirar da população esse stress que existe na população, fazendo, educando o povo de como utilizar o meio de transporte... Mas o governo tem que ajudar A pessoa às vezes está atrasada e precisa chegar em determinado horário, ela vai trabalhar... Então ela tem que subir naquela hora, naquele vagão se não ela não vai chegar no horário. Então isso daí é realmente um problema que nós vamos conviver com ele. Não tem como, não tem solução. Só se o governo acelerar mais nas obras, educando o povo que vai chegar em uma era...

Thiago: Obrigado.

E: De nada. Espero ter contribuído...

Fim

Transcrição Entrevista 06 – Idosa Feminina

Rosa Maria - 61 anos, Belém

Thiago: Gostaria que você disse, me contasse um pouco de como que é a sua experiência utilizando o transporte público. O que você sente impactar na sua vida e as formas que você procura para lidar com esses impactos

E: Transporte público especificamente o metro?

Thiago: Uhum.

E: Que a priori a gente tem que considerar como sendo ou deveria ser o melhor tipo de transporte, né? Sem sombra de dúvidas é um transporte mais rápido né? Mas que hoje eu não posso precisar quantos anos, vem transtornando de um modo geral a vida de todo mundo. Eu particularmente optei por mudar de horário de trabalho por conta da demanda na parte da manhã e a gente percebe que hoje não tem mais horário. O metro está sempre cheio. Eu utilizo da linha vermelha, zona leste, que sem sombra de dúvidas é a linha mais complicada. Mais lotada. E é uma linha bastante problemática. O que eu tenho percebido é que existe uma demora muito grande... Primeiro o metro não dá satisfação para usuário. Se você tem algum tipo de problema, como eu tenho de claustrofobia e isso é uma coisa extremamente prejudicial. Eu já acompanhei vários casos de pessoas entrando em pânico. Até por falta de comunicação. Você não sabe muitas vezes o que está acontecendo, nem o tempo de... Não te dão uma previsão do tempo de parada. Não te dão absolutamente nada. Eu como uma pessoa idosa, obviamente, tenho problemas maiores porque para mim é muito mais complicado segurar nos lugares mais altos, enfim. Mas eu acho que de fato está sendo uma coisa geral. Penso que não existe nenhum projeto por parte de governo para alterar esse tipo de situação. Não sou técnica, mas eu acho que deveriam existir alguns projetos para aliviar. Eles tentaram diminuir o tempo entre os trens, mas que isso também não garante o escoamento das pessoas. Ao contrário, quem tem problemas de qualquer ordem, você fica parado no meio do nada. Algumas vezes ainda as pessoas ainda

dizem “Estamos aguardando o desembarque dos passageiros do trem da frente.” Mas isso não é normal. Não é uma coisa constante. Bem, enfim, você é obrigado a atrapalhar o seu ritmo de vida para poder esperar o escoamento do trem. Acho que poderia existir uma coisa que eu chamo de trem negreiro que é um que eles liberam livre para as estações. Acho que isso deveria ser mais usado em momentos de pico, né? E você, claro, passa todo o constrangimento do excesso de pessoas que não sou só eu, é todo mundo que reclama. Bem, enfim... E me parece que de fato a linha vermelha é uma linha que... E o metro em geral. Você praticamente toda semana tem um *tilt* no metro. É engraçado que isso é muito comum em horário de pico né? Então você não sabe explicar muito direito isso. Ontem, por exemplo, foi um dos dias. Então a questão é, qual é a manutenção? Como se faz a manutenção disso? Acho importantíssimo explicar por que é que o trem parou. Acho que as pessoas entram em pânico mesmo. Não é só quem é claustrofóbico, acho que as pessoas em geral ficam muito assustadas. Acho que isso é uma obrigação, esse tipo de explicação. E eu acho que o metro deveria ter um outro jeito de comunicação com os usuários. Um pouco mais de cuidado, no sentido de mostrar de... Como é que fala? Fazer a propaganda do que está sendo feito efetivamente para que as pessoas se sintam mais seguras e mais confortáveis. Não é? Eu não sei. É isso que eu falei, eu não sou técnica, porém acho que o metro deveria mostrar quais são os investimentos...

Thiago: Uma transparência maior?

E: Exatamente, uma transparência maior. Não só nessas ocasiões em que as pessoas ficam assustadas, mas no geral o que está sendo feito? Quais são as propostas futuras para melhorar isso? A gente sabe que a zona leste está crescendo muito, né? A indústria imobiliária está se expandindo muito para a zona leste, portanto o impacto será terrível. E qual é a proposta do governo? Vão ampliar o metro? Ampliar o metro não ajuda em nada, ao contrário prejudica por que o número de usuários vai aumentar muito. Esse tipo de questão deveria ser colocada de uma forma transparente, né? E eu acho que tem que ser visível isso. Tem que ser visível mesmo. Ao invés de você colocar aqueles quadrinhos de propaganda para ganhar dinheiro, você poderia usar

aquele espaço para mostrar o que está sendo feito. Para mostrar qual que é a proposta ou fazer uma pesquisa junto ao usuário para saber se alguém pode dar alguma ideia, enfim, interagir mais com quem sofre. Por que de fato você sofre. Eu lembro de quando eu trabalhava na parte da manhã muitas vezes eu ... Eu uso ou o Belém ou Bresser e você tem que esperar às vezes seis carros para poder entrar. E você nunca viaja de uma forma confortável. Nunca, jamais em hipótese alguma. A população de São Paulo, a população do Brasil, e aqui em São Paulo especificamente, está envelhecendo. Também não está sendo considerado esse tipo de coisa. Não adianta você colocar um vagão específico para idoso, se você não tem vigilância e se você não tem né? Sim, ok. Você tem um vagão para uma população que está envelhecendo rapidamente. Não é? E assim, eu tenho 60 anos, mas ainda tenho condição física de agüentar determinados trancos. Agora se você fala de uma pessoa de 70 ou 80 anos que precisa, ou de uma pessoa que está doente, um deficiente físico, é muito complicado isso. E claro que tem um lado da população que não respeita esse tipo de regra. Isso também está posto. Mas ,de qualquer forma, eu acho que é uma coisa que a de se pensar de uma forma muito rápida porque está posto ai que a população está envelhecendo. Eles vão ter que lidar com isso. A zona leste está crescendo, eles vão ter que lidar com isso... Eu acho que a tendência é piorar. Ou você descentraliza o comercio, indústria e deixa... E gera empregos nas pontas onde as pessoas realmente não precisem se deslocar, ou isso daqui vai ficar um inferno na torre dentro de muito pouco tempo. Mesmo com toda a crise, que se diz, que está por ai. Então... bem é isso. No final das contas quem sofre é a população, né? E eu acho que é o que todo mundo está reclamando.

Thiago: Eu achei interessante algumas coisinhas que você falou que eu gostaria de retomar.

E: Sim.

Thiago: Um dos impasses que eu achei que você sentiu, sobre tudo pelo uso diário do metro foi isso né? Obrigada a mudar o próprio ritmo e o próprio horário de trabalho.

E: Sim, claro.

Thiago: Então você teve que mudar de horário para conseguir ir ao trabalho e essa mudança de ritmo de se programar, essas coisas para conseguir sair....

E: Inclusive eu acho que isso é uma proposta que poderia ser feita né? De você fazer um escalonamento do horário de entrada e saída... Eu acho que até algum governo já tentou fazer isso, eu não me recordo mas parece sim. Para você diminuir esse impacto. E você percebe isso claramente, por exemplo, na volta as aulas. É completamente diferente... É lotado, não tenho menor dúvidas, mas o impacto da volta as aulas é uma diferença brutal se comparada a época de férias. Então assim, é uma coisa que também precisa ser pensada. Talvez ser pensada. Tem haver com o metro? Não, não tem haver com o metro. Mas na minha opinião, eu acho que os governos tem que ter uma interlocução. Os empresários, as escolas, as faculdades, enfim alguém tem que ter uma interlocução... Eles têm que ter uma interlocução entre si para saber por que pode ser uma possibilidade né? Por que nem todo mundo tem a possibilidade de mudar de horário de trabalho. Mas eu acho que existe uma coisa que pode ser uma diferença de uma hora pode ser significativo. Então...

Thiago: Além dessa mudança do seu próprio ritmo e do horário, você percebeu alguma mudança que você teve que fazer na sua programação? Ou na forma que você utiliza o transporte público?

E: Atualmente você tem uma mudança clara por que... Como as panes do metro estão sendo muito constantes, obviamente isso afeta diretamente você. Você é obrigada a usar outros meios de transporte e isso é uma mudança significativa. Na minha opinião, pra mim que já tenho 60 anos e não pago condução ok. Mas para quem paga condução isso pode ser significativo. E as panes no metro realmente estão muito constantes. Então, eu acho que altera também a sua vida. Afeta a sua vida pessoal até economicamente.

Thiago: Ter que reprogramar a viagem...

E; Ter que reprogramar a viagem, você perde compromisso... Enfim, uma série de coisas ...Sim, tem o impacto econômico, tem o... Você tem o impacto social porque você muitas vezes perde um compromisso, um agendamento de médico, por exemplo. As pessoas não estão, obviamente preparadas para pegar um táxi de repente para você ir ao médico. Então, nós estamos falando do trabalhador. Não estamos falando de milionário que tem dinheiro ou de classe média alta que toma metro. Então eu acho que realmente isso tem um impacto econômico e tem um impacto na vida social. Na própria saúde né por que isso é altamente estressante.

Thiago: Inclusive essa questão do stress né? Você falou que tem a sensação... Já tem a questão da claustrofobia e isso piora muitas vezes no metro né? Você até falou do constrangimento que você tem por esse excesso de pessoas. E como que isso vai impactando pra você na saúde?

E: Bom, vamos repetir por que agora isso.... Como é que isso...

Thiago: Tem a questão do stress que você comentou da claustrofobia que também está incluso nisso e do constrangimento do excesso de pessoas... Como que isso vai causando essa sensação para você diariamente?

E: Eu acho que essa é uma pergunta que deveriam fazer para a saúde pública né? Por que a saúde pública está aí para mostrar quantas lesões de coluna... Por que assim, o metro agora está dando tranco. As pessoas vêm em cima de você. Se você tem a questão de altura... Sabe, eu mesma sofri um rompimento parcial de uma coisa chamada manguito rotador, exatamente dentro do metro. Por quê? Por que numa freada brusca do metro uma pessoa veio em cima de mim, eu sou mais baixa. A pessoa veio com força e eu acabei tendo problemas de saúde mesmo, né? Saúde física. Por conta desse tipo de solavanco que o metro para de repente e etc e etc. E assim, existe todo um acúmulo de stress. Gente isso é notório. As pessoas chegam ao serviço cansadas. Chegam em casa cansadas. Eu estou falando de uma pessoa da minha idade. Eu fico imaginando uma pessoa que tem que sair do trabalho e que tem que ir para a faculdade. Que estado chega né? Qual é a condição de absorção que ela vai ter

depois de passar por tudo isso. **(corte)** Eu acho que gera problemas em todo mundo, em todas as idades. Você vê crianças chorando. Uma das coisas, por exemplo, que eu acho que é irregular dentro do metro, por exemplo, é o ar condicionado. Que hora está geladíssimo e hora não tem suficiência. Então na minha opinião, isso também é um problema de manutenção. Isso, eu acho que isso o governo deveria estar... O metro deveria estar mais atento. Eu entendo o ar condicionado é necessário e é preciso. Mas a manutenção no ar condicionado é mais importante ainda que a gente sabe que tem bactérias... Quer dizer, enfim... E eu acho que esse tipo de coisa interfere, claro que interfere. Interfere no mental, no emocional... Interfere na sua vida no geral. As pessoas estão se sentindo mais cansadas hoje em dia e é obvio que um dos agravantes é esse, além de você ter o problema da sua própria função, você tem o problema da distância. Você tem o problema da superlotação. Enfim, as jovens que tem outro tipo de problema e que a gente presencia. E que nem sempre tem capacidade emocional para se livrar disso, que é o assédio sexual e o assédio moral. Então, assim, hoje o jovem está tão cansado que se ele puder evitar de dar lugar para os velhinhos, ele vai evitar porque ele vai fingir que está dormindo e às vezes é verdade. Por que o cansaço é tamanho. O stress é tamanho que ele vai ficar numa posição... Enfim, isso tudo é por que eu acho que... Talvez seja falta de investimento não só na qualidade, mas como outra possibilidade de via. De via para o centro ou essa questão de você descentralizar emprego por que... E não adianta, se você não gera emprego perto da casa da pessoa ela inevitavelmente vem para o centro. E se você qualifica como o governo federal, por exemplo, tenta qualificar, as pessoas mais pobres e carentes... Facilitar a vida, a entrada na vida acadêmica, o emprego bom que ele poderia conquistar jamais está na periferia. Vai estar no centro. Vai estar na Av. Paulista. Então é assim, não é? Por isso que eu te digo que existe, eu acho que deveria ter mesmo uma interlocução cada dia maior entre os poderes e me parece que isso não acontece né?

Thiago: E você também falou, bem já no finalzinho, outra questão interessante também que é a questão do vagão para o idoso. E você falou sobre a questão de que a população está envelhecendo cada vez mais e você tem um único vagão para idoso...

E: Que você não consegue entrar. Você percebe? Por que assim, na verdade esse último vagão dito entre aspas para idoso, é idoso, são mulheres com crianças... Que a princípio deveria trazer um certo conforto a quem precisa, de fato a quem precisa. Quem tem algum tipo de problema que precisa ir sentado e etc. É impossível. Eu usei um vagão desses uma única vez para nunca mais.

Thiago: A experiência foi muito negativa né?

E: A experiência foi horrível. Primeiro que não existe respeito da população. A população entra e não existe, obviamente, funcionário suficiente para vigiar isso. Dependendo da estação você não acha nem uma pessoa dentro, na plataforma, no horário de pico. Então assim, para mim foi uma experiência péssima e eu não uso esse vagão de maneira alguma. Por que, apesar de eu entrar fora do horário de pico, eu saio em horário de pico e sou obrigada a aguardar vários vagões para poder voltar pra casa. Então é assim, este é um dos vagões que eu não usaria jamais. Novamente. Então eu acho que essa questão do envelhecimento da população tem que ser levantada sim, sabe?

Thiago: E você também comentou sobre a questão do assédio moral e sexual que tem no metro né? Como que você enxerga essa questão também, principalmente em relação as mulheres. Como que você enxerga essa situação?

E: Bom, a gente como mulher é inexplicável o que é você ser tocada sem permissão. Que você tenha permitido. Isso é um negócio que está posto, tem grupo feminista... Teve uma tentativa de um vagão exclusivo para mulheres e etc. E também não se considera que a grande maioria dos trabalhadores hoje é mulher. Assim, essa é uma pesquisa que deveria ser feita, também, hoje em dia a mulher não está em casa cuidando de filho, porque não pode. Isso é uma questão de principio pessoal. Eu sou uma pessoa muito cara de pau por que quando eu vejo, eu acuso. **(corte)** Eu acuso, por exemplo, eu peço pra levantar quanto te um idoso que eu percebo que tem necessidade e ai você pode sofrer retaliação também. Por sorte eu nunca sofri, sempre pedi de uma forma delicada. Mas essa questão do abuso sexual... Constrangimento,

não é nem abuso, mas é um constrangimento sexual.. Gente eu não sei. Sinceramente é uma mentalidade que parece estar recrudescendo ultimamente. Com essa questão ai, a gente vê o índice de violência contra a mulher parece até que está aumentando invés de diminuir depois da lei Maria da Penha e com a lei Maria da Penha. É uma questão...

Thiago: Você até comentou do vagão feminino. Você acha que seria uma boa, talvez, não uma solução, mas uma resposta talvez possível?

E; Pois é, o ideal seria que as pessoas entendessem que a questão.. Que homens e mulheres são iguais e que os homens não tem o direito de fazer o que a mulher não quer. Mas isso posto, como não é verdade, como é fictício... Como é um ideal... É uma coisa... As feministas não gostam muito dessa posição de vagão específico para mulher exatamente por conta disso. Mas eu acho que existe o canal de comunicação, inclusive, com o próprio metro. Mas às vezes você fala de gente muito nova e que ainda não muita experiencia, não tem maturidade para usar isso. E se você pensar no tanto de pessoas que estão a sua volta é extremamente complicado você mandar uma mensagem ou ligar para o metro dizendo "Olha tem um cara aqui atrás de mim me bolinando." A pessoa não tem nem condição de fazer isso. Então eu não sei, esse é um problema que eu acho lamentável e eu não consigo ver uma solução. Não sei se as pessoas estão tão desesperadas para entrar e ir embora para as suas casas; estão tão cansadas que se respeitaria esse tipo de coisa. Também não sei se é a solução, até porque quando um homem quer fazer isso, quem é que está lá para ver? Exceto em grandes estações, que ele não entrou no vagão feminino? Eu não tenho acompanhado esse tipo... Parece que já na CPTM tem. No metro eu acho que não tem. Não tenho acompanhado e não posso falar. Mas infelizmente eu tenho que lastimar porque eu só estou vendo crescer esse tipo de mentalidade assim de que a mulher é objeto do homem, acabou e ponto. Eu não sei. Sinceramente eu vou me abster de... Eu só vou lastimar.

Thiago: Uhum. E se você fosse sintetizar sensação e sentimento, tudo isso que você me falou, em relação ao metro, quais seriam os sentimentos, o sentimento? Se você fosse sintetizar tudo o que você falou em relação a toda a questão do transporte... Sintetizar em sentimento...

E: Opressão.

Thiago: Opressão.

E: Eu acho que é um lugar extremamente opressivo.

Thiago: Muito obrigado.

Fim