

Cláudio Márcio Oliveira

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

Cláudio Márcio Oliveira

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

Tese apresentada ao curso de Pós Graduação em Educação: conhecimento e inclusão social da Faculdade de Educação da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor.

Orientador: Rogério Cunha de Campos

Belo Horizonte
Fevereiro de 2011

O48p
T

Oliveira, Cláudio Márcio, 1974-

Por entre percursos e narrativas : a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores em Belo Horizonte / Cláudio Márcio Oliveira. - UFMG/FaE, 2011.
321 f, enc, il.

Tese - (Doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Educação.

Orientador : Rogério Cunha de Campos.

Bibliografia : f. 290-298.

Anexos : f. 299-321.

1. Educação -- Teses. 2. Vida urbana -- Aspectos sociais -- Teses. 3. Cidades e vilas -- Aspectos sociais -- Teses. 4. Transporte urbano -- Belo Horizonte (MG) -- Teses.

I. Título. II. Campos, Rogério Cunha de. III. Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Educação.

CDD- 370.1934

Tese intitulada *“Por entre percursos e narrativas: a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores em Belo Horizonte”* - defendida e aprovada em 25 de fevereiro de 2011 pela banca examinadora constituída pelos professores:

Dr. Rogério Cunha de Campos – Orientador

Dr. Maurício Roberto da Silva – UFSC

Dr. Miguel Gonzales Arroyo

Dr^a. Ana Maria Rabelo Gomes – UFMG

Dr. Leandro Cardoso - UFMG

DEDICATÓRIA

A todos os trabalhadores de Belo Horizonte, que em meio às suas escolhas e interdições para se deslocar, constroem e narram esta cidade se fazendo nela.

AGRADECIMENTOS

À Deus, pela vida e por todos os seus itinerários que me apresentaste desde então.

Aos meus pais, João e Joana, pela vida, pelo amor, pelo carinho e pela compreensão do meu afastamento da convivência no período do doutoramento.

À Rosane, minha irmã, pelo carinho, pelo apoio e pela viagem “subversiva” com Wendel à cidade de São Paulo para assistir ao show do Paul McCartney em plena correria da escrita da tese.

À Laurinha, “minha filha”, por todo o amor que temos um pelo outro.

À Regina, pelo carinho e por todo apoio e pelo trabalho inestimável de formatação ABNT e de revisão do texto da tese.

À Cláudia Simões, pela amizade e pelas longas horas de trabalho nas transcrições das minhas entrevistas, sem as quais esta pesquisa jamais se tornaria realidade.

À Tia Adiná, pela recepção em sua casa para “filar bóia” na correria da tese.

Ao Mário e ao Marcelo, meus afilhados de casamento, pelo papo de bola, pelos videogames dos Cavaleiros do Zodíaco, por não me deixar desistir do Galo e principalmente por tornar possível a experiência da amizade fora do escopo do mundo do trabalho.

À Walquíria, cuja partilha de vida se dá há mais de quinze anos, por todo amor e todo afeto que permanecem conosco, mesmo após a decisão corajosa e difícil de tomar itinerários diferentes no curso de nossas vidas pessoais.

A Rodolfo Ruben Ramirez, meu xamã, meu amigo, pelas incontáveis vezes que me acudiu e me orientou nas caminhadas da vida, do amor e da reta final da escrita do doutorado. Pela acolhida generosa em sua casa e em seu sítio, pelo papo de bola e pela apresentação à cultura e culinária argentinas. Mas, principalmente, por me mostrar a importância de se enterrar pessoas e coisas, o poder de transmutação pelas chamas e por me ensinar a beleza da magia que existe nos encontros marcados das luas com os girassóis.

Ao amigo Admir Soares Almeida Júnior por tudo que ele fez por mim durante todo o período do doutorado, desde as condições objetivas para viabilizar minha docência com a pesquisa até a escuta de inúmeros e infundáveis telefonemas, abrindo mão de parte dos seus próprios tempos no doutorado para me ajudar com os meus.

Ao amigo Thiago Ferreira de Borges, por compartilhar a vida, a amizade, as escutas infundáveis ao telefone, as angústias, o papo de bola, as caronas para casa, os percalços da burocracia universitária, as reflexões filosóficas sobre o “amor ao destino” do Nietzsche e os debates acadêmicos sobre a Educação Física e a Escola de Frankfurt na coordenação conjunta do nosso grupo de estudos na UNIFEMM.

Ao amigo Mauro Fernandes pelo carinho, pelo “papo despachado”, pelas caronas pro Estoril, pela insistência em me levar ao Engenhão e ao Mercado Central e por me mostrar que as coisas podem ser um pouco menos complicadas do que elas realmente são de fato.

À professora e grande amiga Meily Assbú Linhales, uma das mulheres mais importantes da minha vida, por tudo que ela fez e faz por mim desde que nos conhecemos em 1994. Professora, orientadora e “psicanalista”, de escuta sempre solícita e conselhos sempre tenazes e pertinentes. Presença na minha vida a qual palavras de texto algum serão capazes de expressar.

À professora e amiga Andrea Moreno pela sua imensa generosidade afetiva e por todos os seus ensinamentos sobre a obra de Walter Benjamin, “na teoria e na prática”, fundamentais para minha pesquisa e minha vida pessoal.

À amiga e colega de doutorado Natália Carneiro, por toda a partilha das nossas angústias de vida e de nossos percursos acadêmico-institucionais de formação.

À Malu, ao Charles e ao Luiz Roberti pelas incontáveis vezes que me ajudaram quando me sentia pressionado pelos cotidianos de vida e de trabalho no Projeto de Educação de Trabalhadores.

À Sarinha, minha amiga e “vizinha”, pela procura de dados no IBGE e por todos os telefonemas e bate-papos do MSN sobre nossas pesquisas e nossas vidas cotidianas.

Ao meu “ônibus coletivo” de terapeutas: Frederico Feu de Carvalho, João Celso dos Santos, Cristina Colamarco Barreto, Áurea Ervilha, Alexandre Gehrke, cujo amparo tem sido fundamental ao longo de todos esses anos.

Ao professor Rogério Campos, meu orientador, por ter sempre acreditado na realização desta investigação.

Aos professores Valter Bracht e Miguel Arroyo, pelas contribuições fundamentais à pesquisa no momento da qualificação.

À professora Regina Helena Alves da Silva, cujas intervenções na fase de créditos com a disciplina “Cultura Urbana e Modernidade” foram fundamentais para a realização desta investigação.

Ao professor Leandro Cardoso, cuja tese de doutorado foi de grande valia para o esclarecimento das tramas da acessibilidade urbana em Belo Horizonte.

Ao professor Marcelo Rossal, pela interlocução atenciosa com meu trabalho por ocasião da Reunión de Antropología Del Mercosul em Buenos Aires.

Aos grandes amigos Maurício Roberto da Silva, Iara Damiani, Carmen Viera, Cláudia Soares e Cristiane Bartasson, que mesmo em outras cidades nunca deixaram de estar ao meu lado nos momentos mais difíceis.

À professora Ana Gomes, por toda a sua disponibilidade e pela acolhida da minha pessoa em seu grupo de orientandos no meio do doutorado.

Ao professor Juarez Dayrell, pelo parecer e pelas contribuições ao projeto de pesquisa em sua versão original no ano de 2007.

À Natália, Patrícia, Samy, Sâmara, Rogerinho, Renata Bergo, Zé Alfredo, Verônica e Eliene pela convivência e amizade na Faculdade de Educação da UFMG.

Ao coletivo de professores do PET – Projeto de Educação de Trabalhadores: Adrilene, André, Ângela, Catherine, Charles, Malu, Martha, Maurício, Neli, Luiz, Ivone, Silvana, por tudo que ele contribuiu e contribui para minha formação política, humana e acadêmica. Agradeço também pela possibilidade de viabilização dos contatos com os sujeitos da pesquisa, bem como da sistematização e publicação de meus estudos de Mestrado e Doutorado. Mas mais do que nunca, por me mostrar com clareza política que uma educação pública de qualidade é plenamente possível e é eticamente irrenunciável.

Ao coletivo de professores, alunos e funcionários da Unidade de Filosofia, Ciências e Letras da UNIFEMM – Centro Universitário de Sete Lagoas, por todo carinho, respeito, reconhecimento e legitimidade atribuídos à minha pessoa na conciliação da pesquisa de doutorado com a docência universitária.

Aos alunos e professores que participaram e participam do Grupo de Estudos “Teoria Crítica, Corpo e Modernidade” da UNIFEMM: Thiago, Felipe Piazzzi, Hugo, Wellington, Tamiris, Luciene, Leandro, Virgínia e Manu, por terem me propiciado a oportunidade de aliar meus propósitos de estudo e investigação com a condução de um coletivo de trabalho acadêmico.

À todos aqueles deste e de “outros mundos” que me acolheram no Centro Espírita Religioso Cultural Ilê de Xangô na virada de 2009 para 2010, cuja ajuda espiritual atenuou a minha dor, apazigou os meus medos, rompeu preconceitos e me trouxe serenidade para seguir em frente com a minha caminhada de vida e de trabalho na reta final de escrita da tese de doutorado.

A todas as pessoas queridas que conheci na cidade de Sete Lagoas, cuja menção nominal de cada uma acabaria por incorrer em inevitáveis e injustos esquecimentos.

À Elizabeth, por deixar sempre minha casa em ordem, garantindo assim minha condição de moradia e estudo.

À Vânia, Mie, Lúnia e Socorro pelas conversas sobre a academia e a vida, em especial as que se deram no meio das cachoeiras do sítio da Ducha na cidade de Rio Acima.

Por fim, mas não menos importante, agradeço à “Flora”, “Cíntia”, “Lucas” e “Reinaldo”, sujeitos da pesquisa (cujo anonimato aqui só se dá por força de normativa de protocolo) que, muito mais que seus deslocamentos cotidianos, dispuseram generosamente suas vidas e suas narrativas ao longo de uma agradável e carinhosa convivência, sem a qual esta tese jamais se tornaria realidade.

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS	8
LISTA DE FIGURAS	9
RESUMO.....	11
ABSTRACT.....	12
RÉSUMÉ.....	13
RESUMEN.....	14
INTRODUÇÃO	15
Objetivos.....	20
Justificativa	21
Pensando o caráter educativo dos deslocamentos urbanos.....	24
Buscando teorizar a cidade e o urbano: “lócus” de possibilidades do movimentar-se dos sujeitos.....	28
Colonialidade do poder e vida nas cidades no início do século XX até os dias de hoje: importação e influência dos modelos de Hausmann.....	30
Problematizando o “Direito à Cidade” e sua relação com a educação e os deslocamentos urbanos	34
Contribuições ao objeto: a noção de Experiência de Walter Benjamin.....	38
REFLEXÕES SOBRE AS DIMENSÕES POLÍTICA E ECOLÓGICA ACERCA DOS TRANSPORTES URBANOS	41
BRICOLAGENS METODOLÓGICAS: PREPARANDO-ME PARA O EMBARQUE NA PESQUISA.....	59
Apresentando os sujeitos da pesquisa	70
Reinaldo	72
Deslocando-se pelo mundo do trabalho	73
As “cidades” de Reinaldo	75
As questões da escolarização e as relações com o tempo e a rotina	78
Cíntia	79
Os olhares sobre o Barreiro e as “cidades” de Cíntia	84
Lucas	86
As cidades de Lucas.....	87
Deslocando-se pelo “mundo do trabalho”	88
Flora	90
Entre as “cidades da logística” e as “cidades dos afetos”	91
Deslocando-se pelo mundo do trabalho	92
O Barreiro “ontem” e “hoje” de Flora	96
PRIMEIRA PARADA DA INVESTIGAÇÃO - COMO LIDAR COM O TEMPO: ENTRE ESCOLHAS E INTERDIÇÕES	101
Tempo, espaço, mobilidade e velocidade: de grandezas físicas a valores sociais	104
Apresentando os tempos de deslocamento de Reinaldo, Cíntia, Lucas e Flora	112
Lidando com o esperar: frequências de partida e valoração da não-interrupção nos deslocamentos por ônibus em Belo Horizonte	118
As escolhas e apropriações: “regras de cálculo” para se mover pela Região Metropolitana de Belo Horizonte.....	128
Tempos de trabalho, tempos da vida... e tempos dos ônibus: incongruências e assincronias nas viagens de pessoas e veículos.	132

SEGUNDA PARADA - LUGARES, ESPAÇOS E “NÃO-LUGARES” NA ARQUITETURA ITINERANTE DOS VEÍCULOS.....	143
“Ver tudo” e “não ouvir nada”: segurança, silêncio e agilidade nas escolhas dos sujeitos	153
Representações e percepções acerca dos meios de transporte.....	157
As práticas nos ônibus e a fricção entre a palavra e o silêncio	161
TERCEIRA PARADA: OS ENCONTROS IMPREVISTOS DE VIAGEM E OS CONTATOS COM OS ESTRANHOS	171
Entre a evitação e a contemplação: quando o outro é uma “paisagem”	172
Viagens recorrentes X viagens esparsas: campos de possibilidades para encontros e desencontros.....	179
A adversidade em meio aos trajetos ou...quando o ônibus vira uma “unidade”	182
As amizades imprevistas nos itinerários de Lucas: questões para se pensar o urbano em movimento	189
QUARTA PARADA: SOBRE CORPOS E SENSIBILIDADES NOS DESLOCAMENTOS	193
Uma educação urbana dos sentidos: buscando a “quietude” como parceira de viagem.....	194
Maneiras de mover, maneiras de fazer: planejamento de vida e concessão ao acaso nos deslocamentos dos trabalhadores.....	202
Uma polissemia do “andar a pé”	214
A influência do movimentar-se no trabalho e as práticas nos tempos de não-trabalho de Flora, Cíntia, Reinaldo e Lucas.....	224
PARA APREENDER A CIDADE COM “GENTILEZA URBANA”: CIVILIDADE, MORALIZAÇÃO E EDUCAÇÃO DOS CORPOS A PARTIR DO JORNAL DO ÔNIBUS	237
Moralização dos sujeitos e educação dos corpos ou... quando a “gentileza” vira prescrição.	246
Eixo 1: a alocação dos corpos no interior do ônibus:	247
Eixo 2: Prescrições de movimento:	250
Eixo 3: Evitação e regramento dos contatos	254
Eixo 4: Práticas de Higiene	260
Lutas de representação, estratégias e táticas nas “maneiras de fazer”: por uma construção de uma cultura pública DOS coletivos.	264
DESCENDO NO “PONTO FINAL”, MAS EM LUTA POR OUTROS MOVIMENTOS: CIDADANIA, SUBJETIVAÇÃO E DIREITO À CIDADE NOS NOSSOS DESLOCAMENTOS INDIVIDUAIS E (NOS) “COLETIVOS”.....	268
Tornando-se um “homem de bem” nos deslocamentos para o trabalho.....	269
Ser mulher e ser “do bairro”: gênero e violência nas escolhas dos trajetos	274
Os “passantes recorrentes” nas viagens: pensando novos itinerários de investigação.....	281
Os “Outros Possíveis” de Flora, Cíntia, Reinaldo e Lucas: pensando educação, deslocamentos urbanos e Direito à Cidade	282
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	290

ANEXO 1 - EXEMPLARES DO “JORNAL DO ÔNIBUS”	299
Edição nº 350 – Outubro de 2008	299
Edição nº 353 – Novembro de 2008.....	300
Edição 356 – Janeiro de 2009	301
Edição 363 – Abril de 2009.....	302
Edição 368 – Julho de 2009	303
Edição 373 – Setembro de 2009	304
Edição 380 – Janeiro 2010	305
Edição 387 – Abril de 2010.....	306
Edição 391 – Junho de 2010	307
Edição 398 – Outubro de 2010.....	308
ANEXO 2 - QUADRO DE HORÁRIOS DAS LINHAS DE ÔNIBUS PESQUISADAS - ANO DE 2008	309
Linha 3694 (3828) : NOVA LIMA / CIDADE INDUSTRIAL.....	309
Linha 3051 - FLAVIO MARQUES LISBOA / SAVASSI VIA N.S.CARMO.	309
Linha 34 ESTAÇÃO BARREIRO/ VIA EXPRESSA.....	310
Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO	311
Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO	312
Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO	313
Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO-	314
Linha 316 CIRCULAR SAÚDE A-	315
Linha 317 CIRCULAR SAÚDE B	316
Linha 3052 ESTAÇÃO DIAMANTE/BH SHOPPING VIA HAVAI´	317
Linha 325 FLÁVIO MARQUES LISBOA / ESTAÇÃO BARREIRO	318
Linha 325 FLÁVIO MARQUES LISBOA / ESTAÇÃO BARREIRO	319
Linha 7110 – RIACHO DAS PEDRAS A / BETÂNIA.....	320
ANEXO 3- TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARTICIPANTES DA PESQUISA.....	321

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 Distribuição temporal do dia de trabalho de Reinaldo.....	113
TABELA 2 Distribuição temporal do dia de trabalho de Cíntia.....	113
TABELA 3 Distribuição temporal do dia de trabalho de Lucas.....	113
TABELA 4 Distribuição temporal do dia de trabalho de Flora.....	114
TABELA 5 Distribuição dos tempos por momentos do deslocamento – Reinaldo..	116
TABELA 6 Distribuição dos tempos por momentos do deslocamento Flora.....	116
TABELA 7 Distribuição dos tempos por momentos do deslocamento Lucas.....	116
TABELA 8 Distribuição dos tempos por momentos do deslocamento Cíntia.....	116
TABELA 9 Distribuição das viagens de ônibus das principais linhas utilizadas pelos sujeitos pesquisados e suas respectivas sublinhas.....	134
TABELA 10 Percentual de distribuição de viagens ao longo dos períodos do dia (Dias Úteis).....	137
TABELA 11 Percentual de distribuição de viagens ao longo dos períodos do dia (Sábado).....	138
TABELA 12 Percentual de distribuição de viagens ao longo dos períodos do dia (Domingo e Feriado).....	139
TABELA 13 Distribuição de viagens com elevador no somatório do quarto configurações de horários (Dia Útil, Dia Útil Férias, Sábado e Domingo/Feriado)..	149

LISTA DE FIGURAS

FIGURAS 1 a 4 - Veículos das linhas 3051 (Flávio Marques Lisboa-Savassi e 3052 (Estação Diamante- BH Shopping).....	144
FIGURA 5 - Corredor de acesso e distribuição dos assentos.....	145
FIGURA 6 A 09 – Distribuição dos principais suportes letrados presentes nos veículos.....	146
FIGURAS 10 E 11 - Distribuição dos assentos: assentos mais altos e ao fundo, situados mais próximos da abertura das janelas.....	147
FIGURA 12 - Os assentos amarelos são destinados prioritariamente a idosos, gestantes e demais pessoas com dificuldade de locomoção.....	148
FIGURA 13 - Elevador acionado por sistema elétrico pelo agente de bordo.....	150
FIGURA 14 - Cadeiras especiais para deficientes, de uso permitido aos demais usuários.....	150
FIGURA 15 a 18 - Piso e suportes metálicos (barras, catracas, espaço do agente de bordo), distribuição dos assentos e configuração do corredor de alocação dos passageiros.....	152
FIGURA 19 – Disposição do Jornal do ônibus nos veículos.....	238
FIGURA 20 – Jornal do ônibus – visão Geral.....	240
FIGURA 21 – Jornal do ônibus – visão Geral.....	242
FIGURA 22 – Jornal do ônibus – visão Geral.....	243
FIGURA 23 – Jornal do ônibus – visão geral.....	245
FIGURA 24 – Jornal do ônibus edição n° 342, maio de 2008.....	247
FIGURA 25 – Jornal do ônibus edição n° 352, novembro de 2009.....	247
FIGURA 26 – Jornal do ônibus edição n° 377, novembro de 200.....	247
FIGURA 27 – Jornal do ônibus edição n° 350, outubro de 2008.....	248
FIGURA 28 – Jornal do ônibus edição n° 364, maio de 2009.....	248
FIGURA 29 – Jornal do ônibus edição n° 357, janeiro de 2009.....	248
FIGURA 30 – Jornal do ônibus edição n° 359, fevereiro de 2009.....	249
FIGURA 31– Jornal do ônibus edição n° 372, setembro de 2009.....	249
FIGURA 32 – Jornal do ônibus edição n° 376, outubro 2009.....	249
FIGURA 33 – Jornal do ônibus edição n° 384, março de 2010.....	250
FIGURA 34 – Jornal do ônibus edição n° 344, junho de 2008.....	250
FIGURA 35 – Jornal do ônibus edição n° 348, setembro de 2008.....	251
FIGURA 36 – Jornal do ônibus edição n° 349, setembro de 2008.....	251
FIGURA 37 – Jornal do ônibus edição n° 354, dezembro de 2008.....	251
FIGURA 38 – Jornal do ônibus edição n° 363, abril de 2009.....	251
FIGURA 39 – Jornal do ônibus edição n° 391, junho de 2010.....	252
FIGURA 40 – Jornal do ônibus edição n° 381, janeiro de 2010.....	252
FIGURA 41 – Jornal do ônibus edição n° 360, março de 2009.....	253
FIGURA 42 – Jornal do ônibus edição n° 368, julho de 2009.....	253
FIGURA 43 – Jornal do ônibus edição n° 366, junho de 2009.....	253
FIGURA 44 – Jornal do ônibus edição n° 370, agosto de 2009.....	254
FIGURA 45 – Jornal do ônibus edição n° 345, julho de 2008.....	254
FIGURA 46 – Jornal do ônibus edição n° 346, agosto de 2008.....	255
FIGURA 47 – Jornal do ônibus edição n° 351, outubro de 2008.....	255
FIGURA 48 – Jornal do ônibus edição n° 353, novembro de 2009.....	256
FIGURA 49 – Jornal do ônibus edição n° 362, abril de 2009.....	256
FIGURA 50– Jornal do ônibus edição n° 365, maio de 2009.....	257

FIGURA 51 – Jornal do ônibus edição n° 373, setembro de 2009.....	257
FIGURA 52 – Jornal do ônibus edição n° 395, agosto de 2010.....	257
FIGURA 53 – Jornal do ônibus edição n° 358, fevereiro de 2009.....	258
FIGURA 54 – Jornal do ônibus edição n° 375, outubro de 2009.....	258
FIGURA 55 – Jornal do ônibus edição n° 379, dezembro de 2009.....	258
FIGURA 56 – Jornal do ônibus edição n° 386, abril de 2010.....	258
FIGURA 57 – Jornal do ônibus edição n° 398, outubro de 2010.....	259
FIGURA 58 – Jornal do ônibus edição n° 340, abril de 2008.....	259
FIGURA 59 – Jornal do ônibus edição n° 397, setembro de 2010.....	259
FIGURA 60 – Jornal do ônibus edição n° 339, abril de 2008.....	260
FIGURA 61 – Jornal do ônibus edição n° 343 junho de 2008.....	261
FIGURA 62 – Jornal do ônibus edição n° 347, agosto de 2008.....	261
FIGURA 63 – Jornal do ônibus edição n° 367, junho de 2009.....	261
FIGURA 64 – Jornal do ônibus edição n° 371, agosto de 2009.....	262
FIGURA 65 – Jornal do ônibus edição n° 374, outubro de 2009.....	262
FIGURA 66 – Jornal do ônibus edição n° 378, novembro de 2009.....	262
FIGURA 67 – Jornal do ônibus edição n° 390, junho de 2010.....	262
FIGURA 68 – Jornal do ônibus edição n° 356, janeiro de 2009.....	263
FIGURA 69 – Jornal do ônibus edição n° 341, maio de 2008.....	264
FIGURA 70 – Jornal do ônibus edição n° 387, abril de 2010.....	264

RESUMO

Este estudo aborda a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores pela Região Metropolitana de Belo Horizonte. Como pressuposto fundamental defende-se a idéia de que os deslocamentos urbanos não são apenas um hiato ou um simples ato funcional, mas constituem processos de subjetivação e experiência das pessoas que se deslocam pela cidade. Neste sentido, tomo como conceitos fundamentais para a realização da investigação as idéias propostas por Walter Benjamin de *Experiência (Erfahrung)* e *Vivência (Erlebnis)* para compreender a construção de sensibilidades nas tramas da cidade. Conceito de *Experiência* que, por sua vez, mantém vínculo indissociável com as narrativas produzidas pelos sujeitos pesquisados. O material empírico constituiu-se de três tipos diferentes de fontes. A primeira delas trata-se da observação participante dos deslocamentos de quatro trabalhadores residentes na cidade de Belo Horizonte (mais particularmente na região do Barreiro), com ênfase no ato de caminhar e nos usos cotidianos do transporte coletivo. O segundo conjunto de fontes de análise tratou de dois suportes letrados presentes nos ônibus que circulam pela cidade de Belo Horizonte: o “*Jornal do Ônibus*” e os “*Quadros de Horários*”, entendidos neste estudo como portadores de representações acerca de como os usuários de ônibus se apropriam da cidade. A terceira parte do material empírico foi composta de entrevistas semi-estruturadas, nas quais se buscou elementos da história de vida dos sujeitos, suas relações com a cidade de Belo Horizonte ao longo dos tempos e suas percepções acerca do cotidiano do deslocar-se pela cidade. De posse destas fontes, a experiência do deslocar-se pela cidade foi analisada a partir dos seguintes eixos: as relações que sujeitos estabelecem com os *múltiplos tempos da cidade*; os usos e percepções do *espaço do ônibus*; as relações que os sujeitos estabelecem com os *estranhos que se apresentam nas viagens*; o lugar do *corpo e das sensibilidades* nos deslocamentos; os processos de *moralização das condutas e dos corpos dos usuários* pelo Jornal do Ônibus; os *desejos de cidade e de vida* elaborados pelos sujeitos pesquisados. As experiências dos trabalhadores pesquisados suscitaram um conjunto de pautas de reflexão e ação. Entre elas, destaco a necessidade de se tratar a temática da velocidade como questão pública junto aos processos sociais; o questionamento dos critérios de funcionalidade que orientam o provimento do transporte público em Belo Horizonte; e principalmente, uma necessária abertura para a dimensão estética dos deslocamentos urbanos, condição fundamental para a construção de uma cultura pública de encontros que materialize o *Direito à Cidade* aos seus habitantes.

PALAVRAS-CHAVE: Deslocamentos Urbanos – Educação – Cidade – Transporte Coletivo – Belo Horizonte

ABSTRACT

This study approaches the formative experiences of workers' urban daily travels throughout the metropolitan area of Belo Horizonte. As a fundamental assumption, it is pointed out that urban trips are not just a hiatus or a simple functional act but subjective processes and experiences taken by people moving around the city. Considering this and to carry out this research, Walter Benjamin's concepts of Communicable Experience (*Erfahrung*) and Isolated Experience (*Erlebnis*) were taken to understand the building process of sensibilities in the city's networks as the first concept keeps an inseparable link with the narratives produced by the researched individuals. The empirical material consisted of three different types of sources. Firstly, it was taken a participatory action research on urban travels of four workers and residents of Belo Horizonte, especially in the Barreiro region, emphasizing the act of walking and the daily use of public transport. Secondly, it was analyzed two media means used inside the buses: the "Journal of the Bus" and the "Timetables", which were taken as being representations on how bus service users build a sense of belonging with the city. Thirdly, semi-structured interviews were taken and life history of individuals were sought as evidence by their relations with the city over the years and their perceptions of daily travels by the city. Thus, the experience of moving around in the city was analyzed based on the following considerations: the relations that individuals establish with the city's multiple times and rhythms; the uses and perceptions of buses' spaces; the relationships established by individuals with strangers during urban daily travels; the body notion, its place, and sensitivities in urban daily travels; the processes of transforming behavior more ethical and the users' bodies by the Journal of the Bus; and finally, the city and life desires drawn up by the researched individuals. The researched workers' experiences have raised a set of guidelines for reflection and action. Among them, it is highlighted: the need to address the issue of speed as an issue of public concern along with social processes; a questioning situation on the functionality criteria that guide the supplying public transport in Belo Horizonte; and, especially, the need of questioning the aesthetic dimension of urban daily travels which is a key condition for building a culture on meetings that could materialize the *Right to the City* to its inhabitants.

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

RÉSUMÉ

Cette étude aborde l'expérience formative des travailleurs lors de leurs déplacements urbains dans le cadre de la Région Métropolitaine de Belo Horizonte. Comme pré-supposé fondamental, l'idée soutenue est que les déplacements urbains ne constituent pas uniquement un hiatus ou un simple acte fonctionnel mais sont des processus de subjectivation et d'expérience pour les personnes qui se déplacent dans la ville. Dans ce sens, pour la réalisation de l'étude, nous utilisons comme concepts fondamentaux les idées proposées par Walter Benjamin dans *Expérience* (Erfahrung) et dans *Vécu* (Erlebnis) pour comprendre la construction des sensibilités dans les méandres de la ville. Concept tiré d'*Expérience* qui, pour sa part, entretient un lien indissociable avec les narrations produites par les sujets étudiés. Le matériel empirique est constitué par trois types différents de sources. La première traite de l'observation participante des déplacements de quatre travailleurs qui résident à Belo Horizonte (plus spécifiquement dans la région du Barreiro), et insiste sur les déplacements à pied et sur l'utilisation des transports en commun. Le deuxième ensemble de sources d'analyse étudie deux supports écrits publiés dans les autobus qui circulent dans la ville de Belo Horizonte: le "*Jornal do Onibus*" (Journal du Bus) et les "*Quadros de Horários*" (Tableaux des Horaires), qui sont considérés, dans le cadre de ce travail, comme porteurs des représentations des façons dont les usagers des autobus s'approprient la ville. La troisième partie du matériel empirique est composée d'interviews semi-structurées, dans lesquelles furent recherchés des éléments de l'histoire de vie des sujets, leurs relations avec la ville de Belo Horizonte au long de leurs perceptions durant le quotidien de leurs déplacements dans la ville. Une fois en possession de ses informations, l'expérience des déplacements dans la ville fut analysée à partir des axes suivants: les relations établies par les sujets avec les *différents temps de la ville*; les utilisations et les perceptions de l'espace autobus; les liens créés avec les inconnus croisés durant les voyages; la place du corps et des *sensibilités* durant les déplacements; les *processus de moralisation des conduites et des corps des usagers* du Journal du Bus; les *désirs de ville et de vie* élaborés par les sujets analysés. Les expériences des travailleurs étudiés suscitèrent un ensemble de points de réflexion et d'action. Nous soulignons, entre autres, la nécessité de traiter le thème de la vitesse comme une question publique dans le cadre des processus sociaux; le questionnement des critères de fonctionnalité qui orientent la régulation des transports en commun à Belo Horizonte; et, principalement, une ouverture obligatoire sur la dimension esthétique des déplacements urbains, condition indispensable à la construction d'une culture publique de rencontres qui matérialise le *Droit à la Ville* de ses habitants.

Mots-clés: Déplacements urbains – Education – Ville – Transports en commun – Belo Horizonte

RESUMEN

Este estudio aborda la experiencia formativa de los desplazamientos urbanos de trabajadores por la Región Metropolitana de Belo Horizonte. Como presupuesto fundamental se defiende la idea de que los desplazamientos o traslados urbanos no son apenas un “hiato” o un simple acto funcional, sino que constituyen procesos de subjetivación y experiencias de las personas que se desplazan por la ciudad. En este sentido, tomo como conceptos fundamentales para la realización de la investigación las ideas propuestas por Walter Benjamín de *Experiencia (Erfahrung)* y *Vivencia (Erlebnis)* para comprender la construcción de sensibilidades en las tramas de la ciudad. Concepto de *Experiencia* que, a su vez, mantiene vínculo indisociable con las narrativas producidas por los sujetos investigados. El material empírico está constituido de tres tipos diferentes de fuentes. La primera de ellas se trata de la observación participante de los desplazamientos de cuatro trabajadores residentes en la ciudad de Belo Horizonte (más específicamente en la región del Barreiro), con énfasis en el acto de caminar y en los usos cotidianos del transporte colectivo. El segundo conjunto de fuentes de análisis trató de dos carteles presentes en los ómnibus que circulan por la ciudad de Belo Horizonte: el “*Jornal do Ônibus*” y los “*Cuadros de Horarios*”, entendidos en este estudio como portadores de representaciones acerca de cómo los usuarios de ómnibus se apropian de la ciudad. La tercera parte del material empírico estuvo compuesta de entrevistas semi-estructuradas, en las cuales se buscó elementos de la historia de vida de los sujetos, sus relaciones con la ciudad de Belo Horizonte a lo largo de los tiempos y sus percepciones acerca del cotidiano de trasladarse por la ciudad. Después de obtenidas estas informaciones, la experiencia de trasladarse por la ciudad fue analizada a partir de los siguientes ejes: las relaciones que los sujetos establecen con los *múltiples tiempos de la ciudad*; los usos y percepciones del *espacio del ómnibus*; las relaciones que los sujetos establecen con los *extraños que se presentan en los viajes*; el lugar del *cuerpo y de las sensibilidades* en los desplazamientos; los procesos de *moralización de las conductas y de los cuerpos de los usuarios* por el “*Jornal do Ônibus*”; los *deseos de ciudad y de vida* elaborados por los sujetos investigados. Las experiencias de los trabajadores investigados generaron un conjunto de pautas de reflexión y acción. Entre ellas, destaco la necesidad de tratar la temática de la velocidad como cuestión pública junto a los procesos sociales; el cuestionamiento de los criterios de funcionalidad que orientan el ofrecimiento del transporte público en Belo Horizonte; y principalmente, una necesaria apertura para la dimensión estética de los desplazamientos urbanos, condición fundamental para la construcción de una cultura pública de encuentros que materialice el *Derecho de los habitantes a su Ciudad*.

Palabras-claves: Desplazamientos Urbanos – Educación – Ciudad – Transporte Colectivo – Belo Horizonte

INTRODUÇÃO

Vida é o que acontece enquanto você está ocupado fazendo outros planos.

John Lennon

A citação acima, extraída da canção “Beautiful Boy” (uma das últimas composições de Lennon, feita em homenagem ao seu segundo filho) levanta a questão para considerarmos a “dignidade do intervalo”, do “between”, dos espaços-tempos de passagem que se desenrolam quando estamos “com a cabeça em outro lugar” (ou, nas palavras do compositor, “ocupados fazendo outros planos”).

Podemos pensar que as múltiplas práticas sociais demandam e estão associadas necessariamente a um determinado espaço, um “locus” para a sua realização. Em especial no que tange às práticas educativas, a questão do espaço é crucial, com destaque à instituição escolar. Escolas, mas também parques, museus, clubes, etc. acabam sendo espaços-tempos de formação humana, de aprendizagem e experiência individual e coletiva. No entanto, tomando a frase de Lennon como um mote de inspiração, tenho me perguntado: o que as pessoas fazem enquanto elas se deslocam na cidade em direção às suas respectivas práticas sociais? O que acontece enquanto elas fazem seus “outros planos” de apropriação dos espaços da cidade?

Esta tese de doutorado tem como intuito investigar o caráter formativo das práticas de deslocamentos urbanos de trabalhadores pela Região Metropolitana de Belo Horizonte. Deslocamentos estes marcados por encontros, desencontros, medos, dores, cansaços, expectativas: sensações que constituem os sujeitos pela cidade. A idéia aqui é pensar que o deslocar-se pela cidade é muito mais que um hiato ou um ato funcional (sair de um ponto “A” para um ponto “B” da Região Metropolitana de Belo Horizonte), mas que também constituem espaços-tempos de subjetivação e experiência.

Para tanto, a compreensão de fundo que mobilizou a realização desta pesquisa é a de que os sujeitos expressam em seus deslocamentos a relação com a cidade, com

o uso do solo, com o trabalho, com os outros, com eles mesmos. Reciprocamente, estas múltiplas formas de se deslocar produzem as reais condições de possibilidade destas relações, uma vez que tais condições de possibilidade não são de forma alguma ilimitadas.

A temática de investigação tem origem nos estudos desenvolvidos em minha dissertação de Mestrado, na minha atuação e militância no campo da Educação de Jovens e Adultos e nas minhas reflexões sobre outros espaços de formação presentes na cidade. Em relação à pesquisa desenvolvida no Mestrado, propunha identificar relações existentes entre corpo, tempo e instituição escolar a partir da análise dos documentos do Projeto Político-Pedagógico Escola Plural, publicados entre 1994 e 2001 (OLIVEIRA, 2003)¹. À época da produção da pesquisa as questões que me tocavam diziam respeito ao vínculo indissociável entre tempos escolares e tempos sociais, entendendo que a escola poderia se tornar também proponente destes tempos sociais, colocando-os em questão.

Paralelamente à realização desta pesquisa passo a integrar uma experiência de política pública de Educação de Jovens e Adultos denominada PET – Projeto de Educação de Trabalhadores – projeto surgido na parceria entre a Escola Sindical

¹ Como elementos da relação corpo-tempo identificados na referida pesquisa, temos:

- uma tensa mediação entre aspectos geracionais e socioculturais, conferindo uma polissemia acerca do entendimento de cultura em função das formas como esta tensão era tratada em cada um dos documentos analisados;
- a presença de idéias de continuidade e flexibilidade da formação como princípio para se pensar os tempos escolares, nas quais a valorização da diversidade sociocultural dos educandos enfrenta tensões com uma concepção linear e quantitativa presente nos tempos sociais, na jornada de trabalho escolar e nas idéias de ano letivo e civil;
- o embate de temporalidades presente nas diferentes valorizações conferidas à apreensão dos conteúdos/habilidades escolares no corpo dos documentos, que por sua vez acarretavam em diferentes valorizações atribuídas ao lugar da corporeidade dos sujeitos em seus processos de formação;
- os múltiplos graus de concessão ao movimento humano, apontando para diferentes representações sobre o papel do mesmo nos processos formativos dos alunos;
- a pluralidade de significados atribuídos às práticas corporais lúdicas, comportando representações diferentes e divergentes que apontaram ora para um diálogo destas práticas corporais com o plano da cultura, ora como recurso técnico-operacional para demandas de ensino-aprendizagem. (cf. OLIVEIRA, 2003)

Sete de Outubro e a Prefeitura de Belo Horizonte em 1995². Minha atuação no campo da Educação de Jovens e Adultos desde então permitiu compreender que os processos formativos dos sujeitos que integram o PET são predominantemente não-escolares³. A família, o trabalho ou a busca pelo emprego, os compromissos com a igreja, todas estas instâncias tinham primazia nas vidas de homens, mulheres, jovens e adultas em relação aos espaços e tempos escolares de formação. Esta compreensão passou a ser cotejada também pelo meu contato com certos estudos no campo educacional, com ênfase na temática da Educação de Jovens e Adultos⁴.

Pensando estas questões em diálogo com os estudos desenvolvidos no Mestrado, passei a refletir como os outros espaços de formação para além da escola também comportam temporalidades que lhes são próprias. A partir de então, a temática da cidade passa a ter destaque nas minhas preocupações de pesquisa. Comecei a me perguntar como a cidade em suas várias temporalidades realiza processos de mediação simbólica junto aos sujeitos. Mediações estas que constituem linguagens que tentam prescrever ou informar processos educativos. Assim como a escola, de

² De acordo com NUNES; CUNHA (2008), *“a idéia da criação do Projeto de Educação de Trabalhadores (PET) surgiu em 1991 com a proposta ‘Alfabetização e Suplência de 1ª a 4ª série para Trabalhadores na Região Industrial de Belo Horizonte’, atendendo jovens acima de 18 anos e adultos trabalhadores, analfabetos e alfabetizados. Elaborada pela Escola Sindical 7 de Outubro com a participação de sindicatos e professores da Universidade Federal de Minas Gerais, a proposta foi encaminhada à Prefeitura de Belo Horizonte abrindo-se o processo de negociação do convênio necessário à implantação do projeto. A partir de 1995, após a assinatura do convênio com a Prefeitura de Belo Horizonte, deu-se início à execução do projeto na Escola Sindical Sete de Outubro.”* (p.20). Ao objetivo geral, o de propor uma ação político-pedagógica de educação de adultos trabalhadores, acrescentou-se outros específicos do projeto: desenvolver um programa de educação fundamental para jovens e adultos visando a elaboração de uma proposta político-pedagógica deste segmento da população; constituir e capacitar um corpo docente capaz de desenvolver e socializar a experiência; sensibilizar a Rede Municipal de Educação de Belo Horizonte para questões referentes à especificidade de uma proposta político-pedagógica do ensino de qualidade voltado para jovens e adultos; promover o intercâmbio entre a Rede Municipal de Educação e universidades italianas e brasileiras. (cf. NUNES; CUNHA, 2008).

³ A título de exemplo gostaria de mencionar a experiência de Ações Coletivas realizada pelo PET no ano de 2003, em que o contato com outras ações coletivas e movimentos sociais nos revelou as diversas dimensões de formação contidas em cada um dos grupos. Entre estas dimensões, podemos citar: a formação para a luta contida nos movimentos pela moradia na Vila Corumbiara, a expressão de identidades coletivas nos grupos culturais do Barreiro como grupos de congado e capoeira; a participação feminina nos movimentos pró-creche, bem como nas cooperativas de artesãs (COONARTE) que se formam na economia solidária, os diversos grupos religiosos que aprendem a dimensão assistencial, entre outras experiências.

⁴ Entre os temas de pesquisa que apreendem as dimensões não-escolares de formação, podemos mencionar: os estudos sobre juventude e produção cultural, bem como estudos relacionando juventude, lazer e vulnerabilidade social; pesquisas sobre o protagonismo recente dos movimentos sociais em política, educação e cultura; a relação entre os sujeitos da EJA e os direitos sociais, entre outras produções. (cf. SOARES, GIOVANETTI, GOMES, 2005).

que maneira a cidade também busca “ensinar” certas temporalidades e espacialidades aos seus sujeitos? De que forma a cidade tenta estabelecer ritmos, cadências, velocidades permitidas, proibidas e obrigatórias?

Todas estas questões apontaram para a necessidade de se formular um problema de investigação que tratasse as relações que os sujeitos estabelecem com a cidade como sendo elas próprias um fenômeno educativo. Dentre as várias possibilidades e facetas que a metrópole apresenta, surgiu inicialmente o interesse em uma dimensão em especial: o transporte coletivo de Belo Horizonte. Tomando como pressuposto a existência dos múltiplos ritmos e cadências que fazem parte da cidade, apresentei como delimitação inicial para esta investigação as relações espaço-temporais e as aprendizagens sociais presentes nos usos e apropriações do transporte coletivo da cidade de Belo Horizonte.

Inicialmente intitulada “Sujeitos e Processos Formativos nos Usos do Transporte Coletivo de Belo Horizonte” – esta pesquisa foi apresentada e aprovada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Educação da UFMG em dezembro de 2007. Tendo como objetivo principal compreender que processos formativos se dão nas relações espaço-temporais construídas pelos sujeitos usuários de transporte coletivo na cidade de Belo Horizonte, a pesquisa em sua primeira versão apresentou os seguintes objetivos específicos:

- compreender as experiências formativas/aprendizagens sociais que ocorrem nos deslocamentos na cidade pelo transporte coletivo;
- analisar os sentidos/significados atribuídos pelos sujeitos aos deslocamentos da cidade e como a partir desta produção se constroem relações com o meio urbano;
- analisar, a partir das relações espaço-temporais construídas nos deslocamentos na cidade, como se dá uma “educação dos sentidos, posturas e das gestualidades” dos usuários de transporte coletivo;
- compreender as relações que os sujeitos estabelecem com o tempo e a velocidade nos deslocamentos na cidade.

Com estes objetivos iniciais a pesquisa em questão teve início no primeiro semestre de 2008. Do ponto de vista metodológico, a pesquisa previa a observação participante de forma combinada, observando linhas de ônibus fixas e também acompanhando deslocamentos de sujeitos específicos. No entanto, questões de ordem pessoal e operacional me levaram a fazer uma escolha por uma destas modalidades de observação. Faço então a escolha pelo acompanhamento de quatro sujeitos específicos – que será detalhado em momento posterior deste texto. Opção esta que “altera”, por pura “força da própria empiria”, o objeto de investigação.

Fiel à própria temática da pesquisa que aqui se apresenta, a mesma sofre um “deslocamento” no objeto em função do contato com os novos referenciais teóricos e, principalmente, com os sujeitos investigados. Em função da natureza da observação participante, e das próprias “táticas de apropriação”⁵ dos sujeitos em relação aos usos do transporte coletivo (em alguns casos, se esforçando para prescindir do mesmo) o objeto de pesquisa sofre uma inflexão, ou melhor dizendo, uma mudança no seu “epicentro” durante a investigação.

Dos processos formativos que se dão pelo transporte coletivo, passo a abordar a experiência formativa dos *deslocamentos urbanos* realizados por trabalhadores em Belo Horizonte. Sem subtrair as questões referentes ao transporte coletivo (que ainda aparecem com muita força no material empírico que será tratado a seguir) o desafio desta investigação passa, portanto, a abordar as dimensões educativas e de constituição de experiência referentes aos *deslocamentos* dos sujeitos na cidade. Mudança esta que altera parcialmente os objetivos específicos originais, ainda que dialogando com as questões referentes ao transporte coletivo de Belo Horizonte.

⁵ O termo “táticas de apropriação” é tomado a partir de Certeau (1994, p.99) para designar o que os sujeitos sócio-culturais fazem com os produtos culturais que lhe são impostos ou distribuídos.

Diante do exposto, apresento o seguinte problema de investigação:

Quais são as aprendizagens sociais e as experiências que os trabalhadores e trabalhadoras investigados(as) estabelecem nos deslocamentos urbanos, considerando as relações espaço-temporais e os usos e apropriações do transporte coletivo na cidade e na Região Metropolitana de Belo Horizonte?

Problema de pesquisa este que se desdobra nos objetivos descritos a seguir.

Objetivos

Com a mudança do objeto em função da própria dinâmica da pesquisa, esta passou a ter como objetivo geral compreender os processos formativos e as aprendizagens sociais presentes na experiência dos deslocamentos urbanos de trabalhadores pela cidade de Belo Horizonte. Tomando como recorte principal os deslocamentos realizados com o *té/los* de chegar ao trabalho e retornar dele (não desprezando aqui a existência dos tempos do não-trabalho e a relação dialética que se dá entre uns e outros), esta pesquisa apresenta nesta sua versão final os seguintes objetivos específicos:

- identificar as formas de relação dos sujeitos com os múltiplos tempos de deslocamento pela cidade de Belo Horizonte;
- identificar as relações que os sujeitos estabelecem com a estrutura interna da arquitetura dos ônibus em sua espacialidade;
- identificar as relações, dilemas e tensões que os sujeitos pesquisados estabelecem com a alteridade imposta nos seus deslocamentos urbanos, ou seja, suas formas de contato e/ou evitação dos estranhos em meio às viagens;
- abordar as gestualidades e sensibilidades mobilizadas pelos sujeitos em meio aos deslocamentos urbanos;
- identificar as representações acerca dos sujeitos que se deslocam pela cidade produzidas/veiculadas em publicações do Poder Público, com destaque às idéias de civilidade e usos dos corpos no interior dos ônibus da cidade de Belo Horizonte;

Justificativa

Com este trabalho, a aposta aqui é tocar em duas dimensões que avalio ainda serem pouco exploradas na pesquisa em educação. A primeira delas é pensar a cidade a partir de seus supostos “não-protagonistas”. Inspirando-me em Olgária Matos quando de sua abordagem a respeito da história narrativa, a autora afirma que esta última “*introduz as vidas sem fama e sem palavra na contemporaneidade*” (MATOS, 2001, p.20)⁶. Isto implica o compromisso ético de se pensar uma cidade “narrada” pelo caminhar de sujeitos anônimos, aqueles que tiveram sua visibilidade e suas vozes ocultadas pelas dinâmicas sociais. Ou, nos termos de Michel de Certeau (1994), dar relevo e compreensão às práticas “ordinárias” como construtoras da realidade social, o que implica:

(...) analisar as práticas microbianas, singulares e plurais, que um sistema urbanístico deveria administrar ou suprimir e que sobrevivem a seu perecimento; seguir o pulular desses procedimentos que, muito longe de ser controlados ou eliminados pela administração panóptica, se reforçaram em uma proliferação ilegítima, desenvolvidos e insinuados nas redes da vigilância, combinados segundo táticas ilegíveis, mas estáveis a tal ponto que constituem regulações cotidianas e criatividade sub-reptícia que se ocultam somente graças aos dispositivos e aos discursos, hoje atravancados, da organização observadora. (CERTEAU, 1994, p.175).

Argumento este sustentado a partir de outros referenciais teórico-epistemológicos, também por José de Souza Martins ao pressupor que:

a vida cotidiana não é um resíduo desprezível da realidade social, histórica, política, cultural, etc. Ela domina a vida social no mundo moderno e, ao mesmo tempo, tornou-se mediação fundamental na historicidade da sociedade moderna (MARTINS, 2008, p. 135).

Não desconsiderando as diferenças teóricas e epistemológicas entre os autores (o primeiro dialogando com a Psicanálise e a História Cultural, o segundo dialogando com a obra de Henry Lefebvre, tributária do materialismo histórico-dialético), opero com a idéia do cotidiano como um verdadeiro “campo de luta”, arena política

⁶ A autora aqui se vale do termo “vidas sem fama e sem palavra” no intuito de fazer uma crítica ao historicismo, à história oficial, escrita em uma temporalidade linear e na perspectiva dos “vencedores”, ou seja, aqueles que se encontram no poder.

relevante na produção de subjetividades e da própria vida social. Tomando, portanto, os deslocamentos urbanos como práticas centrais marcantes do cotidiano das pessoas, a idéia aqui é tratá-los como espaço-tempo de formação e, sob certas circunstâncias e aspectos, também de (de)formação dos sujeitos trabalhadores. Deslocar-se cotidiano que alça, nesta perspectiva, dimensão política fundamental na mediação/regulação da vida social.

Nesta pesquisa, não são, efetivamente, quaisquer pessoas que se deslocam: são trabalhadores que no seu dia-a-dia lutam pela sua sobrevivência e também pela sua escolarização. Acredito que este trabalho pode contribuir para a compreensão de um aspecto do cotidiano que é extremamente relevante na vida destas pessoas e, por conseqüência, contribuir também para uma leitura ampliada sobre os sujeitos que compõem o universo da Educação de Jovens e Adultos. Aposta esta que se constitui também em uma das justificativas desta investigação.

Outra aposta desta investigação reside na compreensão do aspecto educativo conferido à cidade. Pensar o caráter formativo da cidade requer o entendimento de outros tempos e espaços de formação humana para além daqueles formalmente designados para tal (escolas, praças, parques, teatros, museus, etc.). Neste sentido, o deslocamento aqui não é tratado como um ato meramente funcional, mas sim como um espaço-tempo que pode ser palco de formas de subjetivação e experiência, ou seja, um espaço-tempo que participa da formação dos sujeitos mediante seus usos e apropriações cotidianas. Reciprocamente, quando os sujeitos deslocam-se também contribuem para a constituição da cidade e para que a mesma adquira certa configuração. O território urbano desta forma não é apenas palco, mas é também “ator”, pois participa da formação de subjetividades: o espaço age, dialoga com os homens da cidade.

Assim, os deslocamentos são vistos nesta investigação muito mais do que um “intervalo” ou um “hiato” na vida das pessoas que precisa obrigatoriamente ser

“vencido” a qualquer preço e no menor tempo possível⁷. Trata-se de um acontecimento urbano que mobiliza uma parcela significativa da vida das mesmas na cidade, e que como tal pode ser “palco”, “trilha”, “ator” em meio a processos de subjetivação.

Assim, entendo que os deslocamentos urbanos possuem um “télós”, uma intencionalidade que os compõem e os definem. No entanto, os deslocamentos urbanos feitos pelos sujeitos na cidade não se reduzem a este “télós/intenção” de se chegar a um suposto lugar. No deslocar está contida a trama das relações, escolhas, desejos, vivências, apropriações e interdições da cidade. Em suma, a aposta desta investigação é de que estes deslocamentos são parte expressiva da experiência dos sujeitos na cidade. Daí decorre a necessidade de investigar e refletir sobre as formas pelas quais este “intervalo/interrupção” constitui efetivamente a vida das pessoas.

E é com este pensamento que pretendo investigar os deslocamentos de trabalhadores pela cidade de Belo Horizonte. Deslocamentos estes que, por sua vez, não são analisados a partir de um ponto de vista “fixo” (a expressão aqui é emblemática neste sentido). Não se trata de um olhar a partir de um lugar neutro, imparcial, impessoal e estático do qual se obtém o “deslocar” na trama da vida dos sujeitos. Trata-se sim, de um sujeito pesquisador que também “se desloca” no movimento da investigação: que mobiliza medos, dúvidas, alegrias, frustrações. E que possui suas formas e questões próprias do deslocar-se pela cidade de Belo Horizonte.

⁷ Paul Virilio (1993), ao analisar o papel dos diversos artefatos técnicos envolvidos em novas relações espaço-tempo, vai abordar o caráter estruturante que os *sistemas de interrupção* (por exemplo, a idéia de “dia”, outrora astronômico alternando luz/escuridão, agora também elétrico e eletrônico) têm tomado na estruturação do espaço e da vida em sociedade. Para o autor, “*de fato, o tempo só é um tempo vivido (psicológica, sociológica ou politicamente) pelo fato de ser interrompido*” (p.65). Entendo, portanto, inspirado no autor, que uma suposta aniquilação total do tempo de deslocamento (em que as pessoas não possuiriam qualquer intervalo ou interrupção em relação aos compromissos e práticas sociais onde elas “deveriam” estar) acabaria por se tornar uma aniquilação da experiência vivida/cotidiana dos sujeitos. Ainda neste esteio de reflexão, caberia pensar que este “intervalo”, uma suposta interrupção de uma prática social que se dá em espaços-tempos diferentes, não apenas organiza a possibilidade do vivido, mas também em si mesmo constitui vivência/experiência na trama da vida das pessoas. O que nos leva a refletir acerca de um papel do “corte”, ou seja, de que só se vive algo efetivamente devido a existência deste “corte”/interrupção que dá finitude e formato ao experimentado de fato pelos sujeitos.

É este o desafio de escrita que me proponho desde então. Assumo aqui de antemão toda a ambigüidade e todos os riscos de ter que registrar, em um código escrito (código que aspira “fixar” o conteúdo do real no texto), algo que se move e que é, desde já, transitório. Para tanto, iniciarei este empreitada explicitando meu entendimento (construído até o presente momento) sobre o que seria o caráter educativo dos deslocamentos urbanos. É o que tratarei a seguir.

Pensando o caráter educativo dos deslocamentos urbanos

Buscando configurar o objeto de investigação, qual seja, os processos formativos dos deslocamentos urbanos de trabalhadores pela cidade de Belo Horizonte, gostaria de apresentar meus “pontos de partida”, que vão dar a condição primeira desta investigação. Para tanto, apresento os termos utilizados/cunhados na pesquisa e as compreensões mais gerais acerca do fenômeno de formação/deformação dos sujeitos trabalhadores em seus deslocamentos urbanos.

Dando início a essa proposição, gostaria de cunhar o termo “se deslocar” aqui em inspiração à abordagem que Andreas Trebels (1992)⁸ faz acerca da idéia do “se-movimentar”. O autor, ao analisar a questão do movimento humano em uma perspectiva fenomenológica (dialogando com a obra de Merleau-Ponty), defende que não devemos falar de um movimento humano em abstrato, um movimento substancial (realizado em um espaço-tempo e tratado como algo isolado em si mesmo), mas sim de forma relacional, de modo que não haveria propriamente um “movimento”, mas “sujeitos que se movimentam”.

Trebels (1992), ao analisar as teorias do movimento humano e as teorias do movimento no esporte, opera uma distinção entre “*movimento*” (no sentido físico do termo, ou seja, um objeto que se desloca) e “*se movimentar*”, cabendo ao segundo a idéia de uma ação realizada por um sujeito, vinculada a uma situação e, portanto, portadora de um significado. Esta perspectiva de inspiração fenomenológica

⁸ A discussão do conceito de “*se-movimentar*” proposta por Trebels é introduzida no Brasil a partir dos estudos e produções no campo da Educação Física realizadas por Elenor Kunz (1991, 1994, 1996), seu orientando de Doutorado na Universidade de Hannover

confronta certas abordagens presentes até hoje nas ciências biomédicas, que reduzem a idéia de movimento humano a meras relações e processos causais, desconsiderando por completo a subjetividade do executante e o contexto no qual este movimento se efetiva. Isto significa necessariamente um olhar para os “sujeitos que se deslocam” em sua relação com o meio e com suas próprias intencionalidades.

Também Certeau (1994) em certo momento dialoga com a fenomenologia de Merleau-Ponty, mais especificamente para tratar as questões do espaço (que será tratado mais à frente neste trabalho), em especial com os conceitos de “espaço geométrico” (homogêneo e isotrópico) e “espaço antropológico”. Este último, por sua vez, marcado pela experiência que constitui uma “espacialidade que é existencial” e uma “existência que é espacial”. Nas palavras de Certeau (1994, p.202)

Essa experiência [do espaço] é relação com o mundo; no sonho e na percepção, e por assim dizer anterior à sua diferenciação, ela exprime ‘a mesma estrutura essencial do nosso ser como ser situado em relação ao meio – um ser situado por um desejo, indissociável de uma ‘direção da existência’ e plantado no espaço de uma paisagem. Deste ponto de vista, “existem tantos espaços quantas experiências espaciais distintas”. A perspectiva é determinada por uma “fenomenologia” do existir no mundo.

Tomados como momentos importantes do cotidiano nas cidades, Certeau (1994) nos apresenta um paralelismo relacionando o caminhar com a linguagem. O autor defende a existência de *enunciações pedestres e retóricas ambulatórias*, nas quais os sujeitos “espacializam” a cidade pelo deslocamento. Nesta perspectiva, os sujeitos que caminham pela cidade “escrevem” a cidade. Assim, cabe pensar que, longe do sistema urbano determinar por si só as formas de sociabilidade e as relações entre os passantes, os sujeitos também podem criar e realizar aprendizagens sociais na contraface da suposta experiência de anonimato de seus deslocamentos. Comparando as caminhadas com os atos de fala, a apropriação da cidade é tratada da seguinte forma pelo autor

O ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (o *speech act*) está para a língua ou para os enunciados proferidos. Vendo as coisas no nível mais elementar, ele tem como efeito uma tríplice função “enunciativa”: é um processo de *apropriação* do sistema topográfico pelo pedestre (assim como o locutor se apropria e assume a língua); é uma *realização* espacial do lugar (assim como o ato da palavra é uma realização sonora da língua); enfim, implica *relações* entre posições diferenciadas, ou seja, contratos pragmáticos sob a forma de movimentos (assim como a enunciação verbal é “alocução”, coloca o outro em face do locutor e põe em jogo contratos entre colocutores). O ato de caminhar parece, portanto, encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação. (CERTEAU, 1994, p.177, grifos do autor)⁹

Diante do exposto, faz-se necessário realizar uma distinção da idéia de “se-movimentar” – proposta por Trebels e desenvolvido por Elenor Kunz, cuja matriz fenomenológica também encontra ressonância na obra de Michel de Certeau – dos conceitos de mobilidade e de acessibilidade, tratados tradicionalmente nos estudos sobre transporte e trânsito. Embora reconhecendo que os termos de “*acessibilidade*” e “*mobilidade*” não são consensuais nos estudos sobre o trânsito, tomo aqui o termo “*mobilidade*” como aquele diz respeito às condições para o deslocamento urbano acontecer, refletindo-se no consumo de espaço, e sendo aferido matematicamente pela relação *número de viagens/dia*. Já o termo “se movimentar” – que em certas passagens deste trabalho será também designado pelas expressões “se deslocar” ou mesmo “deslocar-se” – será tratado aqui como a forma pela qual o deslocamento é executado, envolvendo práticas, sensações, gestualidades, sentidos e significados e, o mais importante, referenciados na perspectiva dos sujeitos.

Neste sentido, penso que tais termos – *mobilidade* e “*se-movimentar*” – se diferem pelo fato deste último, num viés fenomenológico, abordar as intencionalidades do “sujeito que se movimenta”, ao passo que a mobilidade (utilizada em larga escala nos estudos de engenharia e sociologia aplicados ao trânsito) se centra mais nas

⁹ A título de curiosidade, Certeau (1994, p.199) menciona que, na Atenas contemporânea, o transporte coletivo leva justamente o nome de *metaphorai*, o que remete mais uma vez à metáfora do deslocamento como uma linguagem, autorizando-nos a pressupor a existência de vários “outros” nos encontros na cidade e na co-existência de suas diversas “enunciações”. Podemos, portanto, pensar que existem diversas “escritas na cidade” em função de pertencimentos geracionais (infância, juventude, adultez, velhice, etc.), de gênero, raça-etnia, de classe social, entre outros.

condições concretas para a realização deste movimento, o que remete a outras relações de causalidade para entender os deslocamentos urbanos¹⁰.

Para efeito desta investigação, trabalharei com ambos os termos entendendo que seus enfoques possuem alcances e níveis de análise que são complementares. Pensar as condições de mobilidade urbana me remete a pensar que não há “super sujeitos”, demiurgos que de livre e ilimitada vontade escolhem suas formas de se apropriar da cidade¹¹. Por outro lado também não entendo ser possível abarcar a totalidade da experiência do deslocar-se pela cidade (assim como de sua apropriação) unicamente pela análise das condições de deslocamento via dados estatísticos e condições estruturais mais gerais da organização do espaço urbano.

Em relação ao termo *acessibilidade* – utilizado também nos estudos sobre trânsito – diz respeito à facilidade de se chegar aos destinos pretendidos. Sendo medido/avaliado pelo tempo de deslocamento, será tratado com detalhes em momento posterior deste trabalho, em que as temáticas do *tempo* e da *velocidade* serão o foco da investigação. Eduardo Vasconcellos nos apresenta a seguinte definição de acessibilidade

A acessibilidade, medida mais direta dos efeitos de um sistema de transporte, pode ser vista como a facilidade de se atingir os destinos desejados. A acessibilidade pode ser avaliada pelo número e pela natureza dos destinos desejados que podem ser alcançados por uma pessoa, levando-se em conta o tempo e o custo necessário. (VASCONCELLOS, 2001, apud GOMIDE, 2006, p.8)¹²

¹⁰ Os estudos de mobilidade urbana abordam em seu bojo as “motivações” do deslocamento. Tratando-os de forma panorâmica com base em taxionomias pré-definidas (viagens por motivo de trabalho, estudo, saúde, etc.) penso que ainda assim as noções de causalidade tangenciam a perspectiva dos sujeitos que se movimentam, em especial seus processos de significação e suas subjetividades acerca desta experiência nas cidades.

¹¹ Neste sentido cabe refletir sobre os limites e possibilidades das contribuições da obra de Michel de Certeau, bem como outros autores que em maior ou menor escala dialogam com a fenomenologia. Em relação ao autor supra citado, cabe ressaltar que sua noção de “tática de apropriação”, ao mesmo tempo que possui um potencial explicativo acerca das ações dos sujeitos (não colocando os mesmos como mero reflexo/determinação das questões macrosociais) por outro lado aponta estas mesmas ações como algo predominantemente de ordem individual, dando pouca contribuição, entre outros aspectos, às possibilidades de ação coletiva de apropriação, resistência e transformação da realidade social e dos produtos sociais impostos ou distribuídos. O que não impede nem inviabiliza o diálogo de suas contribuições com outras matrizes teórico-epistemológicas. Tentativa de diálogo crítico que permeará toda a produção desta pesquisa.

¹² É importante salientar a inexistência de consensos acerca dos conceitos de mobilidade e acessibilidade espaciais. Para efeito deste trabalho, nos basearemos principalmente nas formulações de Vasconcellos (2001), Gomide (2003, 2006) e Cardoso (2007).

O “se-movimentar” dos sujeitos, manifestado sob condições de acessibilidade e mobilidade, não se dá em uma abstração. Se dá em meio a uma cidade e meio urbano concretos. Pano que fundo que pretendo abordar a seguir.

Buscando teorizar a cidade e o urbano: “lócus” de possibilidades do movimentar-se dos sujeitos

O objetivo desta seção é abordar as questões referentes ao “ethos” urbano para se pensar o contexto material, histórico e simbólico no qual os sujeitos “se deslocam”. Longe de querer ser uma análise exaustiva (além de reconhecer a existência de todo um conjunto de obras a serem apropriadas na seqüência desta investigação) o que procuro apresentar aqui são as aproximações iniciais com as temáticas da cidade e do urbano que vão balizar as relações em que se dão o deslocar-se dos sujeitos.

Em relação à cidade moderna, o que se faz é mais que criar uma cidade diferente da cidade medieval ou da cidade antiga. Cria um novo modo de vida: o urbano. Louis Wirth (1979) define este processo da seguinte forma

A predominância da cidade, especialmente da grande cidade, poderá ser encarada como uma consequência da concentração, em cidades, de instalações e atividades industriais e comerciais, financeiras e administrativas, de linhas de transporte e comunicação e de equipamento cultural e recreativo como a imprensa, estações de rádio [acrescentaria, também de TV e outros meios de comunicação], teatros, bibliotecas, museus, salas de concerto, óperas, hospitais, instituições educacionais superiores, centros de pesquisa e publicação, organizações profissionais e instituições religiosas e beneficentes.

A urbanização já não denota meramente o processo pelo qual as pessoas são atraídas a uma localidade intitulada cidade e incorporadas em seu sistema de vida. Ela se refere também àquela acentuação cumulativa das características que distinguem o modo de vida associado com o crescimento das cidades e, finalmente, com as mudanças de sentido dos modos de vida reconhecidos como urbanos que são aparentes entre os povos, sejam eles quais forem, que tenham ficado sob o encantamento das influências que a cidade exerce por meio do poder de suas instituições e personalidades, através dos meios de transporte e comunicação. (WIRTH, 1979, p.93-94).

Definido por Louis Wirth como “urbanismo” (termo que aqui não se aplica a uma ciência específica ou prática social, como é usado no lugar comum), este “modo de vida” para o autor vai estabelecer um conjunto de características estruturais, a saber:

- uma fixação relativamente grande, densa e permanente de indivíduos heterogêneos, de forma que os grandes números permitem a variabilidade individual e ausência de conhecimento íntimo; a segmentação das relações humanas, as quais são em grande parte anônimas e superficiais, superficiais e transitórias;
- a diversificação e especialização de papéis, com a coincidência de contato físico estreito e relações sociais distantes, um padrão de segregação bem como a predominância de controle social e atrito acentuado (o relógio e o sinal de trânsito seriam exemplos emblemáticos dessa tentativa de ordenação);
- o surgimento de instituições para o atendimento às necessidades de massa ao invés dos indivíduos. (cf. WIRTH, 1979).

Conceito de “urbano” de Wirth que se difere daquele proposto por Lefebvre. Este último atribui ao urbano como uma virtualidade, uma forma na qual se encontram e se reúnem todos os elementos da vida social, desde os frutos da terra até os símbolos e as obras ditas culturais, manifestando-se como exigência de encontro, de reunião e de informação (LEFEBVRE, 2008). Henry Lefebvre aborda o movimento de urbanização na Modernidade, necessariamente, vinculado à industrialização e à predominância do *valor de troca* sobre o *valor de uso*, distinta da cidade antiga e da cidade medieval. Urbanização colada à industrialização e a intensificação de estímulos, de novas sensibilidades.

Ainda que sob perspectivas epistemológicas bastante diferentes¹³, os autores tratados acima nos mostram a constituição de um novo “ethos” social: a cidade e o “urbano” são marcados pela concentração de pessoas, presença em múltiplos graus do anonimato, processos de divisão do trabalho (fortemente marcados pelo fenômeno da industrialização) e formas de solidariedade e controle diferentes de outras formações/agrupamentos humanos.

As contribuições dos autores acima nos permitem identificar elementos para se compor um “pano de fundo” no qual os sujeitos “se deslocam”. No entanto, há que se ficar atento ao fato de que as análises sobre a cidade moderna e o urbano partem, necessariamente, das realidades européia e norte-americana. No caso do nosso contexto de pesquisa, como estas leituras podem ou não iluminar o olhar para as cidades latino-americanas, em especial, a cidade de Belo Horizonte?

Para nos aproximarmos desta questão apontamos alguns elementos que constituíram a história das cidades latino-americanas, em especial a cidade de Belo Horizonte, com ênfase nas tensões, resistências e contradições em relação aos modelos europeus que serviram de pano de fundo para o planejamento racional que marcou o início da história desta cidade.

Colonialidade do poder e vida nas cidades no início do século XX até os dias de hoje: importação e influência dos modelos de Hausmann

Fundamental para se compreender o papel das cidades na América Latina são os fenômenos históricos daquilo que recebeu a denominação de “colonialidade do poder”. Ao tratar a história da modernidade, Aníbal Quijano (2005) vai nos falar do papel de várias regiões do planeta (que vieram posteriormente a serem

¹³ Verás (2000), ao analisar os múltiplos olhares acerca da construção sociológica da cidade, aponta os limites da Escola de Chicago (na qual se encontra a obra de Wirth) alegando que tal escola de pensamento sociológico pautar-se-ia por um caráter dualista entre sociedade “tradicional” e sociedade “industrial”, deixando latente uma perspectiva evolucionista e desenvolvimentista de idéia de cidade. Outras críticas apontadas pela autora dizem respeito à tentativa de generalização das cidades norte-americanas das décadas de 20 e 30 do século passado, bem como à perspectiva de se entender a cidade a partir dela mesma, desconsiderando as relações com a sociedade mais ampla da qual faz parte, com o campo, o Estado, a “civilização” em geral, o que conferiria uma análise positivista e liberal às cidades.

denominadas de “Terceiro Mundo”) como sustentação fundamental da “Modernidade” europeia. Questionando o caráter lacunar de estudos sobre a Modernidade unicamente centrados na Europa, o autor vai defender a idéia de que não se pode falar de “Modernidade” sem se falar de “Colonialidade” como processos indissociáveis um do outro. Colonialidade esta marcada por um padrão de poder mundial baseado na classificação social da população pela idéia de raça e o surgimento de uma racionalidade específica: o eurocentrismo. Sobre os efeitos desta colonialidade, pautada no controle do trabalho, o autor afirma que

Essa colonialidade do controle do trabalho determinou a distribuição geográfica de cada uma das formas integradas no capitalismo mundial. Em outras palavras, determinou a geografia social do capitalismo: o capital, na relação social de controle do trabalho assalariado, era o eixo em torno do qual se articulavam todas as demais formas de controle do trabalho, de seus recursos e de seus produtos. Isso o tornava dominante sobre todas elas e dava caráter capitalista ao conjunto de tal estrutura de controle do trabalho. Mas ao mesmo tempo, essa relação social específica foi geograficamente concentrada na Europa, sobretudo, e socialmente entre os europeus em todo o mundo do capitalismo. E nessa medida e dessa maneira, a Europa e o europeu se constituíram no centro do mundo capitalista. (QUIJANO, 2005, p.230)

Em relação ao eurocentrismo, este consiste em um padrão de poder que, baseado na colonialidade, implicou em um padrão cognitivo, de forma que *“a Europa também concentrou sob sua hegemonia o controle de todas as formas de controle da subjetividade, da cultura, e em especial do conhecimento, da produção do conhecimento”* (QUIJANO, 2005, p. 231).

O argumento desta seção é de que a colonialidade do poder apontada por Aníbal Quijano (2005) se reflete de forma particular na construção das cidades, em especial na virada do século XIX para o século XX. Sobre este aspecto José Luis Romero (2004), ao tratar da história das cidades latino-americanas, aborda a influência do modelo implantado em Paris por Haussmann, cuja racionalidade geométrica foi concebida para impedir as barricadas, organizar espacialmente a população e promover a glorificação do Estado a partir da monumentalidade de suas edificações. Este modelo seria a base pela qual se inspirariam as cidades burguesas latino-americanas. Para o autor, a mudança na estrutura e fisionomia das cidades latino-americanas a partir do final do século XIX – marcada pelo crescimento,

explosão demográfica e intensificação da atividade comercial – teria suas perspectivas de desenvolvimento sintonizadas com as demandas e as referências da Europa, de forma que:

O exemplo de Haussmann e de seu impulso demolidor alimentou a decisão das novas burguesias que queriam apagar o passado, e algumas cidades começaram a transformar a sua fisionomia: uma suntuosa avenida, um parque, um passeio de coches, um luxuoso teatro, uma arquitetura moderna revelaram essa resolução mesmo quando não conseguiram com frequência extinguir o fantasma da velha cidade. (ROMERO, 2004, p. 285)

Nesta perspectiva, a América Latina teria feito certa ação metonímia, “importando” a bandeira do progresso pelos seus efeitos. Em algumas cidades, buscou-se um traçado ordenado como um tabuleiro. Este traçado ordenado buscou ser porta-voz de uma racionalidade visando ordenar as formas de sociabilidade de seus sujeitos. Tratando-se da cidade de Belo Horizonte, podemos verificar em sua história marcas de uma intencionalidade educativa para com seus habitantes. Cidade planejada e inaugurada em 1897, Belo Horizonte buscou em seu traçado racional e linear uma determinada educação estética daqueles que a habitavam. De acordo com Tarcísio Mauro Vago (2002), Belo Horizonte teria sido construída para destruir as marcas de um tempo passado, representado como caótico e arcaico, de forma que a cidade seria emblema da ordem, da racionalidade e da civilização republicana¹⁴. Baseado em preceitos higienistas¹⁵, o traçado moderno da cidade pretendia educar posturas, comportamentos, sensibilidades: uma “educação dos corpos” de seus habitantes. Para o autor

Tanto em sentido físico quanto em sentido simbólico, erguer uma cidade com os princípios que dirigiram a construção de Belo Horizonte foi também uma tentativa de instituir uma racionalidade desejada para o corpo, uma sensibilidade corporal balizada pelas idéias republicanas. Como a própria cidade, o corpo que nela se movimentaria foi também um lugar para se implantar o ideário

¹⁴ Para Letícia Julião (1992, apud VAGO, 2002, p.32) “seu rigor geométrico [da cidade de Belo Horizonte] professava a utopia de se traçar com a régua e o compasso uma ordem social harmônica, unitária, onde não haveria lugar para a chamada desordem urbana”. A idéia era a de eliminar os processos reais de construção do espaço e inibir “o imprevisível e a ação conflitante dos atores urbanos por meio de uma gestão técnico-racional da cidade”.

¹⁵ Julião (1992, apud VAGO, 2002, p.32) destaca as tentativas de “esquadrinhar a população, distribuir hierarquicamente os indivíduos no espaço, de modo a cercear contatos, vistos como promíscuos e insalubres. Princípios médicos como aeração, ventilação, distribuição racional dos indivíduos se traduziam na urbanística em espaços abertos e mensurados, corredores de ar e luz, traçado geométrico e ordenado.”

republicano. Praticar a cidade, transitar por ela, vivenciá-la corporalmente, isto é, provar a cidade com o corpo, isso já era uma forma – e uma fôrma – de fazer o corpo se impregnar da racionalidade, da higiene, da assepsia, da civilidade desejada, uma forma de constituir o corpo pretendido para o cidadão republicano. (VAGO, 2002, p. 34).

Cynthia Veiga (2002) nos relata acerca dos processos de segregação espacial nos anos iniciais da Capital, separando as zonas urbana, suburbana e rural. Segundo a autora

a planta da cidade de Belo Horizonte, bem como o processo de construção da capital, tornou explícita uma concepção urbana na qual se complementam uma monumentalidade dos espaços físicos e edificações centrais com a prática de expulsão de grande parte da população para os subúrbios para dar lugar ao novo [a hierarquização social e espacial dos indivíduos]. (VEIGA, 2002, p. 157).

Segregação esta que, segundo Jupira Mendonça (2003), refletia-se na própria questão da moradia dos trabalhadores, que não foi prevista no plano. Dialogando com Heloísa Costa, para as autoras Belo Horizonte nascia “duplamente periférica”: a cidade estaria “*situada na periferia do sistema capitalista mundial e estruturada a partir de anéis de ‘periferias’ urbanas historicamente definidas*” (COSTA, 1994, apud MENDONÇA, 2003, p. 119)

Para Romero (2004), nas mudanças hausmanianas na América Latina, temos uma combinação da funcionalidade com certo barroco burguês, promovendo a ostentação e monumentalidade. Por consequência, temos mobilidades urbanas em função do “clima de aventura” e das promessas das grandes cidades (entre elas, o próprio anonimato). Consequência disto é a modificação do tecido urbano e o aumento da distinção entre capitais e “províncias”. Neste contexto, a mistura de grupos sociais se transforma em um problema para as cidades exigindo claras estratégias de distinção. Belo Horizonte, primeira cidade planejada do Brasil, não escapa desta perspectiva.

Dentro desta lógica de racionalização das formas de sociabilidade nas cidades latino-americanas temos, com a despersonalização das relações sociais, a mudança do perfil dos setores marginalizados, inclusive das práticas de delinquência nas cidades. Segundo Romero (2004, p. 307) “*no crescente anonimato das grandes*

ciudades, a vida desregrada adquiria um ar mais áspero e cruel, da mesma forma que ia se tornando áspera e cruel a nova miséria urbana". Central para a história das cidades latino-americanas é o surgimento das grandes aglomerações urbanas como as favelas: na periferia, temos a exclusão das formas de vida da sociedade "normalizada" e inumanas condições de subsistência, devido à completa falta de infraestrutura nestes lugares.

Miséria esta que vai se acentuar com o aumento ao longo do século das mobilidades do centro para as periferias das cidades, acompanhado após os anos 30 do século XX de verdadeiras explosões urbanas a partir das grandes emigrações para fugir da miséria que marcou as cidades da América Latina. Neste novo cenário podemos encontrar: o crescimento das classes médias; a transformação das cidades em palco de lutas de poder; o surgimento e consolidação do populismo nos países latino-americanos (nas quais a figura do "senhor presidente", representando grupos oligárquicos, apresentou-se como um amálgama das ditaduras com pensamento liberal); a criação de "cidades mortas" (esvaziadas pelo fluxo migratório) e "cidades dormitório" (em função das relações de produção que ocorrem em outras cidades); a configuração de um padrão de ocupação e uso do solo baseado na lógica centro-periferia, esta última com moradias auto-construídas de baixo custo e pouquíssima infra-estrutura, inclusive de transportes.

Este breve panorama acerca das trajetórias comuns nas cidades latino-americanas apontadas pelos autores levantam, por sua vez, uma questão que está na ordem do dia: o "*Direito à Cidade*", direito ampliado que passa e se expressa também nas formas de deslocamento dos sujeitos.

Problematizando o "Direito à Cidade" e sua relação com a educação e os deslocamentos urbanos

Analisando outros contextos de cidade, Henry Lefebvre (2006, p.142), aborda o surgimento de uma nova miséria que se trataria "*da miséria do habitat, miséria do habitante submetido a uma quotidianeidade organizada (na e pela sociedade burocrática de consumo dirigido)*" de forma que, em função da existência como

classe social “a segregação e a miséria de seu ‘habitar’ designam na prática a classe operária” (ibidem, ibidem).

As questões acima nos remetem a uma necessária reflexão sobre aquilo que este autor denominou de “Direito à Cidade”, na qual a proclamação da vida urbana se daria como reino do uso (da cidade praticada como valor de uso) em que as trocas e os encontros estariam em outra lógica, diferente daquela na qual a cidade torna-se mero valor de troca. Nas palavras do autor

O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à *obra* (à atividade participante) e o direito à *apropriação* (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no “direito à cidade (op.cit., p.135, grifos do autor).

Lefebvre (2006) opõe os termos *obra* e *produto*, atribuindo ao primeiro o caráter de atividade criadora que permite a fruição pelos sujeitos, situando-se como valor de uso. Já o produto encerraria a dimensão da mais-valia e do lucro, do fetichismo das mercadorias, situando a cidade neste caso como puro valor de troca. Podemos pensar, inspirado no autor, que até o movimentar-se dos sujeitos, possibilitado pela acessibilidade urbana, também se constitui em valor de troca. O autor em outra de suas obras, faz a seguinte consideração acerca deste processo

Outrora, o ar e a água, a luz e o calor eram dons da natureza, direta ou indiretamente. Esses valores de uso entraram nos valores de troca; seu uso e seu valor de uso, com os prazeres naturais ligados ao uso, se esfumam; ao mesmo tempo em que eles se compram e se vendem, tornam-se rarefeitos. A natureza, como o espaço, com o espaço, é simultaneamente posta em pedaços, fragmentada, vendida por fragmentos e ocupada globalmente. É destruída como tal e remanejada segundo as exigências da sociedade neocapitalista. (LEFEBVRE, 2008, p.54)

Condição primeira para a realização do *Direito à Cidade*, afirmando o valor de uso sobre o valor de troca (a obra sobre o produto) é o enfrentamento da segregação, na qual as condições concretas de mobilidade e acessibilidade urbana com certeza têm, a meu ver, um papel importante. Para Lefebvre (2008)

Excluir do *urbano* grupos, classes, indivíduos, implica também excluí-los da civilização, até mesmo da sociedade. O *direito à cidade* legitima a recusa de se deixar afastar da realidade urbana por uma organização discriminatória, segregadora. O direito do cidadão (se quiser falar assim: “do homem”) anuncia a inevitável crise dos centros estabelecidos sobre a segregação e que a estabelecem: centros de decisão, de riqueza, de poder, de informação, de conhecimento, que lançam para os espaços periféricos todos os que não participam dos direitos políticos. (op.cit, p. 32, grifos do autor)

Do mesmo modo, o direito à cidade estipula o *direito de encontro e de reunião*; lugares e objetos devem responder a certas “necessidades”, em geral mal conhecidas, a certas “funções” menosprezadas, mas por outro lado, transfuncionais: a “necessidade” de vida funcional e de um centro, a necessidade e a função lúdicas, a função simbólica do espaço (próximas do que se encontra aquém, como além, das funções e necessidades classificadas, daquilo que não se pode objetivar como tal porque figura do tempo, que enseja a retórica e que só os poetas podem chamar por seu nome: o *desejo*). (op.cit., p.32, grifos meus).

Tal segregação urbana a ser enfrentada hierarquizada, exclui e classifica os indivíduos, designando ou não aos mesmos a sua condição cidadã. Nas palavras de Milton Santos:

Cada homem vale pelo lugar que ele está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço), independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais, ou menos, cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está. Enquanto *um lugar* vem a ser condição de sua pobreza, *um outro lugar* poderia, no mesmo momento histórico, facilitar o acesso àqueles bens e serviços que lhe são teoricamente devidos, mas que, de fato, lhe faltam. (SANTOS, 2007, p.107, grifos do autor).

Romero (2004), por sua vez, vai relatar a estreita relação, nas cidades latino-americanas, de explosões demográficas e explosões sociais, com a luta pelos benefícios e pela participação da vida urbana. Luta pelo direito à cidade, o direito de “*usufruir dos benefícios da civilização, de desfrutar do bem-estar e do consumo, talvez o direito de mergulhar em um estilo excitante de alienação.*” (p.364). Em outras palavras, ninguém está disposto a renunciar à cidade.

As questões acima remetem ao debate sobre a efetivação ou não do deslocar-se na cidade como efetivação concreta do “Direito à Cidade”, o que implica a uma necessária reflexão sobre o caráter público e privado da mesma. Consideramos aqui que a idéia de cidade como algo que educa e é educada pelos sujeitos nos remete à *dimensão política* da cidade, das condições objetivas e possibilidades do “*exercício da polis*”. A radicalidade desta dimensão política passa, necessariamente, pelas condições concretas de mobilidade, acessibilidade urbana e utilização do transporte coletivo que constituem as formas de deslocamento e de acesso à cidade: condições *sine qua non* para se pensar o caráter público da mesma como base do exercício da vida democrática. Belo Horizonte e sua região metropolitana seriam, portanto, muito mais que um simples cenário onde se dão as práticas sociais. Sua efetivação na vida concreta das pessoas torna ela própria um grande *direito social* em permanente movimento de conquista e de perda, de avanços e retrocessos. É a cidade, ao mesmo tempo, “*arena*” e “*objeto*” de disputa material e simbólica de diferentes sujeitos e classes sociais.

Tomamos aqui a relevância do cotidiano como formativo na vida dos sujeitos, sua relação com o urbano. Para Lefebvre (2008) “*o cotidiano e o urbano, indissoluvelmente ligados, ao mesmo tempo produto e produção, ocupam o espaço social gerado através deles e inversamente*” (p.17-18). Condição esta que colocaria o indivíduo na seguinte contradição

(...) ao mesmo tempo “socializado”, integrado, submetido a pressões e limites pretensamente naturais que o dominam (principalmente no seu quadro espacial da cidade e suas extensões) – e separado, isolado, desintegrado. Contradição que se traduz em angústia, frustração e revolta. (LEFEBVRE, 2001, p. 179)

Se em autores como Michel de Certeau os sujeitos são apontados em suas possibilidades de “escrita da cidade” nas práticas “ordinárias” do cotidiano, em Lefebvre e outros autores temos um cenário concreto nas quais esta escrita pode de fato acontecer. Assim, cabe pensar que o deslocar-se dos sujeitos (suas cartografias, mapas e percursos, que não são livres de limitações) não é algo neutro, mas recheado de práticas sociais. Práticas sociais de deslocar-se cujo caráter formativo será abordado a partir de uma dimensão: a questão da experiência.

Contribuições ao objeto: a noção de Experiência de Walter Benjamin

Para efeito desta pesquisa, estou considerando o caráter educativo dos deslocamentos na cidade a partir dos processos de subjetivação dos indivíduos. Tais processos não se dão necessariamente como sendo uma positividade: em muitos deslocamentos verificamos a exclusão social, as práticas de segregação, de medo e de evitação do contato com a alteridade.

Para se pensar a formação nos/dos deslocamentos em Belo Horizonte, para além da consideração certauniana do caminhar pela cidade como ato de enunciação, considero também a obra de outro autor para pensar as relações entre os sujeitos e a cidade: Walter Benjamin. Filósofo e pensador da Modernidade, o autor se debruça de forma dialética nas principais produções culturais e artefatos emblemáticos da mesma: entre estes artefatos da modernidade, encontram-se suas cidades. Suas transformações, seus ritmos, códigos e sensibilidades são profundamente analisados pelo autor nas primeiras décadas do século XX, em fecundo diálogo com as obras de Simmel, Marx, Freud, Baudelaire, Brecht, Adorno, entre outros.

Para nosso interesse aqui, cabe evocar uma noção/conceito cunhada pelo autor. A noção/conceito de *Experiência* (*Erfahrung*), originário do radical *fahr* de *fahren* significa viajar, atravessar, sendo aquilo que marca os indivíduos; nos termos de Larossa Bondía (2002) “*aquilo que lhes acontece*”. A experiência, marca da subjetivação, teria sua forma manifestada na prática da narração, que lhe permite a transmissão do sujeito desta experiência aos demais membros do seu grupo/comunidade, se tornando, portanto, coletiva. Oposição feita ao conceito de *Vivência* (*Erlebnis*), caracterizada pelos choques e sem penetração no aparelho psíquico do sujeito, destituída da possibilidade de narrar. Sobre a distinção *Experiência X Vivência*, Maria Rita Kehl afirma que

O que Benjamin designa por vivência (*Erlebnis*) corresponde ao que, do vivido, produz sensações e reações imediatas, *mas não modifica necessariamente o psiquismo* (KEHL, 2009, p.160, grifos da autora)

Já a palavra *Erfahrung*, experiência, que inclui a partícula *fahr* de *fahren*, conduzir, guiar, deslocar-se, tem o sentido daquilo que, ao ser vivido, produz um saber passível de transmissão. Um saber que pode ser passado adiante e que enriquece o vivido não apenas para

aquele a quem a experiência é transmitida, mas também para aquele que a transmite. *É no ato da transmissão que a vivência ganha o estatuto da experiência*, de modo que não faz sentido, em Benjamin, a idéia de experiência individual. (op.cit., p.161-162, grifos da autora).

Ao dialogar com estas categorias, faz-se necessário alguns esclarecimentos. Entendo que os conceitos de “Experiência” e “Vivência” presentes na obra de Walter Benjamin possuem um potencial elucidativo e heurístico. Não são, portanto, categorias classificatórias, ou seja, não são localizadas e circunscritas de modo preciso no corpo do material empírico (como se fosse possível afirmar que tal acontecimento registrado é necessariamente uma “Experiência”, enquanto aquele outro é “Vivência”, por exemplo). Uma vez que não são circunscritas de forma pontual no material empírico, o potencial elucidativo de tais categorias é o de esclarecer processos mais gerais nos quais estão envolvidos os sujeitos na trama dos seus deslocamentos urbanos. Ainda assim, cabe ressaltar que um importante elemento da Experiência é a sua inseparável conexão com a narrativa, que a expressa e a adensa, tornado-a, portanto, coletiva¹⁶.

Assim, pretendo tomar as noções de *Experiência* e de *Vivência* propostas por Benjamin como uma das possíveis chaves de leitura para entender o que ocorre com os sujeitos pesquisados em suas tramas/jornadas urbanas; tramas/jornadas estas que se desdobram na formação/subjetivação das pessoas, em uma relação na qual possamos pensar que elas “escrevem” a cidade e “são escritos” por ela, com seus limites e possibilidades. Abordar o par *experiência/vivência* (em diálogo com as *enunciações pedestres* e *apropriações* de cada um dos sujeitos no seu “se movimentar” pela cidade) constitui em um dos principais desafios desta investigação. Desafio este que não descarta, ao contrário, convida outros “parceiros teóricos” a embarcar também nesta jornada de pesquisa.

Pensar o caráter de formação – e, em alguns casos, de deformação – dos sujeitos em sua trama nas cidades remete a um necessário debate sobre um mediador cuja presença hoje se mostra irrefutável: trata-se dos transportes urbanos, cujas questões de ordem política e ecológica (“pano de fundo” por onde se deslocam os

¹⁶ Fato que não pôde ser identificado nos soldados que retornaram do front após a primeira guerra mundial, incapazes diante da experiência do choque de narrar o que lhes acontecera no campo de batalha. (cf. BENJAMIN, 1985b)

sujeitos) são objeto das próximas reflexões. “Plataforma de embarque” para a investigação que será apresentada a seguir.

REFLEXÕES SOBRE AS DIMENSÕES POLÍTICA E ECOLÓGICA ACERCA DOS TRANSPORTES URBANOS

*Mais do que máquinas, precisamos de humanidade;
mais do que de inteligência, precisamos de afeição e doçura!
Sem essas virtudes, a vida será de violência e tudo estará perdido.*

Charles Chaplin

Os sujeitos que se deslocam nas cidades não o fazem em uma condição abstrata. Dispõem de um espaço físico concreto e de condições também concretas para a realização de seus deslocamentos, visando chegar aos seus destinos pretendidos. Longe de um ato meramente funcional, o deslocar-se dos sujeitos encerra questões de ordem política e ecológica, mediada pelos transportes urbanos em seus respectivos sistemas de circulação¹⁷. Abordar o papel dos transportes em suas consequências ecológicas e políticas é o intuito deste capítulo.

Central para nossa reflexão aqui é pensar a mobilidade, condição primeira para a realização do “movimentar-se” dos sujeitos, como um valor social. Valor social este que acaba por estabelecer mecanismos de distinção das pessoas. Sobre este aspecto, Bauman (1999), ao analisar as relações entre mobilidade e globalização no mundo contemporâneo nos apresenta a seguinte consideração

Com efeito, longe de ser um “dado” objetivo, impessoal, físico, a “distância” é um produto social; sua extensão varia dependendo da velocidade com a qual pode ser vencida (e, numa economia monetária, do custo envolvido na produção desta velocidade). Todos os outros fatores socialmente produzidos de constituição, separação e manutenção de identidades coletivas – como fronteiras estatais e barreiras culturais – parecem, em retrospectiva, meros efeitos secundários dessa velocidade. Parece ser essa a razão – assinalemos – pela qual a “realidade das fronteiras” foi como regra, no geral, um fenômeno estratificado de classe: no passado como hoje, as elites dos ricos e poderosos eram sempre de inspiração mais cosmopolita que o resto da população das terras que

¹⁷ Vasconcellos (2001) define sistema de circulação como a conjugação dos *meios de circulação* (representados pelos diversos veículos e pelos corpos que transitam na cidade) com a *estrutura de circulação*, que é a parte do ambiente construído que permite a circulação física de pessoas e mercadorias, tais como vias públicas, calçadas, vias férreas e terminais de passageiros e cargas. O *ambiente de circulação* por sua vez, refere-se à conjugação do sistema de circulação com outros ambientes construídos para outras atividades humanas que não a circulação propriamente dita.

habitavam; em todas as épocas elas tenderam a criar uma cultura própria que desprezava as mesmas fronteiras que confinavam as classes inferiores; tinham mais em comum com as elites além-fronteiras do que com o resto da população de seu território. (BAUMAN, 1999, p.19-20).

Mobilidade como distinção, distância como produção social. Situação esta que segundo o autor vai gerar uma polarização a partir da distribuição desigual das (i)mobilidades

Trocando em miúdos: *em vez de homogeneizar a condição humana, a anulação tecnológica das distancias temporais/espaciais tende a polarizá-la*. Ela emancipa certos seres humanos das restrições territoriais e torna extraterritoriais certos significados geradores de identidade. Para algumas pessoas ela augura uma liberdade sem precedentes face aos obstáculos físicos e uma capacidade inaudita de se mover e agir a distância. Para outras, pressagia a impossibilidade de domesticar e se apropriar da localidade da qual têm pouca chance de se libertar para mudar-se para outro lugar... Alguns podem agora mover-se para fora da localidade – qualquer localidade – quando quiserem. Outros observam, impotentes, a única localidade que habitam movendo-se sob seus pés. (BAUMAN, 1999, p.25, grifos do autor).

Se a nova extraterritorialidade da elite parece uma liberdade intoxicante, a territorialidade do resto parece cada vez menos com uma base doméstica e cada vez mais com uma prisão – tanto mais humilhante pela intrometida visão da liberdade de movimento dos outros. (op.cit., p.31).

Mobilidade como elemento de distinção que, por sua vez, cobra seu preço. Organizadas com base no modelo automobilístico pautado no deslocamento individual, as cidades experimentam conseqüências não apenas políticas como também ecológicas da hegemonia desta forma de distribuição dos meios de se locomover.

Abordando estas questões, Dupuy (1980) nos fala do fenômeno dos congestionamentos de trânsito como algo não contingente, mas sim como um processo necessário resultante do consumo de espaço e, principalmente, de tempo pelos transportes industriais, em especial os transportes urbanos. Tal fenômeno que, nas palavras do autor, recebe o nome de *cronofagia*, vai de encontro à retórica acerca da ampliação do espaço viário como sendo um bem de consumo coletivo, mostrando que o ocorre em verdade é um cada vez maior consumo de espaço e de

tempo, ambos de forma desigual. Formas desiguais de produção, distribuição e consumo de espaço e tempo que, por sua vez, se tornariam mecanismos de distinção das pessoas. Na verdade, tal retórica esconderia, no plano das relações de produção, o esvaziamento do tempo e do espaço urbanos como valores de uso, colocando ambos na condição de valores de troca. As ruas, nesta perspectiva, passariam de espaços de encontro a vetores de deslocamento.

Perdas de espaço e de tempo, disfunções e congestionamentos em meio a investimentos cada vez maiores em mobilidade e circulação; Dupuy (1980) aborda da seguinte forma este paradoxo

As disfunções dos transportes são evidentes: todos os dias nós as vemos, ouvimos, respiramos e sofremos. Mas surpreendentemente, todo mundo conclui disso que essas disfunções só podem ser superadas por uma dose cada vez maior daquilo que as causa: por cada vez mais transporte (DUPUY, 1980, p. 64).

Com destaque para a questão da presença do automóvel em relação aos demais transportes industriais, Dupuy (1980) aborda os seguintes aspectos a serem considerados pela economia na categoria de custos sociais do transporte: a morte brutal nas vias de tráfego; o esgotamento de recursos não-renováveis; a destruição da biosfera¹⁸; a destruição do espaço vital (com o consumo cada vez maior de espaços urbanos em favor do automóvel) a absorção do tempo de vida com os deslocamentos urbanos e a produção de dependências.

No que se refere à realidade brasileira, segundo o Relatório “Sistema de Informações da Mobilidade Urbana – Relatório Geral de 2008, publicado pela ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), as pessoas consomem no Brasil, por ano, cerca de 12,1 milhões de TEP (toneladas equivalentes de petróleo) nos seus deslocamentos, sendo que a maioria desta energia (73%) é gasta no uso do

¹⁸ Em relação à destruição e ao consumo da biosfera, Dupuy (1980) vai afirmar que “*um automóvel que percorre 15 mil km por ano consome tanto oxigênio quanto 30 adultos respirando no mesmo espaço de tempo. Globalmente, a combustão de produtos derivados do petróleo consome cinco vezes mais oxigênio do que o metabolizado pelo conjunto da humanidade neste mesmo período de tempo.*” (op.cit, p.65). Ainda que a obra do autor em questão já possua cerca de 30 anos, creio que as modificações na eficiência da combustão nos automóveis não reverteram essa situação, podendo inclusive ter se agravado em função do aumento vertiginoso do número de veículos no planeta neste período. Para o autor, mais do que uma crise do combustível, deveríamos estar atentos a uma possível *crise do comburente*, ou seja, do oxigênio disponível na biosfera para os processos vitais.

automóvel, cabendo ao transporte público apenas 24% do gasto de energia em cidades acima de 60 mil habitantes. Considerando que a distribuição modal média das viagens presentes no mesmo relatório, para cidades acima de 60 mil habitantes é de 29,8% para o transporte individual contra 29,4% do transporte coletivo temos a enorme discrepância entre meios de provimento de mobilidade e consumo de energia, com todos os seus efeitos para o meio ambiente das cidades¹⁹. No que tange à poluição, segundo este mesmo relatório, a emissão dos *poluentes locais*²⁰ pelo transporte individual representa 83% do total nas cidades brasileiras acima de 1 milhão de habitantes, o que corresponde a uma estimativa de cerca de 888 mil toneladas por ano. Já em relação aos *poluentes estufa*, o transporte individual (carros e motos) responderia por 64% destas emissões, correspondendo a 10,8 milhões de toneladas de dióxido de carbono por ano.

Com base nesta discrepância, outro ponto também a ser refletido trata-se do consumo de espaços urbanos a ser serviço da circulação prioritária do automóvel²¹. Segundo Dupuy (1980)

Em toda a parte, nas grandes metrópoles do mundo, as rodovias engolem pouco a pouco o tecido urbano; as calçadas, as praças e os espaços verdes tornam-se áreas de estacionamento; o espaço público é assim cada vez mais objeto de uma apropriação privada e anárquica, o que contribui para uma cidade menos segura (op.cit, p.60).

Problematização acerca do espaço que também será feita por Jane Jacobs. Jornalista e militante norte-americana, a autora abordou em seu livro “Morte e Vida de Grandes Cidades”²² o esvaziamento dos espaços públicos²³, de forma a

¹⁹ Em cidades com mais de um milhão de habitantes esse percentual se inverte para 30% contra 36% para os transportes individual e coletivo, respectivamente. Cf. “Sistema de Informações da Mobilidade Urbana – Relatório Geral de 2008”, publicado pela ANTP em dezembro de 2009. Disponível em <<http://portal1.antp.net/site/simob/Downloads/Relatório%20Geral%202008.pdf>> Acesso em: 12 de set 2010.

²⁰ Em relação ao relatório supracitado, o mesmo classifica a emissão de poluentes em dois grandes grupos: *poluentes locais* (monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, óxidos de enxofre e material particulado) e *poluentes de efeito estufa, no caso*, o dióxido de carbono (CO₂).

²¹ Segundo o autor, “nas grandes cidades norte-americanas, o espaço necessário para fazer circular representa 40 a 60% do solo” (DUPUY, 1980, p.60).

²² Título original: “The Death and Life of Great American Cities”, publicado originalmente em 1961.

²³ Cabe lembrar que Jane Jacobs milita na Nova York do pós-guerra, envolta em uma estagnação econômica, período em que o governo financiou o desenvolvimento de programas cujo propósito era demolir áreas pobres e degradadas da cidade e subsidiou crédito imobiliário para classe média, proporcionando o crescimento dos subúrbios.

transformar a paisagem das cidades em um grande “esvaziamento” dos centros urbanos. Grandes projetos de construção de rodovias e vias expressas destruíram, segundo a autora, muito do tecido urbano tradicional de Nova York e de outras cidades norte-americanas. Com áreas verdes artificiais e sem vida, a cidade se tornou um emaranhado de vias expressas, estradas, estacionamentos. Espaço de circulação de automóveis cercados de centros deteriorados de áreas urbanas degradadas.

A dependência dos automóveis vai ser exposta por Jane Jacobs (2004) de maneira contundente no capítulo “Erosão das Cidades ou Redução dos Automóveis”. Para a autora, os automóveis passam a ser expressão da concretização de modelos de anticidade²⁴, na qual a intensidade da vida urbana a partir da geração de diversidade de pessoas e práticas é reduzida até se tornar inviável ou inexistente. Nas palavras da autora, um retrato das cidades norte-americanas dos anos 60, que não deixam de guardar semelhanças com certas cidades brasileiras²⁵

A atual relação entre cidades e automóveis corresponde, em síntese, a uma das peças que às vezes a história prega no progresso. O período de evolução do automóvel como transporte cotidiano correspondeu precisamente ao período durante o qual o ideal de anticidade, nos moldes de um subúrbio, foi elaborado arquitetônica, sociológica, legislativa e financeiramente (JACOBS, 2000, p. 382).

²⁴ Ao discutir, nos anos 60, a questão da perda da diversidade geradora da intensidade das trocas urbanas nas cidades (a partir da idéia de “Olhos sobre a Rua” como promotora de contatos e de segurança entre as pessoas) entendo que a autora aponta quase um prenúncio daquilo que viriam a ser, no contexto contemporâneo, as “cidades guetificadas” (inclusive algumas cidades brasileiras) nas quais a ausência de diversidade aparece como formas de segregação urbana e violência material e simbólica dos seus indivíduos. Emblemático a esse respeito é o estudo de Caldeira (2003) que analisa as relações entre segregação espacial, criminalidade e violência na cidade de São Paulo, nas quais os grandes condomínios de luxo, tratados como “enclaves fortificados” se inspiraram, ainda que com suas próprias nuances, nos modelos das “gated communities” e das “edge cities” norte-americanas.

²⁵ Respeitadas as diferenças entre os casos brasileiro e norte-americano, a presença marcante do automóvel como indutor de modelos de cidade se faz aqui também presente. No entanto, cabe ressaltar que, no caso brasileiro, segundo Cardoso (2007) o território urbano é estruturado no binômio acumulação/miséria, em função de incentivos do Estado ao capital industrial. Desta forma, segundo o autor “o urbano se reproduz por meio de áreas (re)planejadas, legais, regulares e bem assistidas no tocante à infra-estrutura urbana (morfologia também comum em bairros de orla nas cidades litorâneas), e periferias marginais, dependentes, conurbadas, improvisadas, carentes dos mais diversos bens e serviços de consumo coletivo, suburbanas e até mesmo rurais, embora insistindo em se tornar urbanas – salvo no caso das novas periferias segregadas voluntariamente, as quais são produzidas e ocupadas pelas classes de maior renda” (p.32)

Fenômeno de predominância dos automóveis no espaço público: situação esta que guarda relações e semelhanças com a realidade brasileira. Gomide (2003), ao apresentar resultados de pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes em 2002, aponta o seguinte retrato da relação entre nossas cidades e seus usos desiguais de espaço viário

Os automóveis ocupam a maior parte do espaço viário. De acordo com pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2002), os automóveis privados, apesar de transportarem cerca de 20% dos passageiros nos deslocamentos motorizados, ocupam 60% das vias públicas enquanto os ônibus, que transportam 70% dos passageiros, ocupam 25% do espaço viário nas cidades pesquisadas²⁶ (GOMIDE, 2003, p.27).

Temos então constituído um ciclo vicioso em muitas das metrópoles contemporâneas, em especial nas brasileiras. O aumento da “taxa de motorização” (número de veículos automotores por habitante) tem obtido como resposta dos planejadores urbanos justamente a expansão da infra-estrutura viária que provê uma melhoria temporária das condições de mobilidade urbana. Ampliação esta que em um modelo automobilístico de deslocamento, longe de resolver, “convida” a uma ampliação desta taxa de motorização, com todos os problemas dela advindos: a deterioração dos espaços públicos e do “espaço vital” como um todo; a redução da eficiência dos transportes com o ressurgimento em versão aumentada dos congestionamentos; o aumento da poluição e do número de acidentes, entre outras “externalidades”²⁷.

“Soluções” de tráfego que, por não colocarem o modelo pautado no transporte individual em questão (sobretudo a figura do automóvel), apenas adiam o retorno de seus problemas em sua versão aumentada, de forma que teríamos uma “fantasmagoria”²⁸ em relação às soluções tradicionais de mobilidade e acessibilidade

²⁶ Pesquisa realizada nas cidades do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Salvador, Belém, Goiânia, Campinas e Juiz de Fora (cf. GOMIDE, 2003).

²⁷ Termo usado pelos estudiosos da questão do trânsito (em especial a engenharia) que se refere aos problemas decorrentes da criação e do uso do sistema de circulação (vias e meios), e usado para calcular os custos implicados em um dado modelo/solução/estrutura de mobilidade. Neste sentido, Dupuy (1980) aponta os limites deste termo pela tentativa de “colocar em números e custos” justamente aquilo que constituem a base da vida (ou da morte) das pessoas, como o cálculo da perda ou mutilação de vidas humanas em acidentes de trânsito, por exemplo.

²⁸ O termo fantasmagoria é inspirado à luz da obra de Walter Benjamin e é pensado para designar aquilo que constitui um “fantasma na ágora”, ou seja, a determinação de processos culturais e sociais não mais coletivamente pelos membros da pólis, mas sim pelo efeito do fetichismo das mercadorias.

urbana. Fantasmagoria essa, qual seja, o “fantasma na ágora”, que sob a o fetiche das mercadorias, geraram na sociedade brasileira (mas não só nela) uma economia “fora dos trilhos” e “sob pneus” (o trocadilho aqui não é gratuito nem despretensioso). As soluções de tráfego seriam tributárias daquilo que os pensadores frankfurtianos chamam de “Mito do Progresso”: é um “novo” que já “nasce velho”, uma “promessa não cumprida” que retornaria necessariamente ao “sempre igual”. Ou seja, o progresso retornaria justamente o oposto de sua promessa, no caso, a barbárie. Entre estes pensadores, recorro às reflexões de Theodor Adorno (1995) para designar tais soluções de tráfego como expressão e resultado de um processo de *fetichização da técnica*, na qual a mesma se “autonomiza” dos fins e das questões ético-políticas que deveriam balizá-la

Um mundo em que a técnica ocupa uma posição tão decisiva como ocorre atualmente, gera pessoas tecnológicas, afinadas com a técnica²⁹. Isto tem a sua racionalidade boa: em seu plano mais restrito elas serão menos influenciáveis, com as conseqüentes correspondências no plano geral. Por outro lado, na relação atual com a técnica existe algo de exagerado, irracional, patogênico. Isto se vincula ao “véu tecnológico”. Os homens inclinam-se a considerar a técnica como algo em si mesma, um fim em si mesmo, uma força própria, esquecendo que ela é a extensão do braço dos homens. “*Os meios – e a técnica é um conceito de meios dirigidos à autoconservação da espécie humana – são fetichizados, porque os fins – uma vida humana digna – encontram-se encobertos e desconectados da consciência das pessoas*” (ADORNO, 1995, p.132-133, grifos meus)³⁰.

Neste sentido, as figuras do automóvel e da motocicleta seriam pensadas alegorias da velocidade, emblemas da necessidade de circulação individual como um novo imperativo das cidades. De acordo com Sennett (2003), a partir do século XVIII a necessidade imperiosa de circulação nas cidades modernas passa a torná-la um

Assim, para Benjamin, seria fantasmagórico, todo produto cultural que ainda hesita um pouco antes de se tornar mercadoria pura e simples, de modo que cada inovação técnica que rivaliza com uma arte ou técnica anterior assumiria durante algum tempo a forma de fantasmagoria. (cf. BENJAMIN, 1985a, 1985b, 1989a, 1989b).

²⁹ Derivando dessa reflexão, podemos pensar: pessoas afinadas com o automóvel, e com tudo o que gira em torno dele.

³⁰ O autor exemplifica esta reflexão ao discorrer sobre os projetistas que conceberam o sistema ferroviário que conduziu as vítimas do holocausto a Auschwitz com maior fluidez e eficiência, esquecendo-se o que acontecia com elas. Assim, Adorno relaciona a supervalorização da técnica como uma expressão de um processo de subjetivação de indivíduos, na qual sua carência libidinal com outras pessoas passa a ser voltada às coisas, em especial aos meios e técnicas. Processo de subjetivação este que é produtor e resultado da reificação/coisificação de certas relações sociais, entre elas as que fomentaram o anti-semitismo. (cf. ADORNO, 1995).

valor em si mesmo, promovendo, segundo o autor, a emergência de um individualismo urbano nunca antes presenciado na história da humanidade.

Em se tratando da realidade brasileira, temos o Relatório de Custos da Mobilidade Urbana da ANTP³¹, produzido em março de 2010, cujos dados apresentam a seguinte situação

- os automóveis demandam por passageiro o consumo de via pública da ordem 7,8 vezes mais que o transporte por ônibus. Em relação às motos, mesmo que este artefato considerado isoladamente ocupe um espaço de 8,8m² contra 54m² do ônibus³², ainda sim as primeiras demandam quatro vezes mais espaço viário por passageiro se comparado ao referido veículo de transporte coletivo. Isto demonstra o aumento vertiginoso das motos nos meios urbanos (inclusive na Região Metropolitana de Belo Horizonte) provocando uma inversão na demanda de consumo de via pública pelos referidos veículos, ou seja, veículos menores consumindo paradoxalmente mais espaço viário que veículos coletivos de maior porte;
- o consumo de combustível por passageiro de moto é 2,5 vezes maior que o passageiro de ônibus. Em relação ao automóvel, esta proporção em relação ao ônibus sobe para 4,5, ainda que o consumo absoluto isolado dos artefatos técnicos carros e motos seja inferior ao do ônibus urbano (auto - 0,1 litros/km; moto - 0,04 litros/Km; ônibus – ônibus 0,4 litros/Km);
- a emissão de poluentes de um passageiro de moto e de automóvel por quilômetro são 14,8 e 11,5 vezes maiores que a de um passageiro de ônibus por quilômetro rodado, respectivamente.
- Tomando o passageiro de ônibus como unidade de medida, o custo relativo dos acidentes de moto por passageiro é 19 vezes maior. Já os automóveis

³¹Relatório do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana/Custos de Deslocamentos da Mobilidade Urbana (março de 2010), obtido a partir do Portal da ANTP, disponível em: <<http://portal1.antp.net/site/simob/Downloads/Custos%20da%20Mobilidade%20-%20março%20de%202010.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2010.

³² Segundo o referido relatório, estão sendo contabilizados para a obtenção dessa área a soma do espaço físico do veículo mais o espaço livre em torno do mesmo necessário para a sua circulação. O que a princípio resultaria em um consumo de via pública pelo artefato ônibus da ordem de 6,13 vezes maior que o artefato moto.

apresentam um custo médio de acidentes por passageiro da ordem 2,7 em relação aos ônibus³³;

Para compreender o lugar que a figura do automóvel ocupa na sociedade brasileira – no sentido mais literal dessa expressão – faz-se necessário resgatar a história da constituição deste modelo em nosso país. Segundo Cardoso (2007), o incentivo ao rodoviarismo no Brasil teve início com o Governo Rodrigues Alves, que em 1910 iniciou o subvencionamento de rodovias. Outro momento deste processo se deu em 1919, com a permissão da instalação da Ford em São Paulo, seguida posteriormente pela General Motors em 1925 que, vinculando produção de automóveis a crescimento econômico gerou no país um forte apelo rodoviarista, refletindo nas políticas públicas de sucessivos governos federais. (CARDOSO, 2007).

No entanto, é a partir dos anos 50 do século XX que o rodoviarismo se expande e se consolida, a partir do governo Juscelino Kubitscheck. Tal processo refletiria no crescimento da utilização de modos individuais de transporte – incluindo motocicletas, sobretudo a partir da década de 1950. Nas palavras do autor

O marco definitivo do rodoviarismo no país, entretanto, viria a ser concretizado no Governo Juscelino Kubitscheck (1956-1960) através do Programa de Metas que, apesar de preconizar um relativo incentivo ao modo ferroviário, notadamente pelo estabelecimento do Plano Ferroviário Nacional (1956), promoveu um resgate à atração de montadoras internacionais- sobretudo às que estivessem dispostas a nacionalizar sua produção, a exemplo da Mercedes Benz, inaugurada em São Bernardo do Campo (SP) ainda em 1956 (DARBERA; PROUD'HOMME, 1983; NTU, 1997) – e a partir da construção de Brasília, disponibilizou vultosos investimentos no setor rodoviário, o qual fora *“escolhido como modo de transporte mais capaz de assegurar, em tempo hábil, as ligações com as demais regiões do País com Brasília, provocando a integração e o desenvolvimento do interior”* (BRASILEIRO et al, 2001, apud CARDOSO, 2007, p.77, grifos do autor).

³³ Para explicar este dado em específico, o relatório em questão apresenta a seguinte regra de cálculo: *“o custo médio de um acidente de moto é 2,4 vezes superior ao de um acidente de automóvel”* (IPEA-ANTP, 2003). Esta proporção foi aplicada ao custo total estimado pelo Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP para os acidentes com autos e motos em 2008 (R\$ 7,7 bilhões) e ponderada pelas frotas (respectivamente 19,6 e 6,0 milhões) e pelo total de viagens estimado para cada um dos dois modos em 2008 (respectivamente 15,4 bilhões e 1,6 bilhão) (SI/ANTP). O custo estimado dos acidentes com os ônibus (R\$ 1,3 bilhão) foi dividido pelo número de viagens realizadas neste modo em 2008 (12,1 bilhões). Os valores foram atualizados para Janeiro de 2010 pelo IPCA”. (Relatório do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana/Custos de Deslocamentos da Mobilidade Urbana – março de 2010, p.4).

Vasconcellos (2001), por sua vez, ao analisar as políticas públicas de transporte urbano, vai defender a tese de que a constituição do modelo automobilístico em nosso país se deu a partir da necessidade de reprodução social da classe média. Defendendo a idéia de um “enfoque sociológico do transporte”, o autor faz um paralelo entre mundo do trabalho e trânsito, abordando a dimensão estratificada e conflituosa deste último. Nas palavras do autor

A combinação entre a reorganização do espaço e o uso crescente do transporte individual representa a implementação vitoriosa de um claro projeto político e econômico: *a construção da cidade da classe média*, como um novo espaço capaz de acomodar eficientemente seu novo papel econômico dentro da modernização capitalista. Este projeto foi perseguido ao mesmo tempo em que as classes trabalhadoras eram mantidas sob más condições de transporte (VASCONCELLOS, 2001, p.174).

Situação esta que levaria ao trânsito a uma condição de arena dos conflitos sociais

Se no campo do trabalho o conflito básico se dá entre os detentores dos meios de produção e os trabalhadores, no trânsito o conflito básico se dá entre a classe média e os trabalhadores, na forma automóvel versus ônibus/pedestre. Frente à debilidade da cidadania e dos meios de coerção das agressões dos direitos coletivos, a superioridade de classe é transferida para o espaço de circulação e o pedestre/passageiro vê-se explicitamente colocado em condição de cidadão de segunda classe. (op.cit, p.205)

Conseqüência desta análise é a crítica, também por parte deste autor, da idéia de que a expansão do sistema viário representa, em si mesma, um bem de consumo coletivo. Segundo Vasconcellos (2001)

Nas sociedades com grandes diferenças sociais e econômicas entre as classes e grupos sociais, a apropriação integral das vias é possível apenas para as pessoas com recursos variados, financeiros e de transportes. Do ponto de vista sociológico, as vias, em si mesmas, *não são meios coletivos de consumo*, a menos que condições adequadas de mobilidade sejam garantidas àqueles sem acesso ao transporte individual, às crianças, aos pobres, aos idosos, aos portadores de deficiência e à maioria da população rural. Para estes grupos sociais, a provisão de vias isoladamente é inútil se condições adequadas não forem garantidas. Disso decorre que os investimentos no sistema viário, ao contrário de se justificarem por propiciar meios “coletivos” de consumo, levam a profundas iniquidades à medida que acabam favorecendo parcelas reduzidas da população. A justificativa do investimento generalizado no sistema

viário, sem o crivo de critérios de equidade, é um mito (op.cit., p.97, grifos do autor)³⁴.

Mito da ampliação generalizada do espaço viário como bem de consumo coletivo. Em outra obra, Eduardo Vasconcellos aponta questões fundamentais para o planejamento de transportes em nossa realidade

Um dos maiores desafios do planejamento de transportes nos países em desenvolvimento é viabilizar politicamente a redistribuição de espaço e de circulação. A mudança mais profunda deveria vir da reapropriação do espaço pelos papéis mais numerosos e vulneráveis, como os de pedestre, ciclista e de passageiros de transporte público. (VASCONCELLOS, 2001, apud GOMIDE, 2003, p. 27)

Ainda no que tange à realidade das cidades latino-americanas, temos as conseqüências da afirmação do modelo privado em detrimento dos modos de transporte de massa. Nesta ótica, o transporte público nas cidades da América Latina, em especial o Brasil, inicialmente provido por meio de serviços de transporte ferroviário e por bonde, após a segunda guerra torna-se “*altamente dependente dos operadores privados de ônibus, com sistemas precários de transportes sobre trilhos*” (HENRY; FIGUEROA, 1985, apud VASCONCELLOS, 2001, p.162)³⁵. Situação esta que nos anos 80 do século passado, com a crise fiscal do Estado, a globalização da economia e as mudanças no espaço urbano, bem como as condições de desemprego e subemprego, levariam, segundo Vasconcellos (2001) à seguinte situação

As iniquidades de transporte permaneceram inalteradas [em relação ao pós-guerra]: controles rígidos sobre os níveis tarifários dos ônibus para controlar a inflação rebaixaram o nível do serviço do transporte privado e os investimentos em grandes infra-estruturas de transportes ficaram ainda menos viáveis. Com exceção da cidade do México – em função do seu papel dominante como centro urbano nacional (DAVIS, 1994) – as demais cidades latino-americanas continuaram a ofertar serviços de transporte público por trilhos de baixa qualidade. Adicionalmente, elas permaneceram dependentes de grandes sistemas de ônibus, mal coordenados e passando por

³⁴ A título de exemplo, poderíamos citar, no caso da cidade de Belo Horizonte, os parques investimentos no trem metropolitano em concomitância com o alto investimento (inclusive em publicidade e propaganda) na duplicação da Avenida Antônio Carlos e na construção da Linha Verde (que buscou otimizar o tempo de deslocamento do centro de Belo Horizonte até o Aeroporto de Confins), obras dos governos municipal e estadual, respectivamente.

³⁵ Exceção feita, no caso das grandes cidades latino-americanas, à Cidade do México. (cf. VASCONCELLOS, 2001)

crises permanentes ligadas ao conflito entre os níveis tarifários e a expectativa privada de rentabilidade. (op.cit, p.163).

Compondo a trama dos processos de exclusão social e provimento desigual de mobilidade e acessibilidade urbana, temos a organização do território urbano a partir da configuração centro/periferia, cuja lógica de ocupação das camadas mais pobres da população brasileira se deu a partir do fenômeno da moradia auto-construída pelas famílias em terrenos de baixo custo. A esse respeito, Kowarick (1979) identifica dois processos que são interligados: o primeiro refere-se às condições exploração do trabalho propriamente ditas; o segundo, decorrente do anterior em função dos movimentos contraditórios de acumulação do capital, é denominado de *espoliação urbana*, definida como

o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho (KOWARICK, 1979, p.59)

Processo de espoliação urbana que tem na ação do Estado (ou na falta dela), um papel fundamental. Nas palavras do autor

Ademais, principalmente nas cidades, o “problema” habitacional está diretamente atrelado ao fornecimento de bens de consumo coletivo, no qual a ação do Estado tem ganho crescente importância, pois os investimentos públicos são cada vez mais responsáveis por este componente também básico da força de trabalho. Não sem menor importância no “problema” da habitação está a questão da terra, cuja adequação atrela-se à existência de uma infra-estrutura de serviços. Portanto, os investimentos públicos também sob este ângulo aparecem como fator determinante no preço final das moradias, constituindo-se num elemento poderoso que irá condicionar onde e de que forma as diversas classes sociais poderão se localizar no âmbito de uma configuração espacial que assume, em todas as metrópoles brasileiras, características nitidamente segregadoras (KOWARICK, 1979, p.57).

Situação de moradia e ocupação das cidades que acaba, por sua vez, criando a necessidade de grandes deslocamentos dos trabalhadores aos centros, naquilo que foi definido como “movimento pendular”. Sobre esse fenômeno nas cidades brasileiras, Raquel Rolnik faz a seguinte consideração

Em uma cidade dividida entre a porção legal, rica e com infraestrutura e a porção ilegal, pobre e precária, a população que está em situação desfavorável acaba tendo muito pouco acesso a oportunidades de trabalho, cultura ou lazer. Simetricamente, as oportunidades de crescimento circulam nos meios daqueles que já vivem melhor, pois a sobreposição das diversas dimensões da exclusão incidindo sobre a mesma população fazem com que a permeabilidade entre as duas partes seja muito pequena [...] Esses processos geram efeitos nefastos para as cidades, alimentando a cadeia de que eu chamo de urbanismo de risco, que atinge as cidades como um todo. Ao concentrar todas as oportunidades em um fragmento da cidade, e estender a ocupação a periferias precárias e cada vez mais distantes, esse urbanismo de risco vai acabar gerando a necessidade de levar multidões para esse lugar para trabalhar, e devolvê-las nos seus bairros ao fim do dia, gerando assim uma necessidade de circulação imensa, o que nas grandes cidades tem ocasionado o caos nos sistemas de circulação. (ROLNIK, 2002, apud CARDOSO, 2007, p.32)

Argumento este corroborado por Gomide (2006), ao relacionar exclusão social e segregação espacial

Historicamente, a política habitacional reforçou a exclusão social e a segregação espacial dos mais pobres, ao destinar-lhes moradias precárias em periferias distantes desprovidas de serviços e equipamentos urbanos essenciais (ROLNIK; CYMBALISTA, 1997). Tal política teve como efeito o aumento das distâncias a serem percorridas e a produção de áreas vazias ou pouco adensadas no meio das cidades. Isso inviabiliza a oferta eficiente de transporte coletivo – cuja provisão, ressalte-se, foi dada *a posteriori* (GOMIDE, 2006, p.249, grifos do autor).

Movimento pendular nas grandes cidades, a partir do atendimento prioritário das demandas de uma concepção/idéia de trabalho, realizado no período de segunda a sexta-feira. Distribuição de provimento de mobilidade e acessibilidade que vai buscar comunicar a grandes contingentes de população para que lhes serve a cidade, indicando modos “permitidos”, “esperados” e “proibidos” de apropriação da mesma, como será tratado posteriormente neste trabalho.

Definidos a partir da lógica de mercado, a gestão e provimento do transporte público se pautam, em boa parte das situações, pela eficiência e rentabilidade do sistema, e não nas demandas concretas de deslocamento das pessoas. A esse respeito, Gomide (2006, p. 244-245) vai afirmar que

a forma predominante de prestação dos serviços urbanos – responsáveis por mais de 90% da demanda total de transporte coletivo no Brasil – por meio da delegação à iniciativa privada, sob planejamento e gestão de órgãos municipais especificamente criados para esses fins.

Marcados em muitas realidades pelo monopólio do provimento dos serviços, a ausência de competitividade isenta as empresas operadoras de processos de concorrência sobre critérios de eficiência, como recomenda a concessão de serviços públicos em vigor (GOMIDE, 2006). Cabe ressaltar que, de acordo com a Constituição Federal da República Federativa do Brasil, o transporte coletivo é de competência dos Municípios, e tem caráter essencial (art. 30, inciso V). Constituição que também afirma o direito de livre locomoção no território nacional, em tempos de paz (art. 5, inciso XV). Direito social, organização do solo, transporte coletivo e concessão ao setor privado de serviços público: elementos de difícil equação na sociedade brasileira.

A realidade de Belo Horizonte não escapa das questões colocadas acima. Inicialmente concebido para atender o lazer das elites, seu provimento de transporte organizado por bondes sofre a restrição de sua expansão para as outras regiões da cidade, confirmando um duplo movimento: atender uma concepção segregativa e à especulação imobiliária, mas com ela gerar o processo de favelização próximo às áreas urbanas. Modelo de transporte que vai ser substituído pelos ônibus – inicialmente presentes de forma complementar para tornar-se meio concorrencial de deslocamento – ao longo das primeiras décadas do século XX até o início dos anos 60.³⁶

Passadas algumas décadas e agora em um novo século, a Região Metropolitana de Belo Horizonte ainda experimenta problemas com relação a sua acessibilidade urbana. Cardoso (2007) identifica na gestão fragmentada, não-metropolitana, dos

³⁶ Cardoso (2007) aborda, entre outros elementos, dois movimentos importantes para que o desmantelamento do sistema de bondes em Belo Horizonte. O primeiro deles refere-se à regulamentação do sistema de ônibus em 1953 que previa ampliação de seus itinerários, inclusive coincidindo com os itinerários dos bondes, tornado sua manutenção cada vez mais onerosa. Paralelo a este movimento, no mesmo ano consolidou-se um processo de cartelização, em que os empresários de maior poder político e financeiro pressionavam o Poder Público a fiscalizar de forma mais intensa proprietários menores, obrigando-os a sair do sistema, consolidando assim um processo de monopolização.

sistemas de transporte público, bem como a configuração radiocêntrica do sistema viário e de transportes da RMBH como elementos decisivos que concorrem com os problemas de acessibilidade urbana da cidade. Nas palavras do autor

O sistema viário e de transportes da RMBH, peças-chave em termos de mobilidade e acessibilidade diária da população, foram concebidos e orientados a partir da conformação espacial radiocêntrica de Belo Horizonte, caracterizando-se, assim, pela sobreposição de traçados urbanos, relativamente precários e inadequados às demandas e às necessidades de deslocamento intra e intermunicipais (CARDOSO, p.89).

Em relação à cidade de Belo Horizonte a municipalização dos transportes públicos, prevista na Constituição de 1988, e concretizada com a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS), em 1991

acabou não contribuindo para o planejamento metropolitano de transporte e trânsito em decorrência da não-criação de um órgão de gestão metropolitana, cujas ações estivessem coordenadas com as demais políticas públicas municipais. Assim, a idéia, nada trivial, é que as políticas setoriais de transporte pouco influenciaram nas condições de acessibilidade da RMBH (op.cit., p.119).

Causa e consequência deste modelo é o aumento da taxa de motorização da cidade, com forte apelo ao transporte individual – automóveis, mas também motocicletas, sobretudo na última década. Em relação ao aumento da frota e sua consequente taxa de motorização, Belo Horizonte e sua respectiva Região Metropolitana apresentam os seguintes indicadores³⁷

- Belo Horizonte apresenta hoje uma população de cerca de 2,4 milhões de habitantes, enquanto sua Região Metropolitana como um todo (RMBH) possui cerca de 4,5 milhões de habitantes. Isto acarreta em 3,8 milhões de viagens/dia e 6,3 milhões de viagens/dia na Capital e na RMBH respectivamente. Em relação à cidade de Belo Horizonte, teríamos uma média de 1,6 viagens/habitantes/dia.

³⁷ Dados apresentados por Maria Madalena Garcia, Subsecretária de Desenvolvimento Metropolitano da Secretaria de Desenvolvimento e Política Urbana de Minas Gerais (SEDRU-MG), e Ramón Víctor Cesar, presidente da BHTRANS, em suas respectivas palestras apresentadas por ocasião do evento “Ciclo de Debates – Desafios da Mobilidade Urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte”, realizado pela Assembléia Legislativa de Minas Gerais em 25 e 26 de agosto de 2010. Disponível em <http://www2.almg.gov.br/hotsites/2010/ciclo_mobilidade/palestras.html>. Acesso em: 05 de set. 2010.

- enquanto a população da RMBH experimentou crescimento de 13,5% no período de 2001-2009, a frota de veículos automotores experimentou um crescimento, no mesmo período, de 85%. Em relação a estes veículos, a frota de automóveis obteve crescimento de 73,1%, e as motos, 221,9%. (IBGE 2009 e Denatran – Dez 2009).
- em relação à distribuição modal dos deslocamentos, ou seja, aos meios utilizados para se deslocar na Região Metropolitana de Belo Horizonte, o transporte individual representa atualmente 24% contra 40% via transporte coletivo e 34% por meios não-motorizados (a pé ou de bicicleta). Já em relação exclusivamente à Capital, tal distribuição modal apresentaria os seguintes percentuais: 24,9 % automóvel; 44,6 % no transporte coletivo (ônibus mais metrô) e 29,1% deslocamentos a pé ou de bicicleta.
- No período de 1982 a 2002, se considerarmos apenas o universo das viagens motorizadas, o transporte individual teve seu percentual de viagens em relação ao total de modos motorizados de deslocamento aumentado de 28 para 37%, enquanto o transporte coletivo experimentou uma redução deste percentual de viagens/dia de 72 para 63% em 2002. (Fonte – pesquisa Origem-Destino da Fundação João Pinheiro – 2002). Em números brutos, isto significa dizer que, para uma rede metropolitana com uma superfície “inelástica” (ainda que modificável em seus traçados urbanos), a mesma experimentou um salto, nos modos de transporte coletivo, de 1.257.936 viagens/dia para 2.568.726 viagens/dia (um aumento de cerca de 104,2% em vinte anos), enquanto as viagens motorizadas por meio individual saltaram de 492.016 para 1.522.801 viagens/dia (um aumento de 209,5% em vinte anos).
- A frota de Belo Horizonte é de 1,04 milhões de veículos. Isto acarreta em uma taxa de motorização de 0,433 veículos/habitante, ou seja, um veículo automotor para cada 2,3 habitantes da cidade.
- A velocidade média dos ônibus na cidade de Belo Horizonte no ano de 2008 era de cerca de 19 Km/h no pico da manhã e 16 Km/h na pico da tarde. Se tomarmos estas velocidades atuais na Área Central de Belo Horizonte, estes valores se alteram para 12,6 Km/h e 9,2 Km/h no pico da manhã e no pico da tarde, respectivamente.

Essas seriam, em linhas gerais, as questões que identifiquei como mais relevantes acerca das dimensões política e ecológica dos transportes urbanos. O consumo de espaço urbano; a poluição; a distribuição desigual da mobilidade e da acessibilidade das pessoas, tornando-se um mecanismo de distinção; a segregação espacial dos indivíduos e, por consequência, sua retirada do *Direito à Cidade*, nos termos de Lefebvre (2006). Situação que se agrava com a posição estratégica que a indústria automobilística ocupa na economia do país, colocando-a refém da produção e da cadeia de produtos e serviços dedicados direta e indiretamente a este artefato técnico. Vasconcellos (2001) expõe de forma categórica esta situação, em que o automóvel é um item “acima de qualquer suspeita” para o capital e para o trabalho

A indústria automobilística tem desempenhado um papel muito importante nas sociedades capitalistas periféricas. No Brasil, ela é responsável por uma parcela muito grande do emprego direto e indireto (D'ARBERA; PROUD'HOMME, 1983). Os interesses em torno dessa indústria são variados, tanto do ponto de vista do capital quanto do trabalho. Se o capital tem grande interesse na indústria automotiva, em função da produção e do consumo de vias e equipamentos de transporte, é necessário lembrar que os trabalhadores têm interesse semelhante. A importância econômica deste setor na economia brasileira – e em outros países em desenvolvimento – permitiu o surgimento de um proletariado especial, com melhores condições financeiras e de trabalho e com nível mais elevado de organização sindical. A estes trabalhadores interessa a continuidade e a melhoria dessas condições de trabalho, o que pressupõe o fortalecimento constante do setor. Portanto, a continuidade da indústria automobilística é apoiada por um conjunto complexo de interesses, com enorme poder de influência nas decisões das políticas do setor. (VASCONCELLOS, 2001, p.73-74)

Ousaria desdobrar essa reflexão final do autor, entendendo que a influência política de tal indústria não se restringe às decisões do setor automotivo, mas também outros setores nas diversas arenas políticas travadas no interior da sociedade brasileira. No entanto, mais do que todos estes elementos, há que se destacar um em particular: tais condições buscam conformar o deslocar-se como algo da esfera do indivíduo, o que concorre para determinados processos de subjetivação.

Primazia dos meios privados e individuais de deslocamento: ícones de um individualismo urbano – nos termos de Richard Sennett – em detrimento da experiência da vida pública e compartilhada. Em última instância, teríamos aqui a afirmação de um primado do indivíduo, em detrimento da idéia de “pólis”.

Entretanto, pensar todas estas condições concretas de mobilidade, acessibilidade e modos de deslocamento não nos autorizam a tomar como absolutas as suas determinações. Cabe perguntar: o que os sujeitos da cidade, em especial os trabalhadores, fazem com as condições de deslocamento que lhe são dadas ou distribuídas? Diante deste quadro, deste “cenário” que também é “ator”, proponho-me a compreender as “*táticas de apropriação*” – nos termos de Certeau (1994) – que quatro trabalhadores em específico realizam nas suas “*enunciações pedestres*” e “*retóricas ambulatórias*” (acrescentaria aqui, inclusive as “motorizadas”), e como estas constituem sua formação, como sujeitos, nas tramas da cidade. Desta forma, aponto em seguida os percursos metodológicos – que aqui tomo a liberdade de definir como uma montagem, resultado de uma “*flânerie*” teórico-metodológica – com os quais trilhei a realização desta investigação. Próxima chamada para o “embarque” na jornada da pesquisa.

BRICOLAGENS METODOLÓGICAS: PREPARANDO-ME PARA O EMBARQUE NA PESQUISA

*“Caminhos são feitos no caminhar”
Miguel de Cervantes*

Tomando a epígrafe acima - escrita por Miguel de Cervantes no célebre livro “Dom Quixote de La Mancha” – passo a abordar nesta seção os “caminhos que realizei no meu caminhar” para a realização desta investigação. Caminhos e “descaminhos” que foram se efetivando ao longo do próprio debruçar sobre o objeto e as vidas dos sujeitos pesquisados.

Para a realização desta pesquisa, acabei por optar em não me filiar a um referencial teórico-metodológico fixo, que “guiasse” toda a investigação do início ao fim. Assumo, para efeito de realização deste trabalho, que realizei uma espécie de “flânerie”³⁸ de procedimentos de investigação, buscando “capturar” e ser “capturado” pelo “deslocar-se” dos sujeitos. O que não me isenta, não me exime, em meio a uma “pluralidade teórica”, de uma necessária “vigilância epistemológica” no diálogo entre as teorias e os procedimentos de campo. É com esse espírito que apresento a seguinte metodologia da investigação.

Esta pesquisa contou com três fontes de material empírico, a saber: a observação de campo, as entrevistas semi-estruturadas e a análise de dois suportes letrados presentes nos ônibus que circulam em Belo Horizonte – os “Quadros de Horários” e

³⁸ *Flanêrie* trata-se da prática derivada do *flanêur*, personagem que surge em contrapartida à ordem social e política da burguesia presente a partir da monarquia de 1830, com toda sua operosidade comercial e bancária. Portanto, trata-se de um personagem que subverte o programa determinista e utilitário da cidade com sua atitude de voyerismo despreocupado. Como os boêmios, ambos ociosos, são figurações da instabilidade, de deslocamento permanente, da desordem, os “ciganos do espírito”. (cf. MATOS, 2010). “*Pode-se dizer que o flanêur é preguiçoso, mas são os ociosos, observou Francis Ponge, que movimentam o mundo. Os outros não têm tempo algum*”. (op.cit., p.288). Assim, se assumo o termo bricolagem pra dizer de uma experiência de pesquisa como alguém que faz uma montagem, faço também a metáfora do flanêur para dizer do processo de construção do objeto e da metodologia da pesquisa, processo este que não partiu de um referencial teórico a priori com base em uma lógica linear, pragmática e instrumental, mas que foi no olhar voyerista do cruzamento das diferentes e divergentes “ruas das ciências humanas” com as “avenidas das vidas dos sujeitos” que o “itinerário da investigação” foi de fato se constituindo: “caminhos feitos no caminhar”, como na epígrafe de Cervantes citada anteriormente.

o “Jornal do Ônibus”. Cada um destes procedimentos com seus respectivos alcances e restrições para se ler a realidade investigada.

O movimento da pesquisa de campo aconteceu a partir de contato com adultos trabalhadores, estudantes do Projeto de Educação de Trabalhadores (PET). Tal projeto de Educação de Jovens e Adultos situa-se na região do Barreiro, região da cidade de Belo Horizonte que possuía, no ano de 2000, 262.194 habitantes³⁹. A observação de campo foi construída a partir de minha re-aproximação junto ao cotidiano dos trabalhos do PET, uma vez que sou professor deste projeto desde agosto de 2002. A aproximação junto aos estudantes se deu mediante conversa anterior junto aos demais professores do projeto, cujo apoio foi imprescindível para a realização da investigação. Para a realização da observação, que teve duração de abril a dezembro de 2008, foi estabelecida uma convivência prévia de cerca de seis semanas junto aos estudantes do referido projeto no espaço-tempo das aulas, para então se fazer a apresentação e o convite à pesquisa de campo. A apresentação da pesquisa ao coletivo de estudantes, pertencentes a várias comunidades da região do Barreiro permitiu, entre outras coisas, construir condições de segurança para mim e para os voluntários, uma vez que os motivos da minha presença nas referidas comunidades, bem como as intenções de acompanhar as pessoas (em especial as mulheres) eram de conhecimento público.

Tal movimento de aproximação, guardadas as devidas proporções de tempo, foi inspirado na investigação realizada por Norbert Elias; John Scotson (2000), na qual ambos se aproximaram de uma dada comunidade a partir da inserção dos mesmos no campo da docência⁴⁰. Cabe dizer que Norbert Elias trabalhou na comunidade investigada (denominada com o nome fictício de “*Winston Parva*”) também como professor de um programa de educação para adultos, fato este que inspirou também a minha escolha dos sujeitos da pesquisa e a forma de contato/aproximação.

³⁹ Fonte: Censo Demográfico IBGE 2000. Disponível em: <<http://www.pbh.gov.br>>. Acesso em: 24 set. 2009. Vale ressaltar que a cidade de Belo Horizonte possui cerca de 2,4 milhões de habitantes, dividida em nove regiões administrativas.

⁴⁰ Cabe dizer que as investigações de campo destes autores acerca das dimensões sociológicas daquilo que eles denominaram de *estabelecidos* e *outsiders*, aconteceram em um período de três anos.

Feita a aproximação e a aceitação dos voluntários da pesquisa⁴¹, esta se consistiu na realização de acompanhamentos dos seus deslocamentos urbanos, predominantemente envolvendo os deslocamentos entre local de trabalho e local de residência.

A construção dos “acompanhamentos” de pesquisa foi feita a partir da disponibilidade dos sujeitos, com os quais sempre se agendavam previamente as datas para sua realização. Dou essa denominação de *acompanhamento* uma vez que tal observação participante era composta por estar junto ao sujeito em praticamente todos os momentos do dia, exceto nos seus devidos locais de trabalho. Encontrava-me com cada um dos sujeitos assim que eles saíssem de casa (independente do horário) até o seu retorno à região do Barreiro, sendo reservado um dia inteiro de observação dedicado para cada sujeito pesquisado.

Uma vez que minha presença não é neutra, passo de certa forma a também compor o cotidiano dos sujeitos pesquisados. A apreensão do lugar que minha presença exerceu sobre este cotidiano é feita a partir de entrevista semi-estruturada. Entre as questões desta entrevista procuro captar o olhar dos sujeitos sobre como a pesquisa lhes afetou em seu cotidiano.

Como já mencionado em outro ponto deste texto, o momento da pesquisa de campo acabou por se desdobrar na mudança do objeto de investigação, que acabou por sofrer uma inflexão. O objeto de pesquisa, que tratava dos *processos de formação nos usos cotidianos do transporte coletivo* passa a tratar a dimensão educativa/formativa da experiência dos *deslocamentos urbanos* pela cidade de Belo Horizonte e Região Metropolitana.

⁴¹ Em anexo consta o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), aprovado no primeiro semestre de 2008 pelo Comitê de Ética da Pesquisa da UFMG (COEP-UFMG) e apresentado a todos os alunos do PET, possíveis sujeitos voluntários da pesquisa. Entre os elementos principais colocados no protocolo estão o sigilo das pessoas envolvidas na pesquisa; o agendamento prévio e o acompanhamento dos deslocamentos urbanos apenas em datas e situações permitidas pelos sujeitos; o direito ao cancelamento parcial ou total da investigação em qualquer momento por parte da vida do pesquisado; a disponibilidade do pesquisador para esclarecer a quaisquer pessoas do círculo de convivência do pesquisado (família, cônjuge, entes queridos, colegas de trabalho, etc.) a natureza dos acompanhamentos e das entrevistas realizadas.

Para que se processasse esta mudança do objeto de investigação, alguns elementos foram fundamentais. O primeiro deles foi aquilo que chamo aqui de “força da empiria”. Os sujeitos concretos da pesquisa não apenas “pegam ônibus”. Precisam caminhar até o ponto; caminhar do ponto de desembarque até o seu destino quer seja este a sua casa ou seu trabalho. Precisam, muitas das vezes, prescindir do transporte coletivo, seja por questões de ordem financeira, seja pela questão da própria ineficiência da oferta de transporte. Também se valem de outras formas de se deslocar ao longo da pesquisa, como em alguns casos o metrô e mesmo o automóvel. Desta feita, o deslocar-se no ônibus (forma predominante de transporte coletivo de Belo Horizonte) está em um contexto mais amplo de múltiplas formas de se deslocar: ora substitutivas e concorrenciais, ora complementares. Há, portanto, uma pluralidade das formas de se deslocar por parte dos trabalhadores de Belo Horizonte. Percepção esta que me fez rever o objeto e as formas de trilhar os “itinerários” da investigação.

A observação participante restringiu-se aos deslocamentos envolvendo, em sua quase totalidade, os tempos de trabalho. Não desconsiderando os deslocamentos (ou a ausência deles) existentes na situação de não-trabalho, busquei apreender este espaço-tempo de vivência/experiência dos sujeitos – assim como suas percepções acerca do mesmo – a partir da realização de entrevistas semi-estruturadas.

Neste processo, algumas escolhas e renúncias tiveram que necessariamente ser efetivadas pelo pesquisador. Talvez a decisão mais difícil da pesquisa foi aquela de não se observar os deslocamentos nos “tempos de lazer” / “tempo livre” ⁴² dos sujeitos. Tal decisão se deu por entender que tal tipo de acompanhamento envolveria um alto grau de intimidade e inserção na vida privada destas pessoas, naqueles tempos que de antemão se mostravam para mim como os mais escassos do cotidiano de suas vidas. Julguei que a insistência nesta observação poderia implicar em um desgaste e/ou indisposição para os demais acompanhamentos e para a própria sequência da investigação. Outro elemento que interferiu nesta

⁴² Entendendo, conforme Marcellino (1987) que em verdade não existe “*tempo livre, mas sim “tempo disponível”*” – já que o mesmo é um tempo condicionado aos tempos do trabalho – sustento ainda sim a nomenclatura “tempo livre” nas referidas entrevistas por entender que a mesma se aproxima mais da linguagem cotidiana dos sujeitos pesquisados, uma “categoria nativa”, por assim dizer.

escolha seria a presença quase certa de outros entes queridos (família, amigos, etc.) que poderiam sentir constrangimentos, uma vez que não construí com os familiares e amigos dos pesquisados o mesmo tipo de vínculo para a realização da investigação. Mesmo entendendo que poderiam ser fornecidos elementos importantes de contraste das formas de deslocamento nos vários tempos da vida dos sujeitos, optei por suprimir esta modalidade de observação nos tempos do não-trabalho por avaliar que tal procedimento poderia ser bastante “invasivo” para com as pessoas envolvidas.

As reflexões acima também balizaram as escolhas acerca da forma de registro das observações. Sustentei o uso do diário de campo como ferramenta de registro das observações dos acontecimentos, falas, discursos e práticas ao longo dos percursos percorridos. Registro este que era feito apenas após o término do acompanhamento, em local distante da presença do pesquisado. Este procedimento foi adotado com base nos mesmos princípios e impressões em relação ao possível caráter invasivo da observação. A presença de uma câmera de vídeo registrando as falas, paisagens e ações ao longo dos percursos (em especial dentro do ônibus) poderia, a meu ver, gerar também uma situação de constrangimento e inibição dos sujeitos pesquisados. Algumas viagens, no entanto, tiveram gravação de áudio dos sons dos percursos, esta feita nos últimos acompanhamentos com mini-gravador digital e com expressa anuência dos voluntários pesquisados.

Os registros das viagens não possuíam um roteiro “a priori” do que deveria ser observado, processo de delimitação este que foi se dando na seqüência das incursões durante o campo. Neste sentido, inspiro-me em Rockwell (1989, 2009) acerca da importância, na pesquisa etnográfica, de “registrar tudo”, na perspectiva de deixar ser afetado pelo campo, ainda que sob um recorte/delimitação em função de um problema de pesquisa. Nas palavras da autora

Em um sentido, a abertura remete ao olhar com o qual nos aproximamos do campo. Recordemos que o processo normal de observação é seletivo: selecionamos em função de categorias prévias – sociais e teóricas – sobre a situação a que nos aproximamos. A tendência habitual é eliminar da vista tudo que se supõe irrelevante. Por isso, na tradição etnográfica se insiste em observar tudo, ainda que de fato seja impossível. A tarefa de observação etnográfica não procede de um momento em que se vê

“tudo” a outro em que se definem coisas para observar, e sim ao contrário. Inicialmente, a seleção inconsciente é um obstáculo para a observação e é um obstáculo para *ver mais*. Isto se consegue, em princípio, mediante a abertura a detalhes que ainda não encaixam em nenhum esquema e também atendendo aos sinais que proporcionam as pessoas da localidade e que indicam novas relações significativas. Assim, paulatinamente, a experiência nos leva a “abrir o olhar”: permite observar novos elementos e distinções importantes. (ROCKWELL, 2009, p.54, grifos da autora).⁴³

Relação de “abertura do olhar” que, por sua vez, muda a relação com os referenciais teóricos de suporte

A etnografia, como procedimento de pesquisa, não requer a definição inicial de um modelo teórico acabado que funcione como “marco”, ou seja, que delimite o processo de observação, exigência, por exemplo, das pesquisas quantitativas e experimentais, nas quais a “operacionalização” das variáveis é necessária. Dado o vínculo estreito entre observação e análise, a definição de categorias teóricas de diferentes níveis vem se construindo no processo de pesquisa etnográfica. (ROCKWELL, 1989, p. 49)

Outro ponto importante trata-se do necessário diálogo entre a perspectiva dos sujeitos se deslocando com os processos sociais e culturais mais amplos envolvendo a questão urbana. A esse respeito, Fonseca (1999) adverte para os riscos de se tornar o estudo de caso como algo genérico, portanto fora das relações sociais. A autora propõe descobrir a relação sistêmica entre os elementos da vida social como o real sentido que os etnógrafos usam a observação participante, de maneira que

a abertura da antropologia para a possibilidade (e não o fato) de ‘outras lógicas’, de outras dinâmicas culturais, serve como arma contra a massificação e, em alguns casos (onde o método acerta seu alvo), pode transformar o diálogo de surdos em comunicação (op.cit, p.66).

Com base no exposto a autora vai apontar cinco elementos que constituem essa perspectiva de pesquisa na educação, a saber: o *estranhamento* (marcado muitas vezes pela perplexidade no encontro com o “outro”); a *esquematisação* (pela interseção de diversas categorias sociais); a *desconstrução* de modelos e premissas (formados na cultura do pesquisador); a *comparação* de lógicas culturais e a

⁴³ Tradução livre do pesquisador. Todas as citações em língua estrangeira sofrerão o mesmo procedimento.

construção de modelos alternativos. Ainda que não dialogando com todas as premissas da autora, aproprio-me de sua reflexão para de dizer que os deslocamentos dos quatro trabalhadores em questão não estão isentos dos processos sociais mais gerais, em especial no que tange às condições de mobilidade urbana e de vida nas grandes cidades brasileiras.

Nesta mesma linha de raciocínio, Montes (2000) opera uma analogia dos grupos urbanos a um arquipélago, em que as distinções e isolamentos comportam uma lógica submersa que formata (tal qual as plataformas subterrâneas interligadas de cada uma das ilhas que emerge) os diferenciados grupos e práticas sociais na cidade, o que permitiria distinguir uma *antropologia DA cidade* de uma *antropologia NA cidade*. Magnani (2000), por sua vez, vai afirmar que “*recortar um objeto ou tema de pesquisa na cidade não implica cortar os vínculos que mantém com as demais dimensões da dinâmica urbana, em especial, e da modernidade, em geral*”. (p.20).

Ainda que não me sinta autorizado a definir esta pesquisa como uma pesquisa etnográfica no sentido mais canônico do termo, tomei o conjunto de reflexões acima como mote para minha incursão em campo, entendendo que determinadas posturas, procedimentos/ferramentas e perspectivas advindas da etnografia poderiam me auxiliar na empreitada da investigação.

Cabe afirmar aqui que, em função desta construção, o primeiro deslocamento do sujeito pesquisado já se constituía em meu segundo deslocamento⁴⁴, o que implicava toda uma sensibilidade em torno de expectativas, ansiedades, receios, dúvidas em torno da melhor forma de efetivação da pesquisa. Assim como eu, as pessoas envolvidas na pesquisa não ficaram impassíveis diante desta nova situação. Uma vez que tal situação implicou a co-presença de pessoas de forma regular, foi inevitável a interferência da minha presença nas relações que os sujeitos experimentavam em seus deslocamentos urbanos.

⁴⁴ Nas datas da observação participante, da minha residência (situada à época no bairro Buritis, Região Oeste de Belo Horizonte) ia para a região do Barreiro sempre de táxi, uma vez que optei em não residir em nenhum dos quatro bairros em que moravam os sujeitos pesquisados. Opção que por sua vez possui seus limites e possibilidades na apreensão da trama da vida urbana e dos deslocamentos dos sujeitos, já que a pesquisa constituiu-se, de certa forma, em um campo “em movimento”.

A situação da pesquisa de campo, aliada à convivência prévia no Projeto de Educação de Trabalhadores (PET) acabou por gerar situações de conversação nas viagens dos sujeitos. Longe de inibir os sujeitos da pesquisa de seus interesses em falar durante as viagens, acabei por recolher e sistematizar nas notas de campo estas falas, geralmente espontâneas (raramente eu “puxava o assunto” da conversa) sobre os mais diversos assuntos durante a viagem. Para tanto, acabei por incorporá-las ao material de pesquisa, nomeando-as de *narrativas NO deslocamento* (falas que se davam durante as viagens) e *narrativas DO deslocamento*, aquelas nas quais o próprio deslocamento é o assunto/tema de discussão. Vale lembrar que, em relação a estas últimas, também integram falas espontâneas de outras pessoas encontradas no decorrer dos trajetos dos sujeitos principais da investigação.

No que tange às narrativas DO deslocamento, ou seja, aquelas nos quais o próprio deslocar-se dos sujeitos é o assunto da discussão, temos em geral a discussão acerca das práticas do deslocamento, bem como as condições concretas do transporte coletivo como um todo. No que tange àquelas falas que denominei de Narrativas NO Deslocamento, estas apresentaram um conjunto diverso de temáticas. Entre elas, as várias denominações e nomeações da cidade pelos sujeitos, as narrativas acerca das regiões de violência, o cotidiano das aulas do PET, as narrativas de seus próprios projetos pessoais, entre outros assuntos. Importante dizer que, também de minha parte, os períodos de observação por vezes me capturaram a dizer de mim para os sujeitos: meu trabalho como professor, minhas práticas de “tempo livre”, meu cotidiano, etc. Deste modo, não consegui “distanciar-me” dos sujeitos em deslocamento com parâmetros de total “neutralidade” e “impessoalidade”, tão pressupostos e demandados em alguns matizes de pesquisa em ciências sociais.

Após o período da observação participante (composta por vinte datas de acompanhamentos, distribuídos entre os quatro sujeitos pesquisados) realizei um conjunto de entrevistas semi-estruturadas individuais, entrevistas estas com cerca de duas horas de duração cada. A partir deste instrumento busquei apreender elementos que não foram possíveis de serem apreendidos na pesquisa de campo: a história de vida dos sujeitos e como cada região da cidade lhes tocou em suas vidas; as diferenças entre deslocar-se com ou sem a presença do pesquisador pela cidade;

as apropriações e deslocamentos do bairro e da cidade nos tempos do não-trabalho; os percursos de formação no mundo do trabalho; seus projetos e aspirações para a sua vida pessoal e profissional. Entrevistas estas que busquei colocar em diálogo com as falas e depoimentos dados durante o deslocamento pela cidade. Tive como propósito analisar os pontos de complementaridade, aglutinação, tensão e contradição entre o vivido e o narrado, de forma que fosse possível obter um panorama de como esta experiência urbana do “se-deslocar” constitui a formação humana dos sujeitos.

Investigar “os sujeitos se movimentando” implica por consequência o reconhecimento do meu “me-movimentar” enquanto pesquisador: meu deslocar física e corporalmente “*EM DIREÇÃO AOS*” e “*PELOS*” percursos construídos pelos sujeitos da pesquisa. Mas também implica falar do “deslocar do olhar” ao longo da investigação: “deslocar” este que diz respeito aos “trânsitos” pelas diversas produções teóricas, ora de maneira “instrumental”, ora de forma “contemplativa”. Eventualmente tal “trânsito teórico” se fez também como um “flanêur”, ainda que na “contramão” diante de certos princípios que se colocam hoje para a produção do conhecimento acadêmico. Produção esta infelizmente – para usar uma linguagem adorniana – cada vez mais “administrada” por uma lógica burocrático-institucional. Movimento de pesquisa este que, se por vezes me encantou, por vezes me assustou também, uma vez que não denotou de forma bem definida um pertencimento de campo, nem um pertencimento/filiação a um referencial teórico-epistemológico fechado e determinado que orientasse do início ao fim, sem maiores “percalços”, todo o processo de investigação.

Não poderia, no entanto, deixar de falar em especial do deslocar das minhas sensibilidades: sentimentos, impressões, olhares para a minha própria vida pessoal e profissional em relação às vidas das pessoas investigadas. Buscando uma perspectiva que conversa e se inspira na etnografia, sem, no entanto, assumir-me etnógrafo de ofício, entendo que este tipo de pesquisa pressupõe ser afetado pelo outro: suas crenças, valores, histórias. Seus deslocamentos urbanos produziram e ainda me produzem uma série de reflexões não apenas sobre os “outros”, mas também sobre a minha própria percepção de cidade, de tempo, de vida, de mundo.

O que significou o meu deslocar? O deslocar de um homem branco, pesquisador, acadêmico, pertencente à classe média, com a possibilidade de acesso a qualquer meio de transporte, motorizado ou não. Ao mesmo tempo, a sensibilidade de quem não dirige automóveis por opção política e que constrói boa parte de sua experiência urbana a partir de meios coletivos de deslocamento, em especial o transporte por ônibus. Como isto implicou a pesquisa de outras reflexões e, com certeza, outras posturas de escuta e de fala em relação à alteridade das vidas e das sensibilidades dos sujeitos pesquisados?

Familiaridades e estranhamentos que se cruzam em todo o percurso *com* e *em direção* aos sujeitos da pesquisa: o acordar às quatro da manhã para se deslocar da minha então residência no bairro Buritis (bairro de classe média de Belo Horizonte) para a região do Barreiro; a pressa para se chegar a tempo ao local do início do acompanhamento – em contraste com a ausência desta mesma pressa para chegar ao trabalho por parte dos sujeitos; os medos e questões acerca da minha própria integridade física em certos trechos/situações de campo; a ansiedade em capturar/perceber com maior detalhamento possível o cotidiano das pessoas se deslocando; a construção gradativa de vínculos e o receio/zelo/cuidado para não criar situações de constrangimento.

Além destas questões oriundas da situação de campo, outras estavam pautadas na investigação: o receio de não ter uma filiação teórica definida e “redentora” que me desse todas as “certezas” de como se proceder a investigação; a dificuldade, o medo e a opção de abdicar da perspectiva de uma hermenêutica que fosse “plena” e “cabal” acerca da realidade pesquisada; a necessidade de conciliação do movimento de pesquisa com minhas obrigações docentes⁴⁵. Movimentos *da* e *na* pesquisa que produzem, expressam, mas principalmente que *deslocam* meus pertencimentos/identidades de pesquisador.

⁴⁵ À época da observação participante, em função da inexistência de bolsa de pesquisa, lecionava em dois cursos superiores de Educação Física: pela Fundação Helena Antipoff (ISEAT) e no Centro Universitário de Sete Lagoas (UNIFEMM). A esse respeito, Rockwell (2009, p.42) também pondera sobre as condições de pesquisa ao afirmar que “*em muitos meios acadêmicos o tempo completo de trabalho ser reparte entre o trabalho de investigação (geralmente em desvantagem) e as obrigações docentes e administrativas*”. Ponto para se pensar os limites, as possibilidades e as atuais condições concretas para se fazer pesquisa em ciências humanas – em especial a etnografia – no contexto das políticas públicas de ciência e tecnologia dos países latino-americanos.

Por fim, cabe falar também do terceiro grupo de fontes que constituem o material empírico, a saber, os *Quadros de Horários* e os exemplares veiculados do *Jornal do Ônibus* a partir do período da pesquisa de campo. Para tanto, utilizo aqui a noção de “representação” proposta por Roger Chartier (1991, p.183), na qual é possível articular três modalidades de relação com o mundo social:

o trabalho de classificação e de recorte que produz configurações intelectuais múltiplas pelas quais a realidade é contraditoriamente construída pelos diferentes grupos que compõem uma sociedade; as práticas que visam a fazer reconhecer uma identidade social, a exibir uma maneira própria de ser no mundo, a significar simbolicamente um estatuto e uma posição; as formas institucionalizadas e objetivadas em virtude das quais “representantes” (instâncias coletivas ou indivíduos singulares) marcam de modo visível e permanente a existência do grupo, da comunidade ou da classe.

Os *Quadros de Horários* e as edições do *Jornal do Ônibus*, tomados aqui como os principais suportes letrados⁴⁶ dispostos no interior dos veículos durante a investigação, formam analisados justamente por entender que ambos portam representações acerca dos usuários, em especial acerca dos usos “corretos” dos ônibus, assim como das formas “esperadas”, “permitidas”, “proibidas” e “obrigatórias” de apropriação da cidade de Belo Horizonte.

Uma vez apresentadas as trilhas por onde “trafegou” a investigação, com seus respectivos “pontos de embarque e desembarque” que constituíram o material empírico, gostaria de apresentar os transeuntes da pesquisa, sujeitos passantes que *fazem e se fazem* nos seus trajetos por Belo Horizonte. É o que tratarei a seguir.

⁴⁶ Cerca de dois anos após a investigação de campo, novos suportes letrados são acrescentados, em especial a afixação de mapas/croquis contendo o trajeto da linha a qual o veículo em questão está operando. Também compõem a realidade de algumas poucas linhas de ônibus (menos de 10% do número de linhas e da frota de veículos) o projeto *Leitura no Ônibus* contendo reportagens científicas, poesias e trechos de livros de literatura brasileira e portuguesa em folhas plastificadas e amarradas nos assentos. Devido ao escasso número de linhas e veículos contemplados pelo referido projeto (sendo quase nenhuma dos sujeitos pesquisados), este não compôs o material empírico a ser analisado nesta investigação.

Apresentando os sujeitos da pesquisa

Para apresentar os sujeitos desta investigação, gostaria inicialmente de expor mais algumas questões a respeito de como tratar seus “percursos” (no sentido amplo do termo) na cidade. Sem pretensão de desenvolver aqui uma pesquisa historiográfica ou uma metodologia de “história oral”, entendo como necessário correlacionar as dimensões do cotidiano com a história de vida dos sujeitos. Centrais para essa compreensão são os argumentos de Justa Ezpeleta; Elsie Rockwell (1989) acerca da necessária consideração da historicidade ao se pensar a etnografia na educação. As autoras dialogam com o pensamento de Agnes Heller, que nos coloca que *“a cotidianidade não tem um ‘sentido autônomo’. A cotidianidade adquire sentido apenas no contexto de outro meio: na história, no processo histórico como substância da sociedade”* (HELLER, apud EZPELETA; ROCKWELL, 1989, p.59). Baseando-se, entre outras matrizes, no pensamento gramsciano, as autoras vão colocar a necessidade do conteúdo histórico e social nos estudos etnográficos ir além da simples configuração formal ou estrutural, de forma que, nesta perspectiva

Constrói-se assim, um “presente histórico”, em vez de um “presente sistêmico”. Um presente em que se reconheçam os vestígios e as contradições dos múltiplos processos de construção histórica e não um presente que suponha a coerência de um sistema social ou cultural acabado. (ROCKWELL, 1989, p.47)

Com base no exposto, a idéia aqui é de apreender as “viagens” no tempo e no espaço da vida dos sujeitos, fazendo uma espécie de “cartografia dos afetos”: dos sentidos, dos projetos de vida e das sensibilidades nas suas relações com a cidade. “Cartografia” esta que busca o cruzamento de biografia com cotidiano. Para tanto, tenho me inspirado na idéia de “Experiência” proposta por Walter Benjamin para pensar “qual cidade aparece” na narrativa dos sujeitos. O autor, em um de seus mais célebres textos, *“O Narrador”*, vai apontar a existência de duas figuras emblemáticas, capazes de narrar experiências: o marinheiro e o camponês sedentário.

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

(...)No entanto essas duas famílias, como já disse, constituem apenas tipos fundamentais. A extensão real do reino narrativo, em todo o seu alcance histórico, só pode ser compreendido se levarmos em conta a interpenetração desses dois tipos arcaicos. Se os camponeses e os marujos foram os primeiros mestres na arte de narrar, foram os artífices que a aperfeiçoaram. No sistema corporativo associava-se o *saber das terras distantes*, trazidos para casa pelos migrantes, *com o saber do passado*, recolhido pelo trabalhador sedentário. (BENJAMIN, 1985a, p.198-199, grifos meus).

“Marujos” e “camponeses” como narradores de experiências, construídas respectivamente no “espaço” e no “tempo”. Espaço e tempo que, na perspectiva benjaminiana, diferem e muito de uma concepção de algo “linear, geométrico, homogêneo e vazio”, ou seja, espaços-tempos desprovidos de qualquer significação, que orienta a feitura tanto dos mapas como dos relógios. A inspiração aqui é que, uma vez que todo trajeto – na cidade e na vida – não é desprovido de significação, cada um de nós possui uma dimensão de “camponês” e de “marujo” em nossas vidas, e que a experiência nossa é construída nessa interpenetração. De posse desta inspiração, a idéia é buscar o cruzamento, a interpenetração de “viagens feitas no tempo” e “viagens feitas pelo espaço”.

Qual “sujeito” aparece no seu deslocamento pela vida? Qual cidade é vivida/experimentada? Que cidade é desejada? Que “outros possíveis”⁴⁷ aparecem nas narrativas suscitadas pelos deslocamentos urbanos por Belo Horizonte?

⁴⁷ Maria Silvia Duarte Hadler (2007), ao resgatar as memórias urbanas e os processos de educação dos sentidos no bonde de Campinas, vai dialogar com autores como Bergson, Freud, Benjamin e Halbwachs para sustentar o argumento de que as memórias não acessam o passado como tal, mas o evocam a partir de demandas do presente. Desta forma, situações por vezes idealizadas e de saudosismo em relação à própria cidade, muito mais que um sentimento de “perda” aponta em verdade a utopia e o desejo de uma “outra” cidade, “outra” urbanidade. Utopia de cidade e vida

Colocando em diálogo o “camponês” com o “marujo”, a idéia é tentar enxergar que viagens são feitas em Belo Horizonte e, em alguns casos, também fora dela. Desta forma, consideramos os voluntários da pesquisa, trabalhadores e também estudantes do PET⁴⁸, como sujeitos que realizam esta “dupla viagem”: como “marujos” que se deslocam em Belo Horizonte, e como “camponeses” que “viajam” nas várias cidades que se deslindam ao longo dos anos.⁴⁹

Passemos então aos “trabalhadores que se movimentam” por Belo Horizonte: Reinaldo, Cíntia, Lucas e Flora⁵⁰.

Reinaldo

Reinaldo é um homem de cinquenta e três anos, sendo que há quarenta e sete vive em Belo Horizonte. Nasceu e viveu em Curitiba até os dois anos de idade. Apesar de possuir familiares no Paraná, conhece pouco o estado em que nasceu, sendo que praticamente não conhece a cidade de Curitiba. Em sua infância teve uma passagem por São Paulo, São Bernardo, e Campinas, no período de dois a cinco anos. De Campinas sua família se muda em definitivo para Belo Horizonte, onde permanece até os dias de hoje. Trabalha atualmente como recepcionista de hotel no centro de Belo Horizonte, recebendo à época, entre salários e gratificações, cerca de mil reais por mês.

urbana que seria resistência ao discurso que atribui às mudanças um caráter inexorável em função do progresso, ou de certa idéia acerca dele.

⁴⁸ À época da pesquisa, todos os voluntários eram estudantes do PET e pertenciam à mesma turma, cuja sala de aula situava-se na Escola Sindical Sete de Outubro, situada na Rua Nascimento, n.101, na região do Barreiro de Cima.

⁴⁹ Para efeito de registro, todas as narrativas dos sujeitos ocorridas nos deslocamentos para o trabalho e para a residência serão datadas nas ocasiões de sua citação neste trabalho. Tal procedimento de datação não será realizado quando tais narrativas forem originadas pelas entrevistas semi-estruturadas, em função da constante recorrência de utilização das mesmas. No entanto, para efeito de contextualização do leitor, apresento as seguintes datas de realização das mesmas pelos quatro sujeitos pesquisados: Cíntia, 09 de fevereiro de 2009; Flora, 09 de março de 2009; Lucas, 10 de março de 2009. No caso específico de Reinaldo, tal entrevista se desdobrou em duas datas diferentes: 18 de fevereiro de 2009 e 14 de março de 2009.

⁵⁰ Para efeitos desta pesquisa, todos os nomes dos voluntários presentes neste trabalho são fictícios.

Deslocando-se pelo mundo do trabalho

Reinaldo começou a sua carreira profissional aos 11 anos de idade, na função de “boy” na Praça Raul Soares, na empresa “Moderna Móveis”. Em outro momento de sua vida torna-se motorista das “Lojas Lavanderia”, a segunda maior lavanderia da cidade. Reinaldo tirou sua carteira de motorista aos vinte e oito anos e dirige desde os tempos da “Lavanderia”. De forma recorrente, o trabalho “apresenta” a cidade para Reinaldo. Há uma oposição complementar entre pragmatismo e acaso na vida de Reinaldo, que marcará toda a sua narrativa, como veremos a seguir.

Trabalhou como motorista durante três anos, quando recebeu convite para trabalhar na hotelaria, estando neste ramo desde então. É na sua direção e descarregamento de roupas que ele é chamado pra ser recepcionista de hotel

Então há...quando eu entrei pra *Lavanderia*, de motorista eles me deram um roteiro de fazer a, a entrega, de dar assistência pros hotéis. Pros três principais de Belo Horizonte, né. O Othon, o Real e o Grã Real. Então eu já estava com um ano, um ano e meio só, basicamente aqui no Centro e o pessoal passou a me conhecer. Os hotéis que eu chegava...muitas vezes que eu chegava em alguns hotéis aí, eu tinha que deixar o carro que eu estava trazendo lá na rua. Vir até o estacionamento do hotel, como se fosse aqui [no atual hotel onde trabalha, em que se dá esta entrevista] e fazer espaço. Aí com aquela amizade com o pessoal: “Não, já que você chegou vem cá, tem que tirar dois, três carros aqui pra fazer espaço pra você entrar”, pra descarregar ou carregar mercadoria. Então eu já comecei naquela, durante um ano, um ano e pouco só prestando serviço nesses três principais hotéis. Fazendo a manobra, fazendo espaço pra eles carregarem e tal. Então, uma oportunidade lá, lá do Real Palace, o cidadão que era o gerente da...da ...da recepção, chegou pra mim, me convidou pra, que eu viesse a trabalhar com eles. Era uma quinta-feira. Então lá no hotel eles tavam... É...Menudos, Chitãozinho e Xororó e já tinha um ônibus do pessoal da produção da Xuxa. Isso foi a, a oportunidade, o fato pitoresco que marcou o meu convite pra, pra entrada na, na hotelaria. Então quando...aquele tumulto lá no hotel, eu cheguei pra descarregar e tava na portaria de serviço, um cidadão saiu lá do setor dele e veio pra mim. Falou assim: “Ô Reinaldo, você quer começar amanhã aqui de, na recepção conosco?” Eu falei: “Pôxa, mas aí, a minha função específica?” Aí entrei em detalhes com ele seria só tal. “O horário você vai escolher”. Ele me falando. Aí eu disse pra ele que o problema seria na minha empresa. Eu tava lá há três anos e não tinha tirado nenhuma férias.

À época da entrevista, Reinaldo já atuava neste ramo há 16 anos. Seu trabalho, apesar de possuir um horário “fixo”, constantemente sofre variações, em função dos “caprichos” do cliente. Ele nos conta da tranquilidade da passagem de sua condição de motorista a recepcionista de hotel, em função da facilidade de fala, de “comunicar com o povão” em todos os seus trabalhos. Tem entre seus objetivos fazer curso de inglês e continuar sua “*mobilidade social*” dentro da profissão

Porque já era uma coisa minha mesmo e tal, eu sempre gostei de lidar com o povão. E, qualquer é... profissional hoje em dia, mais do que nunca, a coisa tá sempre afunilando, não tem como você chegar numa empresa de médio pra grande porte ou mesmo empresa pequena, dependendo do ramo, e você ficar estabilizado ali seis meses, um ano, dois anos, três anos só naquela função. Né. A coisa não pode ser mecanicamente, já começando na carreira profissional, você imagina nas outras funções. Então eu não tive dificuldade, exatamente por isso, por gostar de lidar com o povo e tal, lidar com pessoas. Quando eu entrei na, na área de hotelaria, nos meus primeiros seis meses, um ano, que eu achava interessantíssimo. Hoje eu lidava, por exemplo, com um jamaicano, na outra semana era um americano, na outra era um russo, depois um chinês, então eu ficava fascinado assim: “Puxa vida! Se eu algum dia, eu pelo menos conseguir cumprimentar a pessoa no idioma dele, pra mim vai ser um sucesso”. E Graças a Deus eu tô aí batalhando, até essa volta à escola também se deu exatamente por isso, pra eu é...cumprir os degraus da coisa aí, os degrauzinhos aí, chegar lá se Deus quiser ainda, muito em breve. Eu pretendo com essa volta na escola, daqui a dois anos eu estar entrando de cara aí, encarando com tudo um curso de inglês aí, exatamente pra ainda continuar conquistando mais ainda o meu espaço na área profissional.

“Trabalhar com o povão”, “comunicar”. Atributos que marcam seus saberes aprendidos no trabalho, como marcam também suas formas de “se-deslocar” pela cidade de Belo Horizonte, desde o início de sua vida profissional, na condição de office-boy

Ô Cláudio em parte é... eu sempre assim...desde, como eu te falei, menino onze, doze anos, eu tava na função de boy da empresa e naquele tempo era o seguinte, eu pouco parava dentro das quatro paredes, dentro do escritório da empresa. Eu pegava minha famosa pastinha e saía fazendo pagamentos. Tinha que, às vezes, visitar um cliente e falar, fazer o serviço de cobrador, que era o serviço de cobrança na época. Então desde, desde essa idade eu já gostava assim de lidar com o pessoal. Eu tinha aquela facilidade de, de falar com o pessoal, desde que fosse um assunto legal ali, que não fosse sofrer é...uma pressão, né, é...é...E talvez uma agressão física. Mas eu sempre gostei de lidar com o povo, então eu analisando da época que eu comecei de office boy até essa oportunidade de, de lidar com

o povo. Daí que eu não tive dificuldade de passar dessa área de comunicar com o povão, você entendeu?

Trajetória profissional que por sua vez, lhe apresenta várias “cidades”, como será tratado a seguir.

As “cidades” de Reinaldo

Reinaldo viveu quase toda sua vida no Barreiro, mas particularmente no bairro Santa Helena. Atribui uma positividade à região do Barreiro, narrando a mesma com muito carinho e afeição

Barreiro sempre me, me satisfaz, porque eu vi ali nascer os políticos, e é interessante porque o curso que eu já tinha, você vê, idade criança, de onze pra doze anos, já tinha aquela necessidade até do trabalho. Então, veja bem, durante a semana eu estava no trabalho e nos finais de semana, as amizades de menino, de brincar até de carrinho de guia, na região nossa lá, tinha muitas estradas, naqueles morros lá, então a gente brincava de carrinho de guia com essa idade. Mas era basicamente nos fins de semana. Então seja, eu fui é, tendo as duas coisas ao mesmo tempo. Tinha o trabalho que era um, um paraíso, quando... eu tô indo trabalhar não sei o quê, meu dinheirinho, pagamento era semanal, aquela coisa toda e nos finais de semana as diversões, o lazer que tinha ali, satisfazia. Tinha sempre, onde hoje é o conjunto Teixeira Dias, Residencial Teixeira Dias, você entra na Via do Minério, no ponto onde eu embarco, depois do Via do Sapé, ali tinha uma, umas lagoas de água limpinha, semelhante os bons tempos aqui, a Lagoa da Pampulha, né. Então eu tinha as lagoas, mais lá pra cima, na, na montanha, no final do [bairro] Cardoso, naquela região lá onde é o Clube da Copasa hoje, tinha as cachoeiras. Então, naquela época tão bonitas e tal, há trinta, trinta e cinco anos atrás. Então tinha a, os sítios, as fazendas, na época das frutas ali, você não tinha que afastar ali pra nada. Quantas vezes a gente ia pra, um quilometro ou dois ali, de onde eu moro hoje, pra, pro sítio daquele pessoal ali, que inclusive é do pessoal do Teixeira Dias. Eu conheço ali uma geração, praticamente oitenta por cento da geração da família Teixeira Dias, né. Que inclusive, foi esse político, Álvaro Teixeira Dias, eu lembro quando eu conheci o Álvaro, ele estava terminando, naquela época, falava ginásial, que é o primeiro grau de hoje, né. Aí ele fez o vestibular e pá, todo mundo falando: “Não, ele formou em engenharia e tal: Álvaro Antônio” E na época, o pai dele deu pra ele um carmanguinho novinho. Um carmanguinho [automóvel] amarelo, aqueles 68, pra você ter uma idéia. No ano de 68.

Rios, cachoeiras, ruas de terra, a presença de sítios e fazendas, os “políticos” (com forte acepção de positividade) em relação de proximidade: traços interioranos/rurais na Capital Mineira.

O futebol, as peladas existia muito não [na região do Barreiro]. Mas tinha cachoeira, tinha as frutas. Fim de semana fazia um churrasquinho lá debaixo de um pé de manga, lá nos terrenos deles, no sítio deles ali e ia todo mundo lá tocar violão e tal. Então tinha as menininhas. Pra você ter idéia, não tinha que sair da região nem pra, pra, pra batalhar as namoradas. Tinha, ao contrário, a gente já tinha aquela turminha de tocar violão e tal, os que não tocava era os vocais, né, da turma ali: “Ah, onde vai ser a brincadeira esse fim de semana?” “Ah, o churrasquinho vai ser na casa do Reinaldo, vai ser na casa de fulano, vai ser na casa de João Domingos ali”. Então as menininhas já acompanhavam todo mundo ali. Todo mundo perto de casa, né.

Temos aqui dois elementos importantes que constituem uma oposição complementar. De um lado a afirmação, já na época, da posse do automóvel como um valor social, um elemento de distinção dos “vencedores” (no caso o amigo de Reinaldo, presenteado pelo pai, político da região). De outro lado, temos uma menção acerca do bairro como sendo “auto-suficiente” (inclusive de trocas afetivas). Pensando a fala de Reinaldo nos termos de Hadler (2007), de um passado que é evocado pelo presente, cabe a seguinte questão: será que além da mobilidade como um valor – nos termos de Bauman (1999) – não teríamos aqui, de forma contrastiva e complementar, um valor social do “*permanecer*”? A partir das narrativas das benéficas do Barreiro quando da adolescência de Reinaldo, podemos pensar em que medida o permanecer, condição básica de uma vida comunal, constitui um valor para Reinaldo ao longo dos tempos. Esta e outras narrativas vão perpassar esta tensão nos quatro sujeitos pesquisados.

Trabalho e diversão “apresentam” a cidade para Reinaldo na adolescência. Como é o caso da Vila Ermelinda (situada na região Noroeste de Belo Horizonte), palco de seu trabalho em uma transportadora, bem como de suas partidas de futebol, que não ocorriam na sua região

Eu conheci a ... Ermelinda, Vila Ermelinda, na descida, depois do hospital Belo Horizonte ali, antes do viaduto São Francisco. É uma das regiões aqui mais próximas do Centro que marcou, exatamente porque eu tava com dezoito, dezenove anos e foi uma outra oportunidade na transportadora, que na época também marcou muito aqui Belo Horizonte e o estado de Minas. Chamava Trans Otto Transportes. Então foi uma outra oportunidade. Apesar que minha passagem lá foi rápida. Eu tive lá um ano e meio só. Mas, eu lembro que era assim um bairro pequeno, mas é aquele grande detalhe.

Onde basicamente todo mundo conhecia todo mundo. Você chegava no início da rua, a pessoa já te cumprimentava, bom dia, boa tarde. Tanto jovem, quanto os mais adultos, né. Então as minhas primeiras amizades naquela região ali do, do, do Vila Ermelinda, praticamente eu deslocava de onde eu morava, que sempre morei na região do Barreiro, do Barreiro aqui pro Vila Ermelinda, exatamente pelas amizades assim, que fui chegando e fui conquistando o pessoal, né. tinha, naquele tempo.... não tinha muitas quadras de futebol, mas tinha os famosos campinhos. A gente brincava ali no início da Avenida Américo Vespúcio, na subidinha do viaduto ali. O pessoal, na semana, já ficava me convocando: “Olha, esse fim de semana você vem pra cá, que vamos ter pelada. Vamos jogar contra o time do Joaquim ou do Pedrinho”. “Semana passada você jogou no time do fulano, agora você vai ter que jogar no meu time”, tal.

Entre as práticas de apropriação de outros lugares além do Barreiro, Reinaldo conta que conhece bem umas 10 a 12 cidades num raio de até 200 km, em função do seu envolvimento com uma turma de futebol na juventude

Teve a era do futebol da turma de sair: “Hoje nós vamos jogar futebol em Sete Lagoas”. “Não, nós vamos pra cá, Belo Vale, Moeda, Barbacena”, sentido Rio de Janeiro. “Não, no outro fim de semana, a gente vai programar pra sul de Minas aí, Pouso Alegre”. E aí por diante.

Reinaldo, ao refletir sobre as transformações no Barreiro ao longo de sua vida, reconhece a importância de uma “evolução” da região. No entanto, busca reeditar o Barreiro “antigo” em outras regiões e cidades. É o que consta na reflexão a seguir

As transformações são necessárias pro mundo afora. Mas as lembranças ficaram, se eu pudesse, se eu fosse voltar no tempo, por exemplo, eu gostaria de reviver apenas, mas não com aquele sentimento: “Puxa vida, tudo acabou”. Não. Ao contrário. Houve uma transformação. Hoje, por exemplo, eu tenho o contato com as cachoeiras, com o mato, com a natureza e com as estradas de terra, com as poeiras que me lembra bem. Hoje. Só que hoje é sessenta quilômetros. Então posso dizer que eu saio hoje de manhã. Daria o quê? De carro, quarenta minutos eu estou lá, que é no Brumadinho. Aonde eu procuro ir pelo menos uma vez no mês com minha família e tal. Pra gente divertir um pouquinho. Então lá eu tenho aquelas grandes lembranças. Então pra mim só houve o seguinte. Houve aquela mudança de local. A coisa, o verde, a diversão e tal. A ... e é necessário por outro lado, tal, a evolução, a ... o progresso tem que chegar. Que você imagina se hoje, por exemplo, trinta anos se passaram, o Barreiro estivesse ainda... eu pra deslocar aqui pro Centro de Belo Horizonte gastar uma hora e meia. Você imagina se os ônibus tivesse três, quatro vezes ao dia. Como seria minha vida? Seria impossível, praticamente.

Transformações que marcaram a aquisição do lote em que seria sua residência definitiva

Eu lembro. Chegava da escola assim, ficava olhando, era aquela alegria de ver o trator trabalhando lá. Cortando. Traçando as ruas principais do Santa Helena onde eu, né, futuramente fui morar. Então meu pai gostou daquela região, falou assim: “Olha, bom é a gente começar num bairro assim, tal. Que você escolhe o seu lote com tranquilidade e nós fomos pra lá. O loteamento do Santa Helena era uma fazenda dos herdeiros da família Engilber. Inclusive tem uns nomes lá, umas duas ou três ruas que tem esse. Tem uma rua lá que chama, de alemão, Engilber Hilber. Ali perto do Catitas, churrascaria, aqueles negócio ali, era a fazenda. Como eu te falei. Do colégio Santa Rita até lá na Via do Minério. Era uma fazenda e tal, virando lá pro, como é que chama, Clube Colina.

Reedição de uma experiência com a natureza, no caso, buscando-a em outra cidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte, no sítio de familiares em Brumadinho. Forma encontrada por Reinaldo de conciliar fruição com progresso, que por sua vez aponta para um certo “ideal” de cidade, que vai perpassar não apenas o seu olhar de cidade como também de outros sujeitos da pesquisa.

As questões da escolarização e as relações com o tempo e a rotina

Reinaldo chegou a completar o ensino primário, mas não o primeiro grau, uma vez que precisou abandonar a oitava série em função da doença do seu pai. Aliado a este fato, a necessidade de ajudar no sustento da família o levou a 32 anos de interrupção dos estudos. Em 2008 toma conhecimento da existência de uma das turmas do PET na Escola Sindical Sete de Outubro, próximo à sua moradia. Matricula-se, tornando-se colega de sala de Flora, Lucas e Cíntia. Tal retorno ocorre após a conclusão da graduação de sua esposa que, antes de se formar em Pedagogia, também foi aluna da EJA neste mesmo projeto.

Reinaldo estabelece uma dada relação com o tempo, sempre tratado, a despeito das interrupções, de forma metódica e planificada

Então basicamente o meu tempo é... é... tem funcionado de 95 [ano de 1995] pra cá, já espelhando na, nos passos dela [sua esposa]. Então, coincidiu, graças a Deus, com a necessidade que eu tinha de exatamente, o grau de escolaridade, ou seja, tem que ter o preto e branco, e então, o meu tempo já foi é... programado exatamente a partir dessa época, que ela em primeiro lugar voltou, entre ela e eu, ela voltou pro banco de escola. Então a minha trajetória até assim tipo, é basicamente uma rotina, mas uma rotina de... já observo mais o final, tipo assim, o final da trilha. É, ou seja, o meu projeto desde 95, hoje e eu almejo daqui quando eu subir mais um degrauzinho aqui o lado da cultura, que vai me beneficiar na empresa, tal, tal. Quer dizer, eu já fico vendo é à frente, percorrendo hoje, ocupando espaço, batalhando lá na escola pra adquirir os conhecimentos o mais rápido possível, né, uma boa bagagem e já almejando daqui um ano e meio, dois anos. Então eu distribuo o meu tempo exatamente em função desse projeto que eu fiz de 95 pra cá. Então eu já estava preparando para entrar nessa rotina de dois anos pra cá. Dois anos, dois anos e meio. Quer dizer, a minha vida não tá tendo assim muitas surpresas não, porque eu já estava, mais ou menos, programando a coisa já, uns cinco, seis anos atrás.

O tempo metódico e planejado aparece com um valor para Reinaldo, ainda que sujeito a “percalços”, como na sua trajetória de escolarização. Premissas que também vão se refletir em seus deslocamentos urbanos, tanto em situação de trabalho como em situação de lazer, a serem tratados em outro momento desta pesquisa.

Feita a apresentação das “viagens no tempo” de Reinaldo, Passemos agora a outro sujeito da pesquisa. Trata-se de Cíntia, que também nos apresenta em suas narrativas as “viagens no tempo” em suas respectivas “cidades”, dispostas ao longo de sua vida.

Cíntia

Cíntia tem 41 anos, nasceu e sempre viveu em Belo Horizonte. Nasceu no bairro Padre Eustáquio, situado na Região Noroeste de Belo Horizonte, vivendo lá sua infância até os 8 anos de idade. Depois disso, muda-se para o bairro Flávio Marques Lisboa, na região do Barreiro, onde vive até os 17 anos quando se casa e vai morar no bairro Barroca (bairro situado na região Oeste de Belo Horizonte) por 18 anos,

até a morte de seu primeiro marido. Muda-se dali para o Bairro das Indústrias⁵¹ por sete anos, até se mudar para a região dos bairros Cardoso/Santa Cruz. À época da entrevista, estava prestes a se casar e a morar na cidade de Sabará, pertencente à Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Em relação aos seus sentimentos acerca de cada um desses lugares, Cíntia começa narrando sobre o bairro Barroca como sendo um “bairro tranquilo”. São apontados como elementos que conferem qualidade ao bairro a proximidade do comércio e do Centro de Belo Horizonte, apesar da poluição

A Barroca, eu gosto muito da Barroca. A Barroca é um bairro tranquilo. Tudo perto. Comércio perto. Perto do Centro. É mais fácil pra gente resolver as coisas e eu gostei muito de lá. O, porém lá, que tinha lá, era a Avenida Amazonas, que era uma poluição danada!

Fala da boa convivência no bairro Barroca, em detrimento das pessoas com quem conviveu no Bairro das Indústrias, em que a “vigilância dos vizinhos” lhe importunava bastante.

Ah, o Bairro das Indústrias é bom. É um bairro bom. Bem localizado também. Um bairro tranquilo. Mas lá, os vizinhos é péssimo! (risos)

[Os vizinhos] Incomodava demais com a vida da gente. Chegava um parente meu lá em casa. Eles iam, entravam, sentava na sala. Parecia que tava vigiando eles. Eles se sentiam incomodado, meus irmãos de ir lá. Falava que tava sendo vigiado lá e...sendo incomodado, que tava esquisito ir lá na minha casa. Aí eles pegou e falou comigo: “Cíntia, eu não vou vim cá mais na sua casa, porque a gente vem aqui, fica vigiado”.

Em relação ao seu primeiro bairro, o Padre Eustáquio, Cíntia conta que teve uma infância difícil, com a família “passando necessidade”. Morava na casa de uma tia, sendo que os pais não tinham condições muitas das vezes sequer para alimentar os filhos. Segundo Cíntia, sua tia humilhava o seu pai, que era muito pobre. Chegavam a comer “mingau com folha” para poderem se alimentar. Cíntia ficava muito triste, percebia o sofrimento da mãe. Pensa que se não fosse “tão pequenininha” ajudaria a mãe a sair dali. Mudaram-se para o bairro Flávio Marques Lisboa, na região do

⁵¹ O Bairro das Indústrias é um dos bairros da região do Barreiro, onde se situa uma unidade metalúrgica da Vallourec & Mannesmann Tubes do Brasil. A principal via que passa por essa região, a Avenida Waldir Soeiro Enrich, é curiosamente mais conhecida com o nome de “Via do Minério”.

Barreiro. Após cerca de um ano adquirem a própria casa de três cômodos, época em que Cíntia perde a sua mãe.

Cíntia passa a ser tratada pela avó. Os relatos de Cíntia são de uma infância muito difícil

Ah no Barreiro, depois que, que, que perdi minha mãe, né, a minha avó veio me olhar. Veio criar a gente. Veio cuidar da gente. Só que a minha avó era muito ruim pra mim. Ela quando chegava de manhã, dava seis horas da manhã, ela me rancava da cama. Pra lavar as roupa da casa toda, com sabugo de milho e na bacia de pneu.

É. Então eu não tive infância. Nenhuma. Eu nunca brinquei de boneca. Hoje eu já gosto de boneca, porque eu não tive esse tempo... Fui trabalhar numa casa, numa casa de família. A dona queria até me adotar. Queria que eu fosse morar com ela. Que hoje ela mora nos Estados Unidos. Só que meu pai falou com ela que não dava filho nenhum pra, pra ela, Dona Rosa. Porque filho dele, ele tinha que sofrer pra criar ali e não era cachorro pra dá. Eu alembro que quando ele me deu uma boneca eu tava...foi, foi quando eu fiz 11 anos, ele me deu essa boneca. Uma boneca que vira e ela faz “hem hem”, chorando sabe?

O trabalho e o brincar (ou, melhor dizendo, a escassez dele) vão constituindo o lugar de gênero de Cíntia, em especial o seu lugar posterior de “diarista”/ empregada doméstica.

A narrativa de Cíntia é de muito sofrimento. Em relação ao primeiro casamento e ao período vivido no bairro Barroca, perdeu o companheiro a partir de “um infarto fulminante”. O que colocou Cíntia em uma situação muito difícil

Aí desabou tudo em cima de mim. Na cabeça. Porque eu não sabia... Ele não... O meu primeiro marido, ele não deixava eu movimentar, trabalhar pros outros. Então eu perdi a prática e eu não conseguia serviço nenhum depois que ele morreu, porque eu não tinha experiência... no serviço.

O lugar de “esposa”, restrita à dimensão do “doméstico”, definia a mobilidade ou, melhor dizendo, a falta de mobilidade de Cíntia, que chega a relatar casos de adoecimento, depressão, chegando inclusive a ser internada, segundo ela, por causa do controle do marido. Teríamos na sua narrativa a construção de um determinado pertencimento de gênero expresso no seu “se-movimentar”, melhor

dizendo, na ausência dele. As práticas de ciúme e de controle são narradas assim por Cíntia

Ele tinha muito ciúme de mim. Vestia eu igual homem. Não deixava eu saí pra lugar nenhum. Quando eu falava que queria vim na casa dos meus parentes aqui. Ele falava: “Pode ir, mas tal hora assim eu vou te buscar”. E aí ele chegava na mesma hora e me pegava de carro. Às vezes, eu tava na casa da Flora [irmã de Cíntia] comendo uma coisa, tinha que largar aquilo que eu tava comendo correndo, porque ele tava lá na porta esperando.

A restrição desta mobilidade/movimentalidade também se estendia às visitas em sua moradia

Ele não gostava de certas pessoas indo pra lá [para sua casa]. Única pessoa que ia vez em quando lá, que era como filha dele mesmo assim, que ele assim achava que era filha dele, era a Deise, minha sobrinha. Que ele aceitava ir lá. Outras pessoas ele não gostava não. Falava mesmo comigo. Não gostava de eu ter amizade com ninguém.

A morte do marido leva à mudança para o Bairro das Indústrias, na região do Barreiro. Morou cerca de seis meses com a irmã até que esta se casou, deixando-a sozinha novamente. A necessidade e a busca constante de proteção são recorrentes na fala da Cíntia

Então quando a minha irmã tava lá, eu não sentia... Eu sentia protegida. Porque o quê que os outros falava de mim lá ou alguém ia me agredir com palavras, ela me defendia. Então eu, depois que ela casou, eu não quis ficar lá mais. Porque além deles incomodar com a minha vida, que eles estavam incomodando. Eles implicavam com tudo que eu fazia. Tudo. Depois que o Alex morreu, eles achavam que eram dono de mim. Então eu fui ficando com depressão. Eu peguei o barzinho da minha casa e dei pra minha vizinha.

Aí ele [meu irmão] me levou [para Flávio Marques Lisboa]. Me levou pra mim morar com a minha madrastra. Só que eu fui morar na casa da minha madrastra e minha madrastra começou a me maltratar.

Com uma experiência de desamparo e uma carência de proteção, Cíntia apresenta muita narrativa de dor, de maus-tratos, enganos, necessidade. É como se em boa parte de sua vida, os “itinerários de Cíntia” fossem feitos sempre pelos outros. De uma herança de vinte e cinco mil reais do primeiro marido, perdeu tudo ao investir em um restaurante no qual o sócio nunca lhe prestou contas dos lucros.

Eu confiei na minha [amiga] advogada. Ela falou: “Tem um amigo meu, Cíntia, que quer abrir um restaurante lá no Shopping Del Rey, no bairro Caiçara. Esse amigo meu quer abrir o restaurante e ele precisa de vinte e cinco mil na mão, pra abrir o restaurante. Vai dar muito dinheiro e você não vai ficar desempregada. Você vai conseguir o dinheiro”. O quê que eu fiz. Fui até o banco, tirei o dinheiro, passei pra mão dele e tem três anos que ele tá me enrolando. Agora eu casando, o meu noivo vai tomar providência. Falou que não vai deixar, que dinheiro não é rancado do asfalto...Eu não vejo a cor do dinheiro.

A partir de 2008 passa a morar em um apartamento alugado no bairro Cardoso, também pertencente à região do Barreiro: aqui sim, sente sossego, privacidade, autonomia. Seria um “deslocamento” do lugar de gênero de Cíntia? Uma desvinculação da necessidade do outro?

Porque aqui, por mais que seja, que eu pago aluguel, eu tenho sossego. Que é minha casa e eu faço o que eu quero. Eu durmo a hora que eu quero. Tem dia que eu não tô a fim de arrumar casa, eu não arrumo. Tem dia que eu tô com vontade de ouvir som. De ligar o som. Eu ligo o som no último volume. Não tem ninguém pra me incomodar, pra falar: “Ô fulana, abaixa o som!”. Então é, aqui pra mim é o paraíso.

Pertencimentos de gênero que se manifestam por idas e vindas, avanços e retrocessos, como em suas narrativas NO deslocamento apresentadas em 20 de outubro de 2010

Cíntia comenta, na altura do bairro Havaí, o episódio do seqüestro da menina Eloá por ciúme. Fala da “cabeça boa” do namorado, mas depois diz que é ciumento. “Uma vez ele me fez vestir uma calça, pois a minha roupa *tava muito curta*. A Flora [irmã de Cíntia] concordou com ele” – comenta.

Tais pertencimentos se refletem em sua relação com o mundo do trabalho, cujas experiências fora do âmbito doméstico são relativamente pequenas, em função do tipo de relação conjugal que estabeleceu com o primeiro marido. À época da pesquisa, trabalhava na Savassi na limpeza de um condomínio, através da indicação de sua irmã, Flora. Para fazer faxina três vezes por semana no prédio, Cíntia recebia cerca de R\$ 200,00 por mês. Trabalhava também em outra casa do bairro Santa Cruz/Cardoso. Sua primeira experiência foi trabalhando em um restaurante no

Barreiro de Baixo, o “Gula-Gula”. Depois foi trabalhar de empregada doméstica no Bairro Sion⁵².

Em seguida, Cíntia trabalhou em uma firma chamada “Conserva”, quando conheceu o seu primeiro marido. Com ele aprendeu a costurar e passou a trabalhar de costureira, em casa, fazendo lençóis para Indústria e Tecido Estamparia, que se localiza na região da Cidade Industrial⁵³. Chegava a fazer dois mil e quinhentos lençóis por dia

A fábrica era na minha casa. É. Aí eu fiquei costurando muito tempo... nas máquina. Depois, aí eu tive um problema de vista... Então não faltava [dinheiro, que o marido lhe provia]. Mas era mais uma diversão. Um distraimento, que eu ficava...me distraía pra eu não ficar muito agitada em casa. E aí, eu amo costura. Eu adoro sentar e costurar. Pegava e costurava.

Na casa, há que se fazer algo, “senão a vida fica impossível”. Sob certo aspecto, tem-se uma aprendizagem do doméstico na casa que é transferido para fora dela, uma possibilidade de inserção laboral.

Os olhares sobre o Barreiro e as “cidades” de Cíntia

Tendo passado a maior parte da sua vida em bairros da região do Barreiro, Cíntia comenta sobre a região, ressaltando a “tranquilidade” e infra-estrutura do Barreiro. A presença de equipamentos públicos ou de acesso público fazem a diferença na avaliação da região, que vai se transformando, sob certo aspecto, em uma outra centralidade em Belo Horizonte

Ah, o Barreiro é bom também, né. É uma... É um bairro tranquilo. Barreiro pra convivência minha aqui. Os vizinhos, os amigos, minha família, meu pai, entendeu? Meus irmãos, que eu gosto muito deles, né. E mais, o Barreiro é um lugar bom de viver. Aliás, o Barreiro tem tudo de preferência. Tem hospital. O Júlia [Hospital Júlia Kubstcheck] que eu faço pré-natal lá, que é um hospital. Virou uma maternidade muito boa.

⁵² Bairro de classe média-alta, situado na região Centro-Sul da cidade de Belo Horizonte, próximo à região da Savassi, um dos maiores centros comerciais da cidade.

⁵³ Situado na cidade de Contagem, a Cidade Industrial foi criada em 20 de março de 1941 pelo Decreto nº 770 do Governo do Estado, com o nome de Cidade Industrial Juventino Dias. A inauguração de fato se deu em 1946. O projeto urbanístico da Cidade Industrial foi concebido por Israel Pinheiro e é composto por avenidas e ruas dispostas formando um hexágono.

Então é um local do Barreiro. É o hospital, o supermercado, o posto de saúde também daqui, que também é muito maravilhoso. Assim, cuida bem da gente. Preocupa com a gente. Nunca vi um posto, Miramar. Ali preocupa. O dia que eu não vou lá, eles me liga: “Cíntia, hoje você não veio. O quê que tá acontecendo?” Então, as pessoas preocupa. É disso que eu gosto do Barreiro.

Em relação à convivência, a privacidade passa a ser um valor social para Cíntia. Privacidade como valor que orienta sua forma de se relacionar (ou melhor dizendo, não se relacionar) com os estranhos nas viagens de ônibus, como será abordado em momento posterior deste trabalho. “Ficar na sua”, não fofocar, não interferir. “Ah, o povo do Barreiro é pessoa legal. Cada um fica na sua” – comenta⁵⁴.

É. No bairro das Indústrias é porque eu deixei, dei liberdade pra uma amiga minha freqüentar a casa. Então ela achava que era dona de mim. Aí depois que o meu marido morreu, que ela achou que podia mandar em mim, que podia fazer o que eu queria. Então ela gritava muito comigo, eu tinha que aceitar. Abaixar e aceitar. Que eu ficava com medo de ficar lá sozinha. Não tem ninguém pra conversar, isolada. Eu tinha medo de ficar isolada. E hoje não. Hoje eu vim morar aqui no Cardoso. Eu fico sozinha, eu não tenho mais medo. Se quer conversar comigo conversa, se não quiser não conversa.

À época da entrevista, Cíntia preparava-se para o seu casamento, e sua mudança para a cidade de Sabará, pertencente à Região Metropolitana de Belo Horizonte. As duas cidades são assim comparadas por Cíntia

Uai! Sabará é bom! Mas não é igual... grande igual Belo Horizonte. Aqui tem mais recurso do que Sabará. Lá em Sabará só tem a Santa Casa de Misericórdia. Na Santa Casa um médico pra te atender. Semana retrasada, que eu passei mal, que tava lá na casa do meu noivo, minha pressão alterou um pouquinho. O médico olhou pra cara minha lá. Escreveu. Falou assim: “Dá Dipirona pra ela”. Só que meu noivo virou e falou: “Como que eu vou tacar dipirona nela, se ela tá grávida?” “Não, isso não faz mal, não!”. Aí o quê que ele fez. Meu noivo teve que trazer eu pra cá, pra Belo Horizonte. Me levar no Júlia [Hospital Júlia Kubtscheck], que a médica do meu pré-natal tava é... fazendo plantão. Ela deu plantão uma noite e a sorte é que nós chegamos nove horas da noite. Me atendeu e falou: “Mas esse médico tá doido! Tacar dipirona na menina, ela vai perder o neném. Ela vai abortar a criança. Dipirona não pode tacar em mulher grávida, não”. Chegou lá no Júlia, minha pressão, vinte e três por dez. Aí foi, deixou eu lá em observação lá com ele. Me deu medicamento. A

⁵⁴ Pela extensão da região do Barreiro, com cerca de 80 bairros, há que se reparar que Cíntia não menciona o Bairro das Indústrias como sendo parte da região, talvez pela distância em relação aos atuais bairros que freqüenta, pela relação afetiva insatisfatória ou mesmo devido a um desconhecimento dos limites da região.

minha pressão. Assim que a minha pressão foi onze por sete, ela me liberou pra casa.

Então lá no Sabará é totalmente diferente de Belo Horizonte. Lá é um bairro tranqüilo pra morar, que lá parece mais roça do que, coisa assim. Mas é um lugar pra viver que não tem poluição, não tem nada. Não prejudica a saúde da gente. Mas em matéria de, de hospital, de coisa, Belo Horizonte sai ganhando. Muito mais melhor.

A conciliação de infra-estrutura – em especial a estrutura de atendimento médico – com a “tranqüilidade” constitui o desejo de cidade de Cíntia. Esta ambigüidade de alguma maneira se desdobra em outra: a do “deslocar” com o “permanecer”.

“Dor” em Padre Eustáquio, “perda” em Flávio Marques Lisboa, “reclusão” no Bairro das Indústrias, “busca da liberdade” no Cardoso, “esperança” e “vida nova” (no sentido literal do termo, já que Cíntia estava grávida no período da entrevista) na cidade de Sabará: signos evocados por Cíntia nos seus “itinerários de vida” por Belo Horizonte ao longo dos anos. Signos que se desdobrarão nas suas formas de se deslocar pela cidade.

Passemos agora à apresentação de Lucas, outro estudante do PET na Escola Sindical, com suas trilhas de vida particulares que expressam suas marcas coletivas.

Lucas

Trata-se de um homem de 29 anos, negro, de pertencimento evangélico, imigrante da Bahia. Nasceu em Alcobaça, cidade do litoral baiano que fica ao lado de Teixeira de Freitas, onde conviveu com sua família. Vive com a mãe parte da infância no Espírito Santo e depois retorna à Bahia. Vende sua bicicleta e seu walkman para comprar a passagem para Belo Horizonte, bem como a passagem da Rodoviária para a região do Barreiro. As redes de parentesco e solidariedade decidem a questão do seu deslocamento: é convencido a não ir trabalhar em São Paulo (opção inicial de trabalho), trocando esta cidade por Belo Horizonte, onde, segundo a sua tia, ele teria apoio e aprenderia a trabalhar. Vem sozinho para a cidade de Belo Horizonte por volta de 17 e 18 anos de idade, passando a morar com parentes que viviam na Vila Cemig, um dos bairros da Região do Barreiro. O irmão de sua tia que não o via desde pequeno o recebe em Belo Horizonte e Lucas fica em sua casa por quatro meses.

As cidades de Lucas

Em relação a sua terra de origem, Lucas fala das saudades e do seu desejo de voltar. *“A vontade é de voltar. É como se diz: a cabeça tá aqui, mas o coração tá lá.”* – afirma. Além de considerar a Bahia como sendo mais “tranquila” por ele, acrescenta-se o fato de os seus parentes, principalmente a sua mãe, estarem morando lá. Lucas compara a sua cidade com Belo Horizonte, em especial como esta última é “mais movimentada”, mas com mais condições e chances de profissionalização que em sua terra natal. A “tranquilidade” de Lucas ao se referir à Bahia, em comparação com a cidade de Belo Horizonte, tem também outro significado: a questão da violência. Sensação de violência que, diferente da época de sua chegada à Belo Horizonte, segundo ele está agora em todo lugar. Inclusive na sua terra natal, pois teria ficado sabendo que a violência chegou lá também.

Lucas passa a viver em alguns bairros da região do Barreiro em Belo Horizonte (Araguaia, Bairro das Indústrias, etc.), além de também morar um curto tempo nas cidades de Betim e Ibirité (cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte). No momento da pesquisa morava no Bonsucesso, outro bairro da Região do Barreiro, local que “é o que ele gosta”. Menciona a preocupação com a retirada das casas próximas à sua moradia com indenização por causa de projeto de barreira de rio em construção na sua região. Existe o risco da casa do Lucas ser incluída. Fala que, ao chegar na região, *“tava tudo esburacado e agora que tem sua casa com água;luz, telefone, asfalto, etc.”* Justamente neste cenário de melhorias, à época da entrevista, estava posto o risco de perda da sua moradia.

Atualmente trabalha como encarregado em um supermercado na cidade de Nova Lima (pertencente à Região Metropolitana de Belo Horizonte), sendo que, à época da pesquisa de campo trabalhava como padeiro no bairro Retiro, em outra das lojas desta mesma cadeia de supermercados situada na mesma cidade.

Deslocando-se pelo “mundo do trabalho”

Lucas começa a trabalhar em Belo Horizonte na construção civil. Com o tempo, porém, passa a interessar-se pelo serviço de padeiro, a partir do contato com um amigo que acompanhava em uma padaria do bairro Palmeiras, na região Oeste de Belo Horizonte, uma vez que tinha interesse em aprender a fazer pão. Optou em trocar a construção civil pela padaria em função da tranquilidade, por considerar a padaria um serviço “menos pesado”, e também por causa da “sombra”, ou seja, a falta de incidência de sol em sua jornada de trabalho. Satisfeito pela sua escolha, a princípio não voltaria para a construção civil.

Quando eu trabalhava aqui no Buritis, nessa construção civil ali. Quando eu tava de aviso [aviso prévio], eu já tava indo na padaria, já. Um colega meu me chamou pra ir lá ajudar ele, uma noite lá. Fui e gostei. Gostei e falei: “É difícil aprender a trabalhar em padaria, ser padeiro?” “Ah, não é não! Basta você querer, ué!”. Fiquei 30 dias nesta padaria. Só indo pra ajudar mesmo! Eu não cobrava nada. Olha pra você ver, que é tanto.. Era aqui no Palmeiras. Antiga MG Pães. Aí, saí dessa firma lá, que eu fui na Bahia e voltei pra cá. Que eu fui pra Betim. Aí passou um tempo. Os sete meses que passei lá em Betim, né! O dono da padaria me ligou, que ele tinha um serviço pra mim lá, se eu quisesse largar a construção civil e ir pra... mexer com a padaria. Aí fui ganhar R\$ 40,00 por semana. Na padaria. E aí eu ganhava bem na construção civil. Ganhava bem, porque...Na época era R\$70,00, até sexta e ainda pegava bico, com os pedreiros que pegava empreitada. Aí eu ganhava mais um por fora, trabalhando de meio oficial com eles. Aí ele falou assim: “Você tá disposto a deixar...a largar o que você ganha pra ganhar R\$ 40,00 por semana?”. Falei: Se você prometer que vai assinar minha carteira como padeiro um dia? Tenho coragem de largar!” Eu olhei mais o lado da tranquilidade, não é pesado, sombra.

Trabalhou nove meses como ajudante de padeiro no bairro Palmeiras até que foi contratado sem carteira, mas com salário um pouco maior ao que recebia anteriormente. Posteriormente, a empresa foi vendida e Lucas perde o registro de seu tempo de experiência e, portanto, seu FGTS. Após esse episódio, ganha apenas a classificação de padeiro, passando a trabalhar em outro estabelecimento por quase três anos. Após esse período consegue emprego em outro estabelecimento, pertencente, desta vez, a uma cadeia de supermercados onde atua como padeiro e, posteriormente, como encarregado.

Segundo Lucas, atualmente seu dia-a-dia é de muita rotina e pouca folga. Está atualmente sem condições de juntar dinheiro. Foi transferido de supermercado e de função, passando de padeiro pra encarregado, sem, no entanto, tal mudança constar em sua carteira de trabalho, constando ainda sua função original de padeiro. Para ele, “só de pensar na rotina fica cansado”. Relata o forte desejo de se transferir para uma unidade da cadeia de supermercados que seja em Belo Horizonte, em função da distância entre o local de trabalho e a sua residência. Os deslocamentos envolvendo residência e local de trabalho são, para Lucas, muito cansativos. Ao mesmo tempo em que “seu tempo é corrido”, valoriza a “existência da rotina”, o que me faz pensar se não há uma moral do trabalho presente na sua afirmação. No entanto, reclama do fato de permanecer por dois a três anos em uma mesma empresa, alegando ser cansativo também.

Lucas trabalha todos os sábados e de forma alternada aos domingos: domingo sim, até as 13 horas, domingo não. Quando trabalha aos domingos, o sábado “fica pesado”; nos finais de semana Lucas usa o carro para ir e voltar do emprego. Seu serviço como encarregado “só tem hora de começar, não tem hora de sair”. Lucas narra assim a sua rotina de trabalho

A rotina é o seguinte: eu acho que, talvez eu nem perceba tanto, mas quando a gente senta mesmo pra refletir e pensar lá no trabalho, na distância que você anda, de ônibus e tudo, aí você acaba ficando cansado. Talvez só de pensar. Igual ao...Eu sou doido para eles me transferirem aqui pra Belo Horizonte. Aqui tem supermercado no Betânia, no Barreiro. Até hoje, eu não sei o que aconteceu, eles não quis me transferir pra cá. O melhor dia de trabalhar lá, assim, é o dia que eu vou de carro. Eu não vou de carro todo dia porquê? Porque se eu for de carro todo dia, que a minha passagem dá pra mim ir de carro todo dia e voltar. Só que eu não uso o carro só pra ir trabalhar. Eu gosto de trabalhar lá e tudo. Mas tem hora que a distância (pausa). Eu queria que isso aí fosse encurtada. Igual eu já falei com eles: “Eu quero que vocês arruma uma vaga lá no Barreiro, lá perto de casa, que tem um supermercado assim, assim. Pra mim vai ser mais tranquilo”. Só que eles não quer abrir mão de mim. Então essa é a coisa da rotina que.. se eu tivesse como mudar ela, né. Eu mudaria.

A mudança de função – de padeiro para encarregado – trouxe uma necessidade até então inexistente: a exigência de comunicação pessoal – com os demais funcionários e clientes do supermercado – algo que não existia na primeira função. No entanto, seu salário que era da ordem de R\$550,00 não se modificou na

passagem de um cargo para o outro. O que modificou sim foi sua demanda de maior movimentação dentro do serviço. Movimentação esta que incidirá sobre suas escolhas na relação com a escola, com os tempos do não-trabalho e, principalmente, com os tempos “intertisciais” dos seus deslocamentos, como será tratado posteriormente.

Em relação à sua escolarização, retorna ao PET em 2008. Já no ano de 2009, passa a estudar em uma escola da Rede Estadual de Ensino de Minas Gerais, cursando o Ensino Médio. Ambos os momentos da escolarização guardam pontos em comum: o desejo de realização profissional e o cansaço/desgaste físico para acessar tais escolas, já que ambas demandam de Lucas pelo menos 40 minutos de caminhada⁵⁵ todos os dias, marcadas por uma topografia íngreme, com subidas e descidas: mobilidade/acessibilidade urbana de Lucas na contramão de seus desejos de mobilidade social.

Por fim, apresentaremos a quarta pessoa voluntária desta pesquisa. Trata-se de Flora que também narra suas viagens no trabalho, na cidade e na vida.

Flora

Flora é diarista, possui 44 anos na época da pesquisa, nasceu e sempre viveu em Belo Horizonte, sendo os quatro primeiros anos no Bairro Santa Efigênia, de onde não guarda lembranças. Flora é irmã de Cíntia, outra voluntária da pesquisa. Mudou-se para o bairro Alípio de Melo (região próxima do Padre Eustáquio, localização que Cíntia deu para a sua moradia naquela época), onde viveu até os oito anos de idade. Lembra que era bem divertido, que brincava bastante. Vem para o Barreiro aos oito anos, mais precisamente para o bairro Flávio Marques Lisboa.

Com o falecimento da mãe quando Flora tinha entre treze e quatorze anos, vai morar com a tia e suas primas, em função do número de irmãos que seu pai teria que passar a criar sozinho, sete ao todo para ser mais exato.

⁵⁵ Os significados e as condições concretas do caminhar, tanto para Lucas quanto para os demais sujeitos da pesquisa, serão tratados em capítulo específico neste trabalho.

Entre as “cidades da logística” e as “cidades dos afetos”

Aos 23 anos, Flora se casa e vai morar de aluguel no bairro Santa Inês – região Leste de Belo Horizonte. Flora fala das lembranças e sentimentos acerca de seu tempo de vivência neste bairro

Santa Inês quando eu fui morar lá, eu gostei muito, porque lá assim, era princípio de casamento. Então, logo depois veio minhas duas filhas, quer dizer, uma eu já tinha, né. Então veio a segunda. Então foi assim...eu gostava demais dos vizinhos. Tinha muitos amigos lá. Sabe? E...assim...quando me vem ele na cabeça, dá muita saudade. Saudade assim, da época. Não que, se eu pudesse mudar pra lá agora eu ia querer, que acho que não ia ser a mesma coisa, né.

Os problemas de logística e infra-estrutura também marcam suas lembranças daquela região

Era um bairro bom, tranquilo. Mas, assim...era meio difícil assim...em matéria assim de escola, era longe, né. Tinha que andar muito pra levar os meninos. Agora não. Que agora com...com o metrô passando lá, melhorou bastante o bairro.

Problemas esses que permanecem quando de sua mudança para outra casa de aluguel, agora no bairro São Marcos (situado na região Nordeste de Belo Horizonte)

São Marcos também, eu fiz muitos amigos, né. Fiquei lá...assim..mas só que me lembra...quando vem assim me lembra que eu pagava aluguel e que era difícil pra mim, sabe? Só meu marido trabalhando e eu não podia trabalhar fora. Então é...quando eu lembro assim é.. eu lembro que eu morava numa casa, que ela era um bar. Aí fechou as portas e dividiu o bar, tipo assim: fazer sala, cozinha, quarto, sabe? E era um lugar que tinha muito goteira, quando chovia era uma coisa aterrorizante. Tinha que por balde aqui, balde ali e era assim mais embaixo, a água entrava pra dentro de casa. Então, assim é uma coisa que...assim ao mesmo tempo que eu tenho saudade, eu sinto alívio de ter mudado de lá (rindo).

Permanece neste bairro até que um de seus irmãos se retira do bairro Flávio Marques Lisboa, passando a alugar para ela e seu marido aquela que hoje seria a sua atual moradia. A sua dificuldade de pagar regularmente o aluguel leva seu patrão a “comprar” a casa para eles por R\$ 3.000,00 (três mil reais), valor este que foi restituído por Flora após a sua demissão do estabelecimento que trabalhava. Quando da realização da pesquisa, há cerca de 15 anos vivia nesta residência.

Deslocando-se pelo mundo do trabalho

Flora começa sua vida no mundo do trabalho como doméstica em uma casa no bairro Gutierrez.

Eu já morava com a minha tia, aí eu fui trabalhar no Gutierrez⁵⁶, com essa...a Dona Benvinda. Aí depois que eu fiquei trabalhando um ano e meio lá, depois e... Quando eu saí de lá, eu voltei pra casa da minha tia. Aí fiquei ajudando minha tia em casa. Na casa dela, lavando, passando, arrumando. Mas assim, sem salário.

No período em que vivia no bairro Santa Inês Flora não trabalhava fora em função dos filhos que acabara de ter. Ao retornar para a região do Barreiro, começa a trabalhar como faxineira (seu primeiro “serviço fichado”) na casa de Paulinho, o dono da sauna que viria a adquirir a casa para ela pagar depois. Trabalhou nesta casa, situada na Avenida Antônio Carlos, mais particularmente no bairro Jaraguá (bairro de classe média da região da Pampulha) por sete anos. A distância era longa: Flora se utilizava de dois ônibus para ir e voltar ao serviço.

Flora passa a depender durante certo período do seguro-desemprego, quando seu marido lhe pede para fazer uma faxina na Savassi, pois onde ele trabalhava estava precisando de alguém para este serviço. Satisfeita com a qualidade da faxina, a dona da casa lhe pede para vir de quinze em quinze dias. Posteriormente, pede pra ela limpar a casa três vezes por semana. Trabalha para esta senhora até ela falecer, momento em que modifica a sua jornada de trabalho, em função da dificuldade das irmãs da antiga patroa em manter o pagamento. É indicada para outra vizinha do mesmo prédio de apartamento.

Recebe, a partir da desistência de uma vizinha sua que também exercia esta função, convite para fazer faxina nos bairros Padre Eustáquio e Buritis. A cadeia de contatos e convites aparece de forma marcante nesta descrição

⁵⁶ Bairro situado na região Oeste de Belo Horizonte. Possui esse nome porque a região do bairro pertencia à rica e tradicional família Gutierrez. Faz divisa com os bairros Barroca e Grajaú e também com dois bairros nobres e valorizados da Zona Sul: Cidade Jardim e Luxemburgo. Em razão disso é considerado uma extensão da Zona Sul, com imóveis de alto padrão, embora oficialmente pertença à região Oeste. (cf. disponível em: <[www. http://pt.wikipedia.org/wiki/Gutierrez_\(Belo_Horizonte\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Gutierrez_(Belo_Horizonte))>). Acesso em: 10 jan. de 2011.)

Apareceu uma faxina no Nova Suíça⁵⁷, porque eu tinha dado uma faxina pra vizinha da Kelly [moradora do bairro Buritis, onde Flora fazia faxina]. E a vizinha da Kelly tem um filho que namora com uma moça, que mora no bairro Nova Suíça.

Aí comentou da minha faxina pra...pra mãe da moça. Aí a mãe da moça me ligou, me pedindo pra ir dá uma faxina. Aí fui dá. Tô lá até hoje também.

Por que ela gostou tanto, que de quinze em quinze dia, eu vou lá pra ela, né. Essa deve ter mais ou menos uns 5 meis. Cinco meses que eu tô lá né. E lá da Savassi, a Sônia falou pra prima dela que eu dava a faxina muito bem. A prima dela me chamou, lá no Gutierrez.

Flora prefere ser diarista a ser empregada doméstica com carteira assinada

Se eu tivesse trabalhando é assim..fichado. Eu taria ganhando salário mínimo. E assim, pra pagar minhas contas, eu ia pagar, e ainda ia ficar faltando. E com o trabalho de diarista eu pago as minhas contas, assim, suavemente. E assim, ainda sobra dinheiro pra mim. Eu ganho muito mais, porque cê vê aí. Se você for fazer a conta aí de uma semana de serviço, né. Tem igual, no Gutierrez, é cinquenta reais. As outras casas tudo...ó do professor [um de seus patrões] é quarenta e cinco, né. Gutierrez também. E nas outras quarenta. Então, se for somar isso tudo aí, dá mais...deve dar o quê uns duzentos e pouco por semana, né.

Profissão de diarista que lhe dá muito orgulho e Flora não aceita que lhe dêem outras denominações

Eu sei o que sou. Sou faxineira. Tem gente que diz que é “Secretária do lar”. Tem patroa que diz que não chama a pessoa de empregada, que diz que é uma secretária. Ora, se ela acha que é uma secretária porque ela não nos paga como tal? Eu gosto de deixar tudo limpinho. O meu serviço é o mesmo com ou sem gente na casa. Por isso as pessoas me indicam. (Narrativa NO deslocamento, 15 de novembro de 2008).

Eu tenho orgulho [de ser faxineira diarista]. Sabe? Eu não tenho vergonha nenhuma. Os outro me pergunta; “Ah, o quê que você faz?” “Sou faxineira”. Eu nem falo assim, muita poucas veiz que eu falo que sou diarista, sabe? Ah, porque as veiz eu só falo que sou diarista, quando a pessoa me pergunta, mas é faxineira de quê? De empresa? Ou de? De? Que empresa, geralmente você é faxineira, mas é... você não é diarista, você recebe por mês. Então eu falo: “Ah não, eu sou faxineira diarista, trabalho nas casas e tal. Onde me chamar eu vou.” (Entrevista, 09 de março de 2011).

⁵⁷ Bairro situado na região Oeste de Belo Horizonte.

Flora relata acerca de outras funções que são agregadas à função de diarista: levar foto de filho da dona da casa para igreja para que ele “saia das drogas”; “arrumar a televisão da patroa”, levar cachorro de dona de outra casa para passear, entre outras tarefas (narrativa NO deslocamento, 10 de dezembro de 2008). Ainda que Flora pontue que estas funções não são de sua responsabilidade e que se aproprie também delas para seus próprios interesses (como “fumar um pouquinho fora da casa”) as condições de exploração e de colocação de tarefas além da faxina são uma constante na sua rotina de trabalho.

Narrativas que denunciam as estratégias de exploração dos patrões e, entre elas, o não arcar com os custos do deslocamento. Para Flora, há um custo físico e econômico de sua parte ao se deslocar para o trabalho. Para os patrões, incluir a passagem no serviço é um “problema”. Das cinco casas nas quais Flora trabalha, apenas três pagam sua passagem. Flora relata que já chegou a desistir de alguns trabalhos, um deles por causa de um homem que ela ficou com medo. Outra desistência se deu porque os patrões ofereceram R\$20,00 – incluindo a tarefa de passar roupa – sem custear a sua passagem. Outra proposta rejeitada por Flora foi de uma casa onde ela receberia R\$140,00 por mês para trabalhar três vezes por semana; valores irrisórios para o volume de tarefas a fazer, bem como para suas necessidades de sobrevivência e cuidado com sua família.

Em outra ocasião, Flora trabalhou na casa de uma engenheira no bairro Cidade Nova⁵⁸. Pegava um ônibus, metrô, e ainda caminhava bastante. Trabalhou nesta casa até que as condições financeiras deixaram de atender às suas necessidades; os patrões chegaram a oferecer R\$ 380,00 “fichado”, mas descontando passagem e “INSS”, o que resultaria em um salário de R\$260,00 pra trabalhar de segunda à sábado.

O apartamento dela tem 3 suítes de luxo, com móveis pesados de vidro e chão de porcelanato. Só o condomínio lá era R\$1000,00. É gente rica. A escravidão acabou !! (Narrativa NO deslocamento, 28 de agosto de 2008)

⁵⁸ Bairro de classe média-alta situado na região Nordeste de Belo Horizonte.

A reflexão acima de Flora entra em tensão com outras, nas quais atribui uma impossibilidade de rejeitar serviços, segundo ela, em função de sua escolaridade

Não consigo ficar parada. No feriado de 21 de abril capinei um terreno de um edifício por R\$50,00. Capino melhor do que meu irmão, porque eu não deixo raízes. A gente não pode ficar escolhendo serviço. Só quando é diplomado. Flora critica irmão e outros parentes por só pegarem serviço “que vem na porta da casa deles”. “Tá sobrando emprego/serviço nas casas”. (Narrativa NO deslocamento, 23 de abril de 2008)

Eu não aceito exploração, mas a concorrência está grande. (Narrativa NO deslocamento, 06 de julho de 2008).

Exploração esta que não a impede de estabelecer laços afetivos e relações solidárias para com os seus patrões

É, tem coisa que a gente não faz por causa de dinheiro não. Eu mesma trabalho para essas senhoras [donas da casa a que Flora se dirigia naquela viagem] por causa do carinho da que faleceu [uma das patroas]. Mas elas me podem pagar só 120,00. Aí eu pedi pra reduzir para uma vez por semana (Narrativa NO deslocamento, 23 de abril de 2008).

Relação com o trabalho que afeta suas relações com seu processo de escolarização

Essa é a nossa rotina. Trabalhar e estudar não é mesmo fácil. Se for pelo desânimo a gente não estuda. (Narrativa NO deslocamento, 28 de agosto de 2008).

Ainda sim, faz menção positiva ao retorno aos estudos, e do cotidiano das aulas no PET

O PET alivia a cabeça. Antes do PET trabalhava com mal-estar, mal-humor. Depois do PET a cabeça ficou mais leve. As aulas não são aquela chatice, são divertidas. (Narrativa NO deslocamento, 28 de agosto de 2008).

À época da pesquisa de campo, Flora obtinha, no somatório das casas em que trabalhava, cerca de R\$ 600,00 (seiscentos reais) por mês⁵⁹. Sobre as formas de trabalhar, Flora expressa sua preferência: a ausência dos patrões na casa, condição de maior liberdade na condução de seu trabalho

⁵⁹ À época da pesquisa, o salário mínimo em questão era de R\$ 415,00 (quatrocentos e quinze reais).

Quando eles estão em casa, você só pode limpar onde eles estão quando eles saem daquele lugar. Às vezes só falta um lugar e as pessoas não dão licença pra você limpar de jeito nenhum. (Narrativa NO deslocamento, 10 de dezembro de 2008).

Aprendizado de “ser diarista” que, pela via das redes de contatos, lhe permite uma “senha de acesso” aos locais da cidade, ainda que com seus problemas e interdições, como a questão financeira e as questões envolvendo gênero e violência, que serão tratadas posteriormente neste trabalho.

O Barreiro “ontem” e “hoje” de Flora

Ao mencionar sobre o seu bairro nos dias de hoje, um ponto se torna recorrente e central. Trata-se da violência, que lhe impõe medos e restrições no seu deslocar

Sabe? As pessoas...tem pessoas boas e pessoas ruins. Só que aqui, ultimamente, você tem que ter horário de chegar e pra sair é muita dificuldade, porque assim? Não é que todo dia tem tiroteio, isso e aquilo não. Mas... só por... por ter tido algumas ocasiões que tinha. Você já fica com aquele medo. Então assim, se eu pudesse, eu mudaria daqui.

Então a gente fica em pânico, porque... você não sabe se vai sair e se vai voltar vivo. Que, de repente, você tá saindo na rua aí, e tá matando um, porque você viu, você morre também. Então mais é o que eu tenho a falar sobre violência, é isso. Por que eu tenho vivido, né! Assim é...visto assim...na realidade mesmo. Não é só pelos jornais, pelas revistas.

Leitura de bairro que contrasta em muito com suas memórias de infância, quando sua mãe ainda era viva

Meus primos vinha passear aqui nos dias de domingo e a gente saía. Que aqui atrás tem uma mata, né. Uma reserva ecológica, né. Quer dizer, dizem que é uma reserva. Então, a gente saía pela mata passeando, sabe? Ia eu, meus primos. Entranhava no meio da mata, aí e sumia. Só voltava de tardinha.

Então, era uma coisa assim. Era uma delícia, menino. E quando a gente também brincava de...de...assim dava de tardinha assim, todo mundo na rua brincando de queimada. E podia ficar até meia-noite, brincando na rua, que não tinha perigo nenhum, né. Então, era uma coisa assim que me marcou muito. Quando eu volto ao passado eu lembro muito das travessuras que a gente fazia pela mata. Ia matar é...passarinho (risos).... com bodoque. Fazia arapuca, né, era divertido, a infância. Nó...é isso que me lembra. E assim...eu acho até mesmo, pelo fato de eu ter mãe, né. Então, quando eu volto no

passado, eu procuro sempre lembrar da...dessa ocasião que ela tava viva e que..era...foi a época mais feliz que eu tive, né.

Uma alteração nos índices de violência que muda o cotidiano e o próprio deslocamento, este último como produtor e produto/expressão deste mesmo cotidiano. Flora permanece boa parte de sua juventude no bairro Flávio Marques Lisboa. Memórias que tocam suas experiências de transgressão, das quais se recorda com muita alegria, o que sob certo aspecto lhe confere outras relações de gênero, distintas de sua irmã, Cíntia

Que hoje em dia é tudo liberal, né! Mas, antigamente pra você saí, pra passear, principalmente sozinha, era “Deus nos acuda!”. Então, meu pai era aquele homem que falava: “Ó, eu vou sentar aqui, você cata é quarenta e três - vamos supor, falando número por alto - cabelo branco na minha cabeça. Quando chegar os quarenta e três, eu deixo você saí”.

Aí quando chegava no número que ele tinha falado, ele falava “Não, você tá me enganando. Tem que tirar mais”. E ali ia...ia enrolando, me enrolando até que passava da hora. “Não. Não vai sair”. Aí teve uma época, na minha juventude, que eu passei a falar assim, quando dava um determinado horário: oito horas! Eu falava: “Bença, pai. Vou dormir”. Aí deitava na cama e ia dormir. Quando ele deitava pra dormir, eu arrumava a cama com os travesseiro assim, cobria e pulava o muro e ia pra festa (risos Cláudio). E quando ia dando mais ou menos o horário, que eu via, que ia amanhecendo o dia assim, eu voltava correndo, pulava o muro de novo, deitava na cama e ele nem percebia. Mas teve uma determinada época, que ele arrumou um cachorrão “fila” [raça do animal]

Aí quando foi um dia...num dia assim...da minha escapada. Eu voltei, mas eu não contava que ele tinha soltado o cachorro. E o cachorro tava solto no quintal. Na hora que eu pulei o muro (risos Flora), o cachorro me pegou (risos Flora). E naquela gritaria toda, meu pai acordou (risos Flora) e veio olhar o quê que era, né. Além, de eu ter sido mordida pelo cachorro, ainda levei uma surra por ter fugido (risos Flora). Mas a minha juventude, o que eu lembro é isso. Era muito namoradeira e fazia de tudo pra...pra fugi e diverti. Não me importava depois. Eu queria diverti, né? É isso que me lembro só.

Um tempo que, segundo Flora, “não tinha tanta violência”, ou ao menos, esta não pautava suas memórias e preocupações

Só que antigamente não tinha [violência]. Igual eu te expliquei, que antigamente podia ficar na rua a noite inteira que, que você não via nada. Era a coisa mais difícil que tinha, era você ouvir...quando você ouvia assim: “Assaltou a casa de fulano!”. Você ficava admirada, sabe? Por que não existia.

Temos aqui o contraste entre a melhoria da estrutura ao longo do tempo e o crescimento da violência

Ah, eu tenho vontade de mudar, justamente por causa da violência. Que quantos vizinhos assim...aqui, a região aqui eu não tenho nada que queixar. É muito boa, sabe?

Tudo. Agora é...em questão assim, é...de...de saúde, essas coisas assim é que meio precária, né. Antigamente, o Júlia ali [Hospital Júlia Kubtscheck]. Só que o Júlia, também, ultimamente, não tá atendendo muito bem. Quando você precisa, manda pro UPA [Unidade de Pronto Atendimento], né. Não querem saber de atender. Então é...assim é...eu falo assim, é...preciso de banco, tem vários bancos ali, no balão [rotatória] mesmo ali você encontra. Escola aqui tem um monte, né. O posto de saúde também eu acho assim, muito bom. Pelo menos pra mim, todos os exames que eu precisei, eu fiz pelo posto e eu nunca demorou muito. Agora tem gente que não dá sorte, né.

A minha vontade de mudar daqui é só por conta da violência mesmo.

Ó, no Barreiro é...igual eu tava te explicando aí . Tem assim. Evoluiu muito, muito. Coisas que, não tinha no Barreiro, hoje tem muito, sabe? Assim, vários comércios. Igual você precisa comprar uma roupa, você já não precisa ir no centro. O Barreiro assim, se você for descer lá em baixo, bem dizer, tá quase igual ao centro [de Belo Horizonte] mesmo.

Então a coisa boa que o Barreiro tem no passado, que antigamente não tinha tanta violência. Você podia, é assim...você quase não ouvia falar em droga. E agora com ...ele cresceu, melhorou numa parte, piorou na outra. Porque ao mesmo tempo que ele evoluiu, sabe? Assim em termos de comércio e outras coisas mais, ele evoluiu também na...violência.

Se fosse tirar...[a violência]. Vamos supor que não tivesse violência. Nó, era um bairro ótimo de se morar. Não tinha nada, queixa nenhuma a fazer sobre aqui.

Flora lança sua percepção sobre a escalada da violência em sua região

(...) quando eu lembro na minha juventude, que morria alguém e a gente ficava sabendo, podia ser longe que fosse, a gente procurava um meio de ir até lá pra poder vê.

Sabe? Então é...hoje em dia é normal. Ah, matou fulano ali em baixo, você: "Ahhh!". É como se fosse assim, uma coisa assim que, como é que eu posso explicar? Uma rotina, sabe? Uma coisa normal mesmo. O anormal é você saber que, que o bairro tá quieto, que o bairro não tá tendo assalto, que não tá matando ninguém. Aí, o anormal é isso. Mas o normal é você ver morte, bem dizer uma vez por mês, duas vez.

Flora, que possui três filhas e um filho, se preocupa com a violência que os cerca na região, e reconhece uma impotência diante desta situação

Pedindo a Deus somente [a forma que Flora lida com o sair dos filhos]. É, porque não tem jeito. Eu não posso fazer meus filhos parar de estudar. Eu não posso deixar de trabalhar. Quando eu tenho que... tem serviço aí, que eu chego nove, dez horas da noite. Não tenho condições. Então, tem que pegar é com Deus mesmo, então. Porque com o resto? Não tem como assim, você organizar não, por que, de repente, a rua tá calma. As duas vezes que mataram os rapaz, tava calminha a rua, sabe? Calma. Você nem suspeitava. Você dentro de casa, assistindo televisão, você só escuta os tiros. Quando você sai lá fora, já tem um morto.

Então, como você adivinhar? “Ah, eu vou saí hoje. Ah, não. Hoje eu não vou saí porque hoje vai ter um assassinato aqui”. Não tem como, sabe? É uma coisa que é de momento. Ela acontece de repente.

Eu saio. Simplesmente, eu saio, pedindo a Deus que me ajude voltar pra casa. Meus filhos voltar para casa, tudo são e salvo, né! Mas é...quanto a isso, de dizer que tem...não tem como. Não tem nem palavras pra dizer, porque é uma coisa que não tem como você prevenir.

Situação que é resultado do fato de seu bairro ser uma espécie de território não pertencente a nenhuma vila dominada pelo narcotráfico e, justamente por isso, é o lugar onde se dá o “acerto de contas”

Aí, então é assim é. Quando... porque um rival não vai no...no....na área que o outro fica, né? Então assim, eles pega mais nos bairros, porque nos bairro é mais fácil encontrar, por exemplo, está sabendo; “Ah, fulano, tá no bairro tal.”. Então, eles vai lá e executa no bairro mesmo. Não espera. Não vai na vila. Igual ontem mesmo. Ontem a Vila Cemig e o Conjunto Esperança era um tiroteio só, sabe? Mas, só que não atingiu a gente aqui em baixo, porque o foco foi só dentro da vila. Mas quando desce aqui pra baixo aí...aí a coisa piora, sabe?

Violência esta que determina “leis” de convivência em sua região

A gente tem medo. Mas até hoje é assim, por exemplo, porque aqui no Barreiro tem uma lei. O bandido que manda na Vila Cemig... pôs uma lei, que se um bandido lá de cima descer e assaltar aqui, nessa região. No outro dia ele tá morto. Então, aqui diminuiu muito assalto. Aqui ninguém. Antigamente, essa mercearia você pode ver que tem grade. A padaria tem grade. Era assalto todo dia. Agora tem o quê? Tem mais de ano, que ninguém assalta a padaria. Ninguém assalta

as casas. Porque, se assaltar, no outro dia tá o presunto lá. Então assim, é um modo e assim. Tipo assim, na mesma hora que...que...o bandido...o bandido é assim, é ruim, num ponto ele melhorou o bairro também. Antigamente se roubava, se matava qualquer um. Hoje em dia não. Eles dão uma ordem e é acatada. Eles tem mais medo do bandido que comanda a área do que da polícia.

Gênero, trabalho pesado e violência. Elementos com os quais Flora precisa se deparar para deslocar-se, na cidade e na vida.

Abordando parte das histórias de vida, das “viagens no tempo” de Flora, Cíntia, Reinaldo e Lucas, podemos identificar elementos importantes que constituem suas “Experiências” (Erfahrung), base para as relações que estes travam com a cidade de Belo Horizonte; cidade que, junto com outras, são apresentadas predominantemente pelo trabalho, este último aparecendo como uma possível “senha” para o acesso e a apropriação pelos sujeitos pesquisados.

Como “camponeses” (para usar a figura benjaminiana no texto do “Narrador”) eles se deslocam a partir das “cidades” que se desdobram em suas vidas, cujas memórias revelam seus “outros possíveis”, seus projetos. A cidade que concilia Natureza e Progresso, como é o caso de Reinaldo; a cidade em que infra-estrutura não vem acompanhada da violência, como é o caso de Flora. A “cidade de Lucas”, dotada de infra-estrutura, tranquilidade, não-violência e uma relação espaço-tempo mais digna com seu corpo. Por fim, a “cidade de Cíntia”, afastada da dicotomia companheirismo/proteção X liberdade/privacidade.

Uma vez abordados os “camponeses” que “viajam no tempo”, passaremos à constituição da experiência que ocorre com os “marujos”. O que eles retiram da cidade de Belo Horizonte no seu “navegar”, bem como o que deles é demandado e exigido para esta prática cotidiana é o objetivo dos capítulos subseqüentes, “estações de parada” nas quais pretendo abordar seus processos de formação

PRIMEIRA PARADA DA INVESTIGAÇÃO – COMO LIDAR COM O TEMPO: ENTRE ESCOLHAS E INTERDIÇÕES

*A rua ensurdecadora em minha volta se agitava.
Alta, magra, em grande luto, dor magestuosa
Uma mulher passou, com a mão pomposa
Levantando, balançando a grinalda e debruns;
Ágil e nobre com sua perna de estátua.
Eu bebia inquieto como um extravagante,
Em seus olhos, céu lívido onde germina o furacão
A doçura que fascina, e o prazer que mata.
Um relâmpago... Depois a noite! - fugitiva beleza
Cujo olhar me fez de repente renascer,
Não te verei eu mais senão na eternidade?
Em outro lugar; bem longe daqui! Tarde demais! Talvez
nunca!
Pois ignoro pra onde você foge, não sabes pra onde eu
vou
Oh você , que eu tivesse amado, oh se você soubesse
disto!*

*A Uma Passante
Charles Baudelaire⁶⁰*

Tradução de Nanci Rodrigues Zurmely

A passagem acima, um dos poemas de Baudelaire (presente em sua obra “As Flores do Mal” e brilhantemente trabalhada por Walter Benjamin no trabalho das “Passagens de Paris”) possui diversas chaves de leitura para a emergência da cidade moderna que se consolidava na Europa do século XIX. Para nosso propósito aqui, central é pensar o aumento das massas passantes na cidade, emergindo seus cidadãos em relações de uma liberdade e anonimato nunca antes experimentadas.

Mas há ainda outro elemento: trata-se não só dos encontros fortuitos, mas principalmente, dos encontros fugidios e efêmeros. Marca da cidade moderna, as pessoas “aparecem” e “desaparecem” em um piscar de olhos: constituem relações de um “amor à última vista”; são parte de um fluxo incessante e cada vez mais veloz

⁶⁰ La rue assourdissante autour de moi hurlait. / Longue, mince, en grand deuil, douleur majestueuse, / Une femme passa, d'une main fastueuse / Soulevant, balançant le feston et l'ourlet; / Agile et noble, avec sa jambe de statue. / Moi, je buvais, crispé comme un extravagant, Dans son oeil, ciel livide où germe l'ouragan, / La douceur qui fascine et le plaisir qui tue. / Un éclair... puis la nuit! - Fugitive beauté / Dont le regard m'a fait soudainement renaître, / Ne te verrai-je plus que dans l'éternité / Ailleurs; bien loin d'ici! Trop tard! Jamais peut-être! / Car j'ignore où tu fuis, tu ne sais où je vais, / O toi que j'eusse aimée, ô toi qui le savais!

de pessoas e de coisas, que dão um caráter de polirritmia e uma certa fugacidade aos tempos da cidade. Polirritmia esta, porém, que possui um valor orientador: ser cada vez mais rápida para ser mais “eficiente”. Tratar do fenômeno da velocidade (poderíamos dizer, da alta velocidade) como valor social/valor moral é o objetivo desta seção. Para tanto, iniciarei as reflexões a partir da idéia de tempo, ou melhor, de sua compressão em conjunto com o espaço na sociedade contemporânea.

Em relação às reflexões sobre o tempo, David Harvey (1992, p.189) vai nos dizer que, *“de uma perspectiva materialista, podemos afirmar que as concepções do tempo e do espaço são criadas necessariamente através das práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social”*. O autor vai nos falar de um fenômeno de compressão do espaço-tempo advinda da organização e das transformações do modo capitalista de produção. Em especial no período posterior à Segunda Guerra Mundial, a pauta da necessidade do aumento da velocidade e do encurtamento de tempos e espaços seria a marca das sociedades contemporâneas.

Ainda a esse respeito, Bárbara Adam (1992), ao abordar as questões relacionadas ao avanço da tecnologia e à temporalidade, ressalta que hoje tempo e espaço encontram-se desacoplados e relativizados. Com o avanço vertiginoso dos meios de transporte e principalmente de comunicação, *“vivemos hoje os tempos da instantaneidade e da simultaneidade”* (op.cit.,p. 177).

Conforme tratado por Bauman (1999), a mobilidade é um fator de distinção das pessoas, uma vez que a mesma se produz e se distribui de forma desigual. Conseqüência desta situação é a existência de diferentes ritmos/cadências para os mais diferentes sujeitos, implicando em uma apropriação diferenciada da própria cidade. Em se tratando das cidades brasileiras, citamos os dados apresentados por Gomide (2003) – relator do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) – acerca das condições de mobilidade urbana dos habitantes conforme sua situação social. Entre estes dados, temos:

o índice de mobilidade (número de viagens/dia) das pessoas com renda familiar superior a 20 salários mínimos é 125% maior do que o das pessoas da faixa de renda inferior a 01 salário mínimo; as pessoas com renda familiar de 02 salários mínimos realizam cerca de 60% de seus deslocamentos a pé, enquanto as pessoas com renda familiar acima de 20 salários mínimos realizam 80% de seu deslocamento por meio motorizado; o tempo médio de deslocamento para o trabalho da classe com renda de até um salário mínimo pode chegar a 1 hora e 25 minutos, enquanto as pessoas com renda familiar acima de 20 salários mínimos gastam em média 30 minutos. (GOMIDE, 2003, p.12).

Nestes termos, percebemos verdadeiras assincronias urbanas nas práticas cotidianas realizadas na metrópole. A distribuição e a vivência de seus ritmos e de seus tempos não são iguais para todos, o que nos leva a questionar os argumentos de Bárbara Adam: para quem afinal se dá a vivência da “simultaneidade” e da “instantaneidade”? Ainda que consideremos estas características como valores sociais na contemporaneidade, ou seja, premissas de um contexto que visa cada vez mais a aceleração, há que se perguntar como elas se manifestam de fato no cotidiano das pessoas e que novas desigualdades carregam consigo. Nesta perspectiva, Maura Verás (2001) nos fala de sociotemporalidades, nas quais a cidade capitalista fraturada, segmentada pelas classes sociais, apresentaria diferentes tempos, em função de uma topografia da desigualdade social. Para a autora

(...)o tempo metropolitano, quer sincrônico, quer diacrônico, cede-se em diferentes sociotemporalidades, pois simultâneo no mundo informacional, contém assincronias, arritmias nos diferentes espaços locais, condicionando-se, assim, tempo e espaço. O tempo vivido é o tempo do homem concreto – das diferentes classes sociais, vivendo situações específicas no cotidiano (op.cit., p.10)

Ao tratar esta distribuição não-eqüitativa dos tempos e das formas de apropriação da cidade pelos sujeitos, faz-se necessário analisar a emergência da idéia de velocidade/rapidez como um valor social que busca orientar a vida das pessoas na modernidade. É o que será tratado a seguir.

Tempo, espaço, mobilidade e velocidade: de grandezas físicas a valores sociais

Nesta seção, pretendo abordar um movimento de inflexão que a idéia de “tempo” tomou nas sociedades industriais modernas. Sob a égide do capitalismo e da máxima “*Tempo é dinheiro*”, a idéia de tempo como algo linear, objetivo e homogêneo passa a estruturar também dimensões de caráter ético-moral. O fenômeno do aumento da velocidade nos processos de produção, bem como nos demais processos societários, desloca-se de uma *forma de mensuração* para um *valor social*. Conforme nos relata Edward Thompson (1998) houve um deslocamento na notação interna de tempo na Modernidade, passando de uma estrutura orientada por tarefas – em que o ritmo natural condiciona o tempo social, sendo, portanto, determinado pela lógica da necessidade – para uma outra notação, orientada pela maximização da produção e o acúmulo de capital. Um dos elementos primordiais para esse deslocamento foi, segundo o autor, a criação de uma nova cultura, na qual o ócio passa a ter uma conotação extremamente negativa. Sobre esta relação entre ócio e pecado, Thompson (1998, p. 302) afirma que

O puritanismo, com seu casamento com o capitalismo industrial, foi o agente que converteu as pessoas a novas avaliações do tempo; que ensinou às crianças a valorizar cada hora luminosa desde os primeiros anos de vida; e que saturou as mentes das pessoas com a equação ‘tempo é dinheiro’.

Segundo Norbert Elias (1998), o tempo é um “símbolo social” que é criado como uma forma de orientação e que exerce uma coerção inexorável sobre os indivíduos. Nas palavras do autor “*a atividade de determinação e o conceito de tempo são inseparáveis da representação geral que os homens têm de seu universo e das condições em que vivem nele*” (p.141). Possuindo um vínculo com a forma de organização social de que faz parte, o tempo é produto e produtor desta mesma sociedade, variando conforme a mesma. E, uma vez institucionalizado, o tempo passaria a exercer, sobre a estrutura de personalidade dos indivíduos, formas particulares de percepção, comportamento e de sensibilidades. Esta nova noção de tempo – notadamente tratada como algo linear, homogênea, matemática e impessoal – vai se desdobrar na constituição de outro valor, como parte do próprio

processo de acumulação do capital: a *alta velocidade*, que por sua vez incidirá nos processos de urbanização. A velocidade, pensada no início da modernidade como uma grandeza física (em especial a partir das obras de Galileu e de Newton), passaria a integrar-se como um valor social. Assim, se o tempo é um *símbolo social*⁶¹ orientador das práticas sociais, naquilo que Nobert Elias denominou como “processo civilizador”, a velocidade por sua vez “desloca-se” para a condição de um valor social cuja prescrição passa a ser justamente a de sua maximização: da grandeza física *velocidade* passamos ao axioma da *alta velocidade*.

Denise Sant’Anna (2001), ao abordar as relações entre cidade e tempo, identifica, na maximização da velocidade, um valor orientador que estaria presente em nossas subjetividades contemporâneas. Tomando como emblema da alta velocidade a história do automóvel (particularmente na cidade de São Paulo) a autora critica a sua primazia na organização da cidade em torno deste artefato técnico, em detrimento da condição de pedestre. Conseqüência disto seria um movimento de formação de personalidades narcísicas, em um mundo que quanto mais se acelera mais retira essas pessoas de sua história e de sua geografia; retira, portanto, cada pessoa de cada uma das outras, nos colocando como “*organismos que não tem outro tempo além daqueles dos reflexos desprovidos de toda reflexão*” (op.cit, p.48)⁶². Desta forma, a autora defende reconsiderar a lentidão, entendendo que esta “*tem que acolher a espessura do tempo, o peso de sua presença, a riqueza ofertada pela variação de seus ritmos*” (op.cit., p. 18)

⁶¹ A influência tamanha de uma perspectiva de conceber o tempo (notadamente como algo linear, mensurável e homogêneo) acarretaria, inclusive, na perda de compreensão do mesmo como uma produção cultural, chegando a ser “fetichizado” pelos sujeitos que com essa produção simbólica se relacionam. Para Elias (1998) à medida que um padrão de referência para se determinar o tempo é institucionalizado ele passa a ser considerado como algo autônomo e independente dos processos aos quais ele se propõe a determinar. Segundo o autor, este “fetichismo” exercido pelos relógios na linguagem e no pensamento dos homens é que levaria Newton a conceber o tempo como um fluxo objetivo e não como uma síntese conceitual, elaborada a partir de demandas social e historicamente construídas.

⁶² Conseqüências desta prescrição da velocidade se desdobrariam inclusive na estética corporal na contemporaneidade. Segundo Sant’Anna (2001), vivemos hoje uma “estética do aerodinamismo”, marcada pela pele lisa, juventude e agilidade. Nos dizeres da autora, tal estética seria marcada por “*corpos longilíneos, capazes de mostrar agilidade e flexibilidade, especialmente no trabalho*”, que forneceriam por sua vez um “*atestado de decência e elegância incontestável*” (p.43). Teríamos, portanto, o surgimento de uma estética da magreza e da pele lisa sem irregularidades como desdobramentos de uma estética da velocidade.

Também Milton Santos opera uma análise crítica do primado da rapidez e da alta velocidade nas sociedades contemporâneas. Este autor estabelece como contraponto a esta lógica que “*a força dos fracos é seu tempo lento*”, e que, “*nosso esforço deve ser o de buscar entender os mecanismos dessa nova solidariedade, fundada nos tempos lentos da metrópole e que desafia a perversidade difundida pelos tempos rápidos da competitividade*”. (SANTOS, 1997, p.86).

Paul Virilio (1996), por sua vez, ao estudar as relações entre velocidade e política na constituição da civilização ocidental, vai destacar o fenômeno da “Velocidade de Assalto”. O autor vai converter em sua análise a idéia de equivalente geral de riqueza (proposta originalmente em Marx) em *equivalente geral de velocidade*, a partir de análises sócio-históricas das figuras do proletário-soldado e do proletário-operário, substituídos cada vez mais pelos engenhos técnicos. Definindo as sociedades contemporâneas como *sociedades dromocráticas*⁶³, Virilio (1996) aborda a constituição de um atual “*Estado de Urgência*”, no qual “*parar significa morrer*”.⁶⁴

Outro autor fundamental para compreender as relações espaço-temporais nas cidades modernas é Richard Sennett. Em sua obra *Carne e Pedra*, o autor aborda as profundas modificações nas cidades ocidentais decorrentes da obra de William Harvey, cardiologista do século XVIII que revoluciona a compreensão do mecanismo circulatório. Sua obra *De Motu Cordis*, de 1628, torna-se ponto crucial para se modificar a percepção acerca do coração, outrora “sede do amor e da coragem” para a idéia de uma “bomba hidráulica”. Compreensão circulatória e maquinica do corpo⁶⁵

⁶³ “Dromo” aqui é um prefixo grego usado pelo autor que significa errância, movimento. Desta forma, sociedades dromocráticas seriam aquelas que se organizam em torno da necessidade incessante de movimento.

⁶⁴ Ao abordar a exaltação de um corpo-velocidade, o autor aborda o nazi-facismo alemão como uma das figuras emblemáticas da relação entre velocidade e política, de que forma que “*desde a origem o corpo soberbo do Homem de Assalto, do ariano louro e naturista, é deliberadamente exibido pela propaganda nazista. Aquilo que o estádio de Berlim coloca em cena na celebração da liturgia olímpica é muito precisamente uma hierarquia dos corpos na velocidade de penetração. O corpo esportivo é um corpo pritânico, ele próprio projétil e projetante. A exaltação do recorde da velocidade ou de distância é a do assalto, o princípio mesmo da performance esportiva. Essa contagem regressiva no tempo e no espaço é apenas a teatralização da corrida para sua ‘grandeza absoluta’, daquela carga militar que começa com uma marcha lenta e geométrica e prossegue com uma aceleração cada vez mais forte do corpo para chegar ao seu sprint final*” (VIRILIO, 1996, p. 110).

⁶⁵ A obra de Harvey acerca da circulação sanguínea teria inspirado René Descartes que, ao separar a *res cogitans* (alma) da *res extensa* (corpo), atribuiria a este último o papel de uma maquinaria com princípios mecânicos próprios. Metáfora corpo-máquina que balizaria toda a história das ciências biomédicas e a autorização da idéia de corpo como algo da ordem da natureza que, por ser separada do homem, lhe é atribuído as prerrogativas de domínio e controle sobre as mesmas. Domínio sobre o

que será apropriada por médicos, economistas e urbanistas que estabelecerão, entre outras coisas, a metáfora das ruas como veias e artérias, e o primado higiênico-científico e político da circulação. Segundo Sennett (2003)

A revolução médica parecia ter operado a troca da moralidade por saúde – e os engenheiros sociais estabelecido a identidade entre a saúde e locomoção/circulação. Estava criado um novo arquétipo da felicidade humana. (op.cit., p.214)

Arquétipo de felicidade que traz em seu bojo a constituição de outro fenômeno nas cidades modernas: a figura do individualismo urbano, apartado de sua história e geografia, de forma que *“juntos, individualismo e velocidade amortecem o corpo moderno; não permitem que ele se vincule”* (SENNETT, 2003, p.265). Nas palavras do autor

Valorizada tanto pela medicina como pela economia, a circulação criou uma ética da indiferença. O corpo secular em infindável locomoção corre o risco de ignorar essa história, ao perder suas conexões com outras pessoas e com os lugares através dos quais se move. (op.cit., p.215)

Prescrição de circulação que interfere no próprio meio ambiente, alvo também das prescrições do culto à alta velocidade⁶⁶. Segundo Virilio (1993)

(...)depois da empresa ferroviária do século XIX e do desenvolvimento de um sistema de estradas que se tornou continental, um último tipo de poluição da extensão geográfica pelo transporte supersônico e pelos novos meios de comunicação...com os danos que isto supõe para o sentimento de realidade de cada um de nós...A perda de sentido de um mundo que, a partir de agora, foi tornado menos *INTEIRO* do que *REDUZIDO* por tecnologias que, ao longo do século XX, para além da “velocidade de escape” da atração terrestre (28.000 km/h), atingiram a velocidade absoluta das ondas eletromagnéticas. De onde a urgente necessidade política de repensar esta *lei do menor esforço* que desde sempre esteve nas origens de nossas tecnologias. (VIRILIO, 1993, p.117-118, grifos do autor).

corpo que se estende não só na medicina, como também na educação (cf. SILVA, 2001; OLIVEIRA; SILVA, 2001) e na conformação das cidades modernas.

⁶⁶ Como exemplos emblemáticos dessa relação teríamos, segundo Virilio (1993), as figuras do autódromo, do estádio e do hipódromo, ambientes artificialmente construídos para o feito da velocidade extrema, de modo que *“uma tal instrumentalização do espaço indicando a modificação não somente do corpo do atleta treinado para ultrapassar seus limites, ou dos animais de corrida, mas ainda a transformação da GEOMETRIA dos meios no qual se dão estas performances motrizes, a inserção em circuitos fechados destes grandes equipamentos esportivos prefigurando sua redução a círculos, o fechamento definitivo de um mundo tornado orbital não somente para os satélites em torno da terra, mas igualmente para os meios de comunicação”*. (op.cit., p.117, grifos do autor)

Argumento este que também é corroborado por Vasconcellos (2001) quando de sua análise da configuração da circulação urbana no Brasil e sua relação com a modernização capitalista

Dadas as condições de modernização capitalista brasileira, as classes médias transformaram-se nos agentes econômicos mais relevantes para ter sua circulação otimizada. Assim, os investimentos públicos no sistema de circulação apoiaram principalmente a reprodução adequada das classes médias, como parceiros preferenciais da modernização capitalista conservadora, enquanto mantinham as classes trabalhadoras submetidas a condições inadequadas de transporte. Não importa, a princípio, que esta circulação mais “fluida” apresente um custo adicional – uma “externalidade” – na forma de acidentes de trânsito: a necessidade de circular, extrair a mais valia e acumular capital é mais importante para o sistema. Parafraseando Fernando Pessoa, “*circular é preciso, viver não é preciso*” (VASCONCELLOS, 2001, p.193, grifos meus).

Implicações que nos remetem ao lugar dos próprios artefatos técnicos (entre eles os meios de transporte) como uma questão política e ecológica

Daí a urgência de acrescentar à ecologia da natureza uma ecologia do artifício das técnicas de transporte e de transmissão que exploram literalmente o campo das dimensões do meio geofísico e degradam sua amplitude (VIRILIO, 1993, p.116).

Idéias de alta velocidade e de circulação como valores que são marca da cidade na Modernidade. Corroborando e ampliando estas leituras, Walter Benjamin (1985a, 1985b, 1989) vai apontar, na Paris do século XIX, a realização de uma “educação dos sentidos” derivada, entre outras coisas, da necessária aceleração da vida urbana e da necessidade de circulação e da exposição das mercadorias (exposição esta que tem caráter de destaque na obra do autor). Para tanto, o autor descreve este contexto realizando a distinção entre *Experiência* e *Vivência*. Em relação à noção de “Experiência” (Erfahrung) o autor aponta a mesma como aquela que leva o sujeito à produção e criação ativa da realidade, em oposição à noção de “Vivência” (Erlebnis). Esta última é constituída pela reação/resposta “passiva” dos sujeitos à necessidade de absorção dos “choques” da cidade moderna.

Conseqüência disto é que, com o desenvolvimento da cidade moderna, o tempo predominante seria o tempo do “predador urbano”, no qual os sentidos, em especial o olhar, seriam treinados a reagir a mais simples gestualidade, esta última também formatada na lógica da prontidão e da velocidade. Desta feita, o autor aborda a ameaça que a aceleração das cidades representa para a formação dos sujeitos. Para Alexandre Vaz (2001), Walter Benjamin é, neste contexto, psicanalista do espírito urbano, que pelo desvio procura entender a norma, identificando no flâneur (figura ao mesmo tempo literária e metodológica) a antítese e a resistência ao ritmo urbano, de forma que

O ritmo da produção industrial não determina o tédio necessário para que se possa experienciar, mas a monotonia que se desenvolve com a aceleração, que produz não mais que o eterno retorno ao mesmo. O flâneur é desta monotonia um opositor exemplar, já que para ele o progresso deveria seguir o ritmo da tartaruga de estimação que se leva às galerias para passear (VAZ, 2001, p.51, grifos do autor).

Passado quase um século e dialogando com esta linha de raciocínio, Jorge Larrosa Bondía (2002) vai argumentar de forma similar que, nos tempos atuais, uma sociedade da informação e da alta velocidade coloca-se como ameaça à experiência. Para o autor

(...) a experiência é cada vez mais rara, por falta de tempo. Tudo o que se passa passa demasiadamente depressa, cada vez mais depressa. E com isto se reduz o estímulo fugaz e instantâneo, imediatamente substituído por outro estímulo ou por outra excitação igualmente fugaz e efêmera. O acontecimento nos é dado na forma de choque, do estímulo, da sensação pura, na forma de vivência instantânea, pontual e fragmentada. A velocidade com que nos são dados os acontecimentos e a obsessão pela novidade, pelo novo que caracteriza o mundo moderno, impedem a conexão significativa entre acontecimentos. Impedem também a memória, já que cada acontecimento é imediatamente substituído por outro que igualmente nos excita por um momento, mas sem deixar qualquer vestígio. O sujeito moderno não só está informado e opina, mas também é um consumidor voraz e insaciável de notícias, de novidades, um curioso impenitente, eternamente insatisfeito. Quer estar permanentemente excitado e já se tornou incapaz de silêncio. Ao sujeito do estímulo, da vivência pontual, tudo o atravessa, tudo o excita, tudo o agita, tudo o choca, mas nada lhe acontece. Por isso, a velocidade e o que ela provoca, a falta de silêncio e de memória, são também inimigas mortais da experiência (op.cit., p.23, grifos meus)

Argumento este ratificado na seguinte passagem da obra de Walter Benjamin, *O Narrador*: “Se o sono é ponto alto do relaxamento corporal, o tédio é o do espiritual.

O tédio é o pássaro de sonho que choca os ovos da experiência” (BENJAMIN, 1985a, p.204). Distensão/dilatação temporal, portanto, tomada como imprescindível para a constituição e transmissão da Experiência.

Nesse contexto de compressão das relações espaço-tempo, da produção da simultaneidade e instantaneidade e de ascensão do primado da alta velocidade com um valor na sociedade contemporânea, entendo que o deslocar-se de trabalhadores pela cidade de Belo Horizonte (em especial no que tange aos seus usos do transporte coletivo) encontra-se em meio a uma ambigüidade, quase um paradoxo. Por um lado, suas formas e tempos de deslocamento podem ser tomados como resultado de um processo de exclusão/segregação, mediante uma distribuição não-equitativa das velocidades nos espaços-tempos de deslocamento. Por outro lado, ao encerrar outras temporalidades, suas formas de “se deslocar” podem representar a possibilidade de experimentação de outras relações espaço-tempo: por conseqüência, formas de “se deslocar”, a princípio consideradas mais lentas, poderiam representar condições de outras formas de sociabilidade e de relação com a cidade, nas quais o primado do aumento da velocidade como valor social seria colocado em questão. Esta tensão é defendida da seguinte forma por Milton Santos

A literatura que glorifica a potência inclui a velocidade como esta força mágica que permitiu à Europa civilizar-se primeiro e empurrar, depois, a “sua” civilização para o resto do mundo. Se velocidade é força, o pobre quase imóvel na cidade, seria o fraco, enquanto os ricos empanturrados e as gordas classes médias seriam os fortes.

Creio, porém, que na cidade, na grande cidade atual, tudo se dá ao contrário. A força é dos “lentos” e não dos que detêm a velocidade elogiada por um Virilio⁶⁷ em delírio ou um Valery sonhador. Quem, na cidade, tem mobilidade – e pode percorrê-la e esquadrinhá-la – acaba por ver pouco da Cidade e do Mundo. Sua comunhão com as imagens, frequentemente prefabricadas, é a sua perdição. Seu conforto, que não desejam perder, vem exatamente do convívio com essas imagens. Os homens “lentos”, por seu turno, para quem essas imagens são miragens, não podem, por muito tempo, estar em fase com esse imaginário perverso e acabam descobrindo as fabulações. A lentidão dos corpos contrastaria com a celeridade dos espíritos? (SANTOS, 1997, p.84)

⁶⁷ Ressalva a ser feita por discordar da leitura que Milton Santos possui de Paul Virilio, por não concordar que este último faça um elogio à velocidade, mas uma denúncia da mesma na contemporaneidade, em especial na política. Denúncia esta, é bem verdade, apresentada por vezes de forma beligerante (vale lembrar que antes de ser sociólogo Virilio foi engenheiro e militar) e catastrofista pelo autor em questão.

O argumento que gostaria de suscitar aqui guarda relação com a minha percepção sobre esta ambigüidade/tensionamento: não conceder ao primado da alta velocidade geraria formas de exclusão nos indivíduos; pagar o tributo a este mesmo primado pode ser a submissão/morte da experiência ou, no mínimo, a ameaça da experiência destes mesmos indivíduos. Ou, numa terceira hipótese, uma reconfiguração da *Experiência* e da *Vivência* em outros termos, com seus novos limites e possibilidades.

Para Virilio (1984, 1993, 1996) já teríamos hoje concebido a idéia de uma “liberdade de movimento”, a partir da idéia de um direito de “ir e vir”. Idéia esta de liberdade de movimento que é de dificultada pelas condições concretas de deslocamento dos sujeitos pesquisados, como veremos mais adiante. Todavia, ainda estaríamos longe, segundo o autor, de conceber uma “liberdade de velocidade”. Desta forma, o autor defende uma necessária politização da velocidade, ou seja, levá-la à condição de *questão pública* a ser tratada junto aos processos sociais e culturais.

Nós temos de politizar a velocidade, seja a velocidade metabólica (a velocidade do ser vivo, dos reflexos), seja a velocidade tecnológica. Temos de politizar a velocidade a ambas porque somos ambas: somos movidos e nos movemos. Dirigir é também ser dirigido por suas propriedades. Há, portanto um *feedback* entre os dois tipos de velocidade: a tecnológica (do carro) e a metabólica (do homem). Existe aí trabalho a ser feito e que está ligado ao veículo, à politização da “conduta” no sentido latino de “conducere”, “conduzir”, bem como no sentido de conduta social de condução da guerra, da economia. A velocidade não é considerada importante. Fala-se de riqueza, não de velocidade! No entanto, a velocidade é tão importante quanto a riqueza na fundação do político. A riqueza é a face oculta da velocidade e a velocidade é a face oculta da riqueza. As duas formam um par perfeito. As pessoas dizem: “você é rico demais”, mas nunca ninguém diz: “você é veloz demais!” Entretanto, ambas estão relacionadas. Há, na riqueza, uma violência que já foi compreendida, o mesmo não ocorre com a velocidade (VIRILIO, 1984, p. 37).

Ainda que discorde do autor quanto a não percepção pelos sujeitos das “violências” propiciadas pela questão da prescrição do aumento da velocidade (notadamente presente no ideário de performance presente nas prescrições de “estar no pique” ⁶⁸

⁶⁸ A título de exemplificação, ganha destaque neste contexto o fenômeno esportivo. Consoante com os primados de eficiência, o esporte surge com o advento e consolidação das sociedades industriais

e inclusive, se permite dizer, também na produção acadêmico-científica⁶⁹), cabe pensar em como esta questão se constitui em pauta dos processos de formação humana *nas e pelas* cidades.

Feita uma apresentação das questões acerca da temporalidade e da velocidade, dos “parceiros de viagem” que primeiramente “embarcam” na pesquisa, me proponho a levantar elementos de como estas questões foram vividas pelos sujeitos: como lidaram com o tempo em seus deslocamentos para o trabalho, e como lidaram com as condições de possibilidade ofertadas pelas suas formas de se deslocar pela cidade. Ou, nos termos de Virilio (1984), como se realizaram e se apropriaram, respectivamente, das suas velocidades metabólica (a partir do caminhar) e tecnológica (em espacial os usos dos ônibus).

Apresentando os tempos de deslocamento de Reinaldo, Cíntia, Lucas e Flora

Em relação aos deslocamentos urbanos de Reinaldo, Lucas, Cíntia e Flora, uma primeira abordagem das suas relações espaço-tempo diz respeito à dimensão cronológica, em especial sua relação com os tempos de trabalho propriamente dito. Para tanto, as tabelas a seguir buscam inventariar estes tempos dos deslocamentos residência-trabalho, nas vinte datas de investigação.

modernas (KUNZ, 1994, 1996; BRACHT, 1997). GUTTMAN (1979, apud BRACHT, 1997) destaca sete características do fenômeno esportivo em conformidade com este modelo societário, a saber: secularização; igualdade de chances; especialização de papéis; racionalização; burocratização; quantificação; busca de recordes. Desta forma, o primado da velocidade se expressaria nos sentidos orientadores que dão forma ao esporte que, segundo Elenor KUNZ (1994) seria regido pelo “princípio da sobrepujança” e pelo “princípio das comparações objetivas” de desempenho dos praticantes. Assim, se no esporte em seu formato hegemônico o rendimento deixa de ser o resultado e expressão da ação dos sujeitos para se tornar um valor a ser maximizado a qualquer preço, gerando *o esporte de alto rendimento*, também ao fenômeno da velocidade impõe-se a mesma constatação: de processos culturais e sociais que resultam em relações espaço-tempo com dadas velocidades passamos a ter uma *sociedade da alta velocidade*.

⁶⁹ No meio acadêmico-científico, pautado também pelo axioma do aumento da velocidade, podemos tomar como exemplos desta lógica os critérios de número de publicações por ano de um dado pesquisador, bem como o tempo médio de defesa como critério/valor social na qualidade de um programa de pós-graduação. De certa forma, a equação “*tempo é dinheiro*” é reconvertida no cenário acadêmico-científico brasileiro (mas não apenas nele), na equação “*tempo é financiamento de pesquisa*”.

TABELA 1
Distribuição temporal do dia de trabalho de Reinaldo

<i>DATAS</i>	<i>IDA (MINUTOS)</i>	<i>VOLTA (MINUTOS)</i>	<i>TEMPO DE TRABALHO (HORAS)</i>	<i>RELAÇÃO DESLOCAMENTO/DIA DE TRABALHO⁷⁰ (%)</i>
DATA 1	38	60	8h52min	15,55%
DATA 2	53	53	8h31min	17,18 %
DATA 3	46	81	8h42min	19,56%
DATA 4	50	79	8h49min	19,60 %
DATA 5	50	73	8h48min	15,75 %
DATA 6	54	80	8h32min	20,74%
MÉDIAS	48,5	71	8h42,33min	18,06%

FONTE: Elaboração do autor

TABELA 2
Distribuição temporal do dia de trabalho de Cíntia

<i>DATAS</i>	<i>IDA (MINUTOS)</i>	<i>VOLTA (MINUTOS)</i>	<i>TEMPO DE TRABALHO (HORAS)</i>	<i>RELAÇÃO DESLOCAMENTO/DIA DE TRABALHO (%)</i>
DATA 1	69	87	10h	20,63%
DATA 2	76	94	4h13min	40,61%
DATA 3	73	87	4h04min	38,64%
MÉDIAS	72,66	89,33	6h05min	33,29%

FONTE: Elaboração do autor

TABELA 3
Distribuição temporal do dia de trabalho de Lucas

<i>DATAS</i>	<i>IDA (MINUTOS)</i>	<i>VOLTA (MINUTOS)</i>	<i>TEMPO DE TRABALHO (HORAS)</i>	<i>RELAÇÃO DESLOCAMENTO/DIA DE TRABALHO (%)</i>
DATA 1 ⁷¹	59	----	----	----
DATA 2	54	56	9	20,37%
DATA 3	63	57	9	22,22%
DATA 4	50	46	4	40% ⁷²
MÉDIAS			7h20min	27,53%

FONTE: Elaboração do autor

⁷⁰ “Dia de Trabalho” aqui é tempo total considerado desde a saída de sua residência, a jornada de trabalho propriamente dita e o tempo de retorno à residência após a referida jornada. O objetivo da Tabela 1 é apresentar qual a participação do tempo de deslocamento nos tempos diários dos sujeitos pesquisados.

⁷¹ Nesta data foram computados apenas os tempos de ida, em função de problemas particulares com a esposa de Lucas que o obrigaram a renegociar a jornada de trabalho. No entanto, o tempo de ida foi registrado e computado apenas para elucidação de seus tempos médios de viagem de ida, não entrando no cômputo geral das médias de seu dia de trabalho como um todo.

⁷² Nesta data da investigação o veículo utilizado foi o automóvel, em função da supressão da linha de ônibus 3694 (posteriormente renomeada para 3828) aos domingos. Ainda assim, os percentuais de deslocamento foram relativamente altos devido à redução da jornada de trabalho de 9 para 4 horas aos domingos, à presença de chuva na ida, a situação de acidente na estrada na volta e ao fato de Lucas, à época da observação contar com apenas alguns meses de prática de direção.

TABELA 4
Distribuição temporal do dia de trabalho de Flora

<i>DATAS</i>	<i>IDA (MINUTOS)</i>	<i>VOLTA (MINUTOS)</i>	<i>TEMPO DE TRABALHO (HORAS)</i>	<i>RELAÇÃO DESLOCAMENTO/DIA DE TRABALHO (%)</i>
DATA 1 ⁷³	55	---	---	---
DATA 2	62	----	---	---
DATA 3	97	98	7h27 min	30,37%
DATA 4	30	27	1h40min	36,31%
DATA 5	101	76	6h55min	25,58%
DATA 6	93	134	12h30min	23,23%
DATA 7	49	54	7h46min	18,10%
MÉDIAS	69,57	77,8	8h39min	24,32%

FONTE: Elaboração do autor

Temos aqui alguns elementos importantes a tratar. O primeiro deles trata-se do caráter expressivo dos deslocamentos urbanos na composição dos dias de trabalho dos quatro sujeitos pesquisados. Com destaque para as diaristas Cíntia e Flora – cujos percentuais obtiveram médias de 33,9% e 24,32%, respectivamente – mas também Reinaldo e Lucas – 18,06% e 27,53%, respectivamente – deslocar-se para o trabalho, sob certos aspectos, constitui quase que parte do próprio trabalho. No caso específico de Cíntia, praticamente um em cada três minutos do seu dia de trabalho são dedicados ao deslocamento residência-trabalho, o que nos termos de Cardoso (2007) conferiria uma baixa acessibilidade urbana⁷⁴ aos destinos pretendidos.

Chama a atenção o fato de que, com exceção de Lucas, os tempos de retorno à residência são ligeiramente superiores aos tempos de ida ao trabalho. O que ajuda a explicar as sensações de cansaço e de busca de “quietude” nas táticas de apropriação adotadas pelos sujeitos; aspectos que serão tratados mais adiante em outra seção deste trabalho.

⁷³ Datas 1 e 2 excluídas do cálculo da média devido à incompletude do acompanhamento de campo, que só pôde nestas datas realizar a observação de ida de Flora. A Data 4 não se refere especificamente a um deslocamento para o trabalho, mas sim a uma experiência de compras no Centro do Barreiro. No entanto, tal deslocamento foi computado no sentido de agregar dados acerca tempos de deslocamento envolvendo mais de uma prática social, não constando, no entanto, do cálculo das médias de deslocamento para o trabalho presentes na primeira tabela de Flora, bem como teve sua participação discriminada em sua segunda tabela.

⁷⁴ Cardoso (2007) classifica a acessibilidade urbana em três níveis: alta acessibilidade, que cujo tempo até se atingir os destinos pretendidos não ultrapassa 30 minutos; média acessibilidade, quando são gastos de 30 a 60 minutos para se chegar aos destinos desejados; baixa acessibilidade, quando os destinos pretendidos são acessados em um período de tempo superior a uma hora de deslocamento.

Outra questão importante que surge das respectivas tabelas é o caráter mais “flutuante” dos tempos de deslocamento de Cíntia e Flora comparativamente à Lucas e Reinaldo. Cabe lembrar que ambas são diaristas, decorrendo daí que o lócus de realização de suas tarefas em geral se modifica ao longo da semana, bem como ao longo do ano como um todo. Já Lucas e Reinaldo, empregados de carteira assinada, têm fixos os seus locais de trabalho no período da investigação. Reinaldo em especial é o que mantém o dia de trabalho mais “regular” em função de, entre outras coisas, não diversificar seu modo de deslocamento como Lucas, que se vale de seu automóvel aos domingos. Além disto, temos o fato de que Lucas, após a observação participante, teve seu local de trabalho modificado para outro estabelecimento da mesma cadeia de supermercados em que atua. Sob este aspecto, o emprego formal, “fixo” também “fixou” a regularidade dos deslocamentos urbanos dos trabalhadores pesquisados, em contraste com o emprego informal, “instável” e “móvel” ao longo da semana e do ano.

Os tempos quantitativos – em sua dimensão regida por “*Cronos*” – tem nos indicado que os sujeitos ao se deslocarem não realizam um ato qualquer. Os deslocamentos urbanos com o “télós” de chegar e voltar do trabalho são parte constitutiva e definidora do cotidiano destes sujeitos, de tal modo que o que ocorre ou se produz neste espaço-tempo se desdobra na formação (ou na “deformação”) destas pessoas.

Entendendo que o ato de “se deslocar” pela(s) cidade(s) para o trabalho não é uma ação única e homogênea, apresentamos, nas tabelas seguintes, a distribuição temporal daquilo que estou nomeando como “momentos de deslocamento”, ou seja, a distribuição dos tempos entre os eventos/ações mobilizados para a efetivação dos deslocamentos dos quatro sujeitos pesquisados.

TABELA 5
Distribuição dos tempos por momentos do deslocamento - Reinaldo

<i>MOMENTOS</i>	<i>TEMPO TOTAL DESLOCAMENTO (MINUTOS)</i> ⁷⁵	<i>PERCENTUAL REPRESENTADO</i>
ÔNIBUS / METRO	519	72,90%
ESPERA	53	7,44%
CAMINHADA	140	19,66%

FONTE: Elaboração do autor

TABELA 6
Distribuição dos tempos por momentos do deslocamento Flora

<i>MOMENTOS</i>	<i>TEMPO TOTAL DESLOCAMENTO (MINUTOS)</i>	<i>PERCENTUAL REPRESENTADO</i>	<i>TEMPOS TOTAIS EXCLUINDO-SE A DATA 4 DE INVESTIGAÇÃO</i>	<i>PERCENTUAIS REPRESENTADOS EXCLUINDO-SE A DATA 4 DE INVESTIGAÇÃO</i>
ÔNIBUS / METRÔ	373	49,14%	349	49,43%
ESPERA	196	25,82%	178	25,21%
CAMINHADA	190	25,03%	179	25,34%

FONTE: Elaboração do autor

TABELA 7
Distribuição dos tempos por momentos do deslocamento Lucas⁷⁶

<i>MOMENTOS</i>	<i>TEMPO TOTAL DESLOCAMENTO</i>	<i>PERCENTUAL REPRESENTADO</i>	<i>PERCENTUAIS REPRESENTADOS EXCLUINDO O USO DO AUTOMÓVEL</i>
ÔNIBUS / METRO	155	49,20%	70,77%
AUTOMÓVEL	96	30,47%	----
ESPERA	22	6,98%	10,04%
CAMINHADA	42	13,33%	19,17%

FONTE: Elaboração do autor

TABELA 8
Distribuição dos tempos por momentos do deslocamento Cíntia

<i>MOMENTOS</i>	<i>TEMPO TOTAL DESLOCAMENTO MINUTOS</i>	<i>PERCENTUAL REPRESENTADO</i>
ÔNIBUS / METRO	379	78,79%
ESPERA	53	11,01%
CAMINHADA	49	10,2%

FONTE: Elaboração do autor

Com os limites e possibilidades decorrentes da análise e da comparação dos tempos distribuídos pelos momentos dos deslocamentos (uma vez que as distâncias e locais

⁷⁵ Esta segunda sequência de tabelas foi construída com base no somatório de todos os tempos de deslocamentos registrados nas observações de campo para o cálculo da distribuição de seus três momentos principais: o andar a pé (categoria “nativa” dos sujeitos da pesquisa), o uso do veículo de transporte propriamente dito e os tempos de espera. Em certas notas de campo os tempos de espera e de andar a pé foram somadas conjuntamente: nestes casos foi feita uma estimativa média com base em outras notas de campo nestas situações.

⁷⁶ Percentuais calculados excluindo-se os deslocamentos na Data 1 da investigação apresentada na Tabela 3.

acessados não são iguais entre os quatro sujeitos), os dados de distribuição deste segundo conjunto de tabelas desafiam a fazer algumas afirmações. A primeira delas é o nível significativo da espera e do “andar a pé” na constituição do “se-deslocar” dos sujeitos, chegando a compor, somando-se ambos os tempos, de 21,21% (Cíntia) a 50,55% (Flora) dos tempos totais de deslocamento, o que confere um tempo específico e expressivo seja de preparação para o uso do artefato técnico, seja para prescindir dele, para a sua evitação, como veremos a seguir.

Em relação aos tempos de espera, cabe ressaltar que Reinaldo e Lucas apresentaram os menores percentuais em relação à Cíntia e Flora. Mais uma vez a reflexão aqui é a de que a regularidade dos locais de trabalho possibilite uma planificação do deslocar, minimizando os tempos de espera. Minimização esta funcionalizada, no caso de Reinaldo, pelo caráter metódico como um valor para ele, bem como do uso da caminhada com intuito deliberado de otimizar/reduzir o tempo de deslocamento. Em relação a Lucas, a regularidade do estabelecimento de trabalho associado à possibilidade, ainda que restrita, do uso de seu automóvel aos domingos (quando da supressão da linha 3828 – Cidade Industrial-Nova Lima) também contribui para minimizar, mas não suprimir, os tempos de espera nos seus deslocamentos envolvendo residência e trabalho. Lucas possui, entretanto, uma particularidade: os deslocamentos a pé envolvendo sua ida da casa para a escola, sendo que apenas a ida (Lucas alterna suas formas de retorno para casa) lhe mobiliza 40 minutos de deslocamento, em uma jornada noturna de estudos de três horas.

No que tange aos tempos de caminhada, de “andar a pé” – para me valer de uma “categoria nativa” dos sujeitos pesquisados – estes dialogam com os dados acerca da distribuição modal tanto da cidade de Belo Horizonte quanto de sua Região Metropolitana, com cerca de 29,1% e 34%⁷⁷, respectivamente. Por conseguinte, tal forma de se deslocar pela cidade não é inexpressiva, mas compõe e, em alguns casos, busca substituir o uso de artefato de transporte coletivo, principalmente os ônibus. Mesmo em uma topografia relativamente íngreme marcada por subidas e

⁷⁷ Conforme dados apresentados por Maria Madalena Garcia, Subsecretária de Desenvolvimento Metropolitano da Secretaria de Desenvolvimento e Política Urbana de Minas Gerais (SEDRU-MG), e Ramón Victor Cesar, presidente da BHTRANS, já tratados em capítulo anterior deste trabalho, que aborda as dimensões política e ecológica dos transportes urbanos.

descidas, as caminhadas se fazem presentes, e perfazem uma polissemia em seus usos dos diferentes sujeitos da investigação. Polissemia esta, no entanto, que ocorre em um contexto no qual em muitas situações tais usos não sejam decorrentes da livre escolha dos sujeitos

Feita uma primeira incursão nos tempos quantitativos de deslocamento em sua relação com o trabalho e com suas diferentes facetas/momentos de realização, passemos agora à dimensão *Kairós* destes tempos, ou seja, abordar os processos de significação atribuídos aos mesmos pelos quatro trabalhadores pesquisados.

Lidando com o esperar: freqüências de partida e valoração da não-interrupção nos deslocamentos por ônibus em Belo Horizonte

Um dos aspectos centrais para entender como os sujeitos da pesquisa lidam com o tempo o deslocar é a questão da freqüência dos ônibus. Mais do que o próprio tempo de deslocamento no interior do veículo, é o tempo de espera para o embarque no mesmo uma das questões mais cruciais que desafia os indivíduos a lidarem com a temporalidade dos deslocamentos.

Freqüência de partidas esta que marca a percepção de Reinaldo acerca das viagens de ônibus ao longo de sua vida em Belo Horizonte

[O ônibus] era muito mais demorado porque ônibus era, por exemplo, dos bairros periferias aí pro Centro aqui de Belo Horizonte, a maioria dos ônibus saía das periferias aí, por exemplo, do Barreiro lá pra praça da Estação. Da praça da Estação pra ir ao Hospital Belo Horizonte, por exemplo, *eu tinha que esperar um ônibus uma hora, uma hora e meia*. Não tinha os ônibus assim com fartura, como tem hoje, né. Como nós temos hoje. Então basicamente pra você sair do Centro do Barreiro, 20 quilômetros, pra vir aqui no Centro de Belo Horizonte, você tinha que fazer uma agendazinha, que você sabia que ia demorar. O ônibus era três, quatro vezes ao dia. Eu peguei uma época dessa, que lá do Barreiro aqui pro Centro, você tinha um ônibus é...cinco, nove, meio-dia, dezesseis horas e às vinte. Aí se você estivesse no Centro de Belo Horizonte, curti ir a pé. Três horas a pé daqui pro Barreiro, né. Tinha algumas pessoas que por necessidade de trabalho assim... ia um grupo de pessoas, os homens, os trabalhadores saíam daqui por volta de meia-noite, meia-noite e meia e não existia o tal do ônibus noturno, como tem hoje em dia, né, e até com, em grande escala. Então é, você demorava aí, do Barreiro aqui pro Hospital Belo Horizonte, aquela região ali do Ermelinda, você demorava aí uma média de no mínimo três horas. Isso se você desembarcasse aqui, o tempo da viagem era

médio né, quarenta, quarenta e cinco minutos. Se você desembarcasse aqui, já chegasse lá no ponto da Estação [Praça da Estação, praça que recebe a Estação Ferroviária de Belo Horizonte] e já pegasse o outro ônibus, por coincidência ele saindo, pra rodar aí uns quatro, cinco quilômetros.

O deslocar-se por ônibus era bem mais demorado para Reinaldo no final dos anos setenta. Sob certo aspecto, Reinaldo assume e aceita a premissa do *progresso* como um valor, atribuindo uma positividade às mudanças ocorridas em Belo Horizonte, em especial na região do Barreiro. No entanto, Reinaldo fala das temporalidades que marcavam seu deslocamento como jovem em relação à condição adulta. Em uma época que, para se deslocar da Região do Barreiro (onde Reinaldo viveu a maior parte de sua vida) até a Praça Raul Soares, no Centro, se gastava uma hora e meia⁷⁸

Mas porque se gastava [tempo]? Não era o ônibus. O ônibus era quarenta, quarenta e cinco minutos. Então, naquele tempo que não tinha radar, não tinha nada. Não tinha o tacógrafo no ônibus. Hoje o ônibus pode andar no máximo aí sessenta quilômetros. Parece sessenta, setenta. Naquele tempo o motorista esticava aí, de primeira a quinta marcha aí, fora os ponto morto que ele fazia descendo aqueles tobogãs da Amazonas ali, na Barroca assim. Era sério a coisa. Aqueles alavancões de ônibus. Então o seguinte, o problema era os poucos horários que os ônibus... não era necessário as empresas colocarem ônibus, porque não tinha o fluxo de passageiros pra manter. Esse era o problema. Então, veja bem, os ônibus como eu te falei eram cinco da manhã, pra quem tinha que vir pra Belo Horizonte pra pegar serviço aí, tipo sete e meia, oito horas, né. Cinco, nove, meio-dia, dezesseis horas e às dezenove. Era a média do ônibus. Então daí que era o problema. Mas pra gente que não tinha assim muito compromisso com a coisa e tal ou se você estivesse vindo...o que delirava muito era quando o pai pedia assim: “Ah, você podia ir lá no centro, lá em Belo Horizonte. Acorda amanhã cedo e vai lá buscar uma ferramenta”, por exemplo, lá no Mercado Central. Então sabia que ia fazer uma mini viagem. Pegar o ônibus lá e pá!! Ficava meia-hora esperando o ônibus no ponto. Aí o ônibus passava, demorava mais quarenta minutos pra chegar até no Centro de Belo Horizonte, né. Às vezes, não tinha ponto também é...assim...é com...próximo do outro. O ônibus chegava na Barroca, na Amazonas com Contorno e só ia desembarcar passageiro lá na Praça da Estação, um exemplo, assim. Muitas vezes, eu necessitava de vir aqui na Praça Raul Soares, contava com a colaboração de motoristas pra abrir a porta, lá da Amazonas com Contorno, lá no

⁷⁸ Em minhas observações de campo durante a pesquisa em 2008, as mesmas regiões eram ligadas pela linha 30 (Estação Diamante-Centro) e demandavam um tempo de não mais que 40 minutos no sentido Bairro-Centro, e não mais que 67 minutos no sentido Centro-Bairro no período da tarde, no horário de 15h30. Exceção feita a uma única observação de retorno que, ao necessitar da conexão na Estação Barreiro agregou mais 20 minutos da estação ao bairro de Reinaldo, perfazendo um total de 76 minutos.

Pio XII era o último ponto. Passava direto pela Amazonas aqui e ia parar só lá na Praça da Estação pra desembarcar passageiro. E lá aquela filona, né. Então quer dizer, era interessante pra quem não tinha muito compromisso de horários de trabalho, era legal. Quando falava assim: “Tem que ir lá no Centro e tal”. Então a gente já programava com antecedência, porque sabia que era demorado.

Problema da frequência que, mesmo com o “progresso” identificado por Reinaldo, ainda compõe o dia-a-dia de quem utiliza ônibus na região do Barreiro

Você vê que agora tem um ônibus, o seguinte. Você embarca, acho que é nos fins de semana e feriado, você embarca numa estação e você pode, dentro de um raio de uma hora e meia, desembarcar na outra estação e embarcar num outro ônibus com desconto na passagem, naquele complementar. Isso da Estação Barreiro pra Estação Diamante, tal, tal. Então você vê bem. Apesar disso, eles só não observam um detalhe, Cláudio. Deveria ter mais ônibus, diminuir o intervalo das saídas dos ônibus nos bairros, de maior população. Por exemplo, região Barreiro e Venda Nova, eles deveriam colocar os ônibus todos pra fazer aquele fluxo de, do transporte de passageiro pro Centro e vice-versa. Eu até concordo com esse processo, eles é...é... os administradores dizem o seguinte: *“Não. Nós temos ônibus rodando. A frota toda roda, de cinco da manhã até nove. De nove horas da manhã não tem mais passageiro, que o povão já se deslocou e vice-versa e tal. Voltamos a rodar com a frota toda, dezesseis e trinta, dezessete horas, rodando com toda frota, até às vinte horas”*. Mesmo assim, ainda não comporta, porque, eu acho que muito mais a população que depende do transporte coletivo, tá entendendo? De, de massa, do que o pessoal com a boa vontade de colocar mais ônibus. Então deveria sim. Isso é muito combatido e sempre o pessoal tem uma manifestaçãozinha ou outra em cima disso. Na Estação Diamante, por exemplo, tem uns seis meses aí, que eles andaram cercando, barrando os ônibus saírem lá na estação, exatamente por isso. Se organizaram um grupo lá: *“Nós queremos mais ônibus aqui, da Estação para o Centro pelo menos”*. É... através da imprensa, da, da BHTRANS, que eu sempre tô observando isso aí, você entendeu? E se um dia eu for chamado pra participar de uma manifestação, de alguma coisa em cima disso, pra aumentar o número de ônibus, pelo menos no horário do grande movimento, eu tô em cima. Eu tô nessa.

Flora, que também percebe a espera pelos ônibus como um problema, lida da seguinte forma com esta situação

Ai, menino, [lida com o tempo de espera] com muita raiva, xingando muito (risada). Xingando e às vezes assim, de eu... já teve caso de eu fazer até reclamação na empresa. Mas é assim. Atrasa. Eu procuro sair mais cedo de casa pra não ter o problema de chegar atrasada. Por que assim...patrão não entende. Patrão fala que entende, mas se você chega atrasada, a primeira resposta que ele te

dá: “Porque você não saiu de casa mais cedo?”. “Você vê que vai atrasar, você tem que sair mais cedo! Não é saí no horário não!”

Ah, às vezes, eu fumo um cigarro. Às vezes fico olhando alguma coisa assim, pra eu [fazer]. Alguma loja assim, no local que eu tiver ali. Eu fico olhando as vitrines, pra passar o tempo. Às vezes tem alguém no ponto do ônibus, eu começo a conversar, pra poder o tempo passar. Assim, não conhecido! Pessoas que tão ali no local. Aí, de repente assim, surge um assunto, né. Até mesmo sobre o ônibus. Às vezes, a pessoa fala assim é... às vezes eu comento assim: “nossa, esse ônibus tá demorando!”. E a pessoa: “você vai pegar qual?”. Eu: “Ah, o 3051”. “Ah, eu também vou pegar. Nossa, esse ônibus tá uma tristeza, né !”. “Ah, esse ônibus é terrível!”. Aí dali começa a surgir assunto e aí você vai conversando, conversando, quando você vê, o ônibus vem.

Práticas intersticiais se dão em meio à precariedade do serviço de transporte. Longe de se fazer uma apologia a essa precariedade, cabe notar que os tempos de interação no deslocar-se dos sujeitos (que serão tratados com maior detalhamento em outro momento da tese) demandam a existência do conflito, da “disfuncionalidade” para gerar um tempo de espera suficiente ao mínimo contato. É na espera pelo ônibus que demora que Flora se dispõe a conversar com os outros, no caso os desconhecidos, tendo o problema da espera inclusive como o possível assunto/pano de fundo da conversação.

Cíntia também reclama da “lentidão” dos ônibus, com uma crítica à questão da frequência das partidas dos veículos, que acarreta na lotação dos mesmos

Os ônibus demora pra daná. Quando você chega em casa, você tá cansado, você tá pregado, você não quer fazer mais nada. Ah, o dia-a-dia de ônibus é muito difícil. Ó, ônibus você fica no ponto. Você espera mais de uma hora, o ônibus não passa. Quando passa...quando passa já vem lotado. Vem lotado. Igual o 325 [Flávio Marques Lisboa – Estação Barreiro], sai da Estação lotado.

Reflexão que também faz parte das memórias de Reinaldo, em especial das narrativas em torno das práticas “intersticiais” realizadas para dar conta dos tempos de espera dos ônibus.

A avenida hoje, pra você ter uma idéia, a Olinto Meireles naquela época era terra. O ônibus trafegava ali, na estrada de terra. Quando chovia, que a chuva fazia aquela, aquele alagamento todo aí, o

ônibus até atrasava. Saía lá da pracinha da Febem, que era o final dele. Atrasava a saída lá, então se era o ônibus nove horas da manhã e batia uma chuva e não podia sair, você tinha certeza que o ônibus, o próximo era só treze horas. As escolas, eu nunca me incomodei com acordar seis horas da manhã e caminhar aí uns quarenta minutos pra deslocar uns três, quatro quilômetros. Você tinha que andar devagar que era tudo... A avenida, por exemplo, entre a minha casa e a escola, eu aos sete anos, era barro. Você tinha que desviar dos poços de barro ali.

Na época que o ônibus era de hora em hora, você descia a Avenida Olinto Meireles, aonde é o viaduto hoje, aí você tinha que dá aquela voltinha pra atravessar os trilhos, pra passar pra cá. Muitas vezes você chegava, todo embalado... os homens então ficavam preocupados. Desciam do ônibus ali, antes de atravessar aquela passarela, lá no Barreiro, o viaduto hoje. Vinha a pé lá pra Aymoré Biscoito, pegava qualquer um outro ônibus, às vezes Betim, o executivo de Betim pra vim pro Centro de Belo Horizonte. Tinha a tal de manobra dos vagões ali. *A cancela descia, o motorista puxava a manete dos ônibus. Os carros pequenos ali e tal, e descia e ia pra porta dos botecos ali conversar e pegar uma sombra, pra descansar do banco do ônibus, que vinha do Centro de Belo Horizonte. Aí quarenta minutos, uma hora ficava os trens fazendo manobra ali. Trocando de trilhos ali e pá. Vagão carregando pra cá, uns carregado pra lá.*

A caminhada aparece, sustentada pela precariedade da frequência dos ônibus. “Barro” e “lama”, cenário de urbanização do Barreiro até então. Ida aos botecos nas “paradas obrigatórias” dos anos setenta. Cabe pensar em que medida o “furo” ou “ruído” no Progresso é que permite os contatos, o conversar e, em última instância, a fissura no tempo homogêneo e vazio, condição *sine qua non* para a própria Experiência (Erfarhüng) dos sujeitos.

No caso de Lucas, tanto pra ir como pra voltar no trajeto casa-trabalho, ele nos conta que chega “em cima do horário”, quase perdendo o ônibus, o que lhe permite não ficar muito tempo esperando pelo ônibus no ponto. No entanto, caso ele perca o ônibus na ida, o próximo veículo demora 45 minutos. Entretanto, a preocupação com o risco de atraso e de problemas decorrentes deste vai diminuindo na medida em que sua presença não é obrigatória para “as coisas começarem”, uma vez que, à época da realização de sua entrevista, não era mais ele que “abria a loja” do supermercado pela manhã. Coisa que ocorria no período dos acompanhamentos da pesquisa de campo, quando trabalhava como padeiro e não como encarregado do supermercado. Chegar “em cima da hora”, buscando encurtar os tempos de espera,

acaba por tornar-se uma *tática de apropriação* dos usos dos tempos de Lucas. “*Enunciação pedestre*” (nos termos de Certeau, 1994) que coloca o esperar o ônibus numa perspectiva de negatividade.

Em relação ao deslocamento de ônibus propriamente dito, Reinaldo ressalta as qualidades de um bom motorista, todas vinculadas ao tempo de deslocamento, como não demorar nas filas de veículos para parar no ponto de ônibus. Habilidades do motorista como “pegar a fila certa” para fazer o embarque e desembarque de passageiros.

(...) quando eu venho de casa pro trabalho, a gente fica naquela expectativa assim: “Não. Se o motorista não der nenhuma navalhada”, que a gente acha, quando você está dentro do ônibus, dá a impressão que aquele motorista do ônibus que é obrigado a, a sair bem de todas, né. Mas o outro carro que vier é ele, que se tiver que atropelar o ônibus, ele vai atropelar o ônibus, entendeu? Então, a expectativa quando eu venho de casa pro trabalho, é do motorista. Quando é aquele que roda direitinho e tal, não sei o quê, sabe é...é encostar no ponto, passando pelos outros que está estacionado. O ruim é aquele motorista que chega, ele pega uma fila e se...ele vê que tem cinco, seis ônibus estacionado. Ele vem ali, pá, arranca e pára arranca e tal. Até ele chegar exatamente na linha da placa pra desembarcar o passageiro dele. Então quer dizer, e tem outros motoristas não, que são espertos. Eles dão uma olhada assim e tal. Aquela fila de cinco, seis ônibus, ele passa por aquilo ali e pára exatamente na reta da placa.

Que hoje uma outra coisa boa do trânsito também, você pode observar, os ônibus intermunicipais param no ponto “x”. Os intermunicipais daí uns quarenta, cinqüenta metros. Não coincidem, entendeu? Os semi-expressos, que é os ônibus vermelhão. Dos bairros do povão, com os outros azuis, que é bairro a bairro, igual eles são, separados os pontos. São próximos, mas separados. Se chegar, por exemplo, dez ônibus, cinco vão parar a uns cinqüenta metros, setenta, e os outros cinco afastados. Então tem essa vantagem [a separação dos pontos de ônibus que permite para Reinaldo a melhor fluidez dos veículos]. Mas tem motorista, que se ele vai parar no ponto dele lá na frente, ele entra na fila desde aqui [na fila de ônibus que vai parar em pontos anteriores ao ponto de parada da linha do motorista mencionado]. Cem metros de antecedência. Aí vai. Anda e pára, anda e pára.

Queixas ao “anda, pára, anda, pára”, configurando tempos entrecortados. Fato que ocorre em especial nos ônibus das linhas suplementares⁷⁹, em que o motorista faz também a função de “trocador”. Minutos perdidos que são preciosos pra Reinaldo

Hoje tem aquele problema terrível, daquele micro-ônibus que não tem o cobrador. Quer dizer, o motorista que tem que fazer tudo. Então ele tem que esperar do primeiro ao último passageiro subir, receber, dar o troco. Quando entra idoso, tem que pegar a identidade ou mostrar lá na câmera. Ainda bem, quando tem aquela camerazinha, que eles só apresentam o documento lá, aproximam da câmera e devolvem. Se não ele tem que rancar a prancheta dele ali, anotar os dados bonitinhos, pegar o documento, colocar na prancheta lá e tudo isso o ônibus tá parado e aquela fila tá crescendo lá. Então a sensação é essa. Quando é o motorista desses, que a gente já conhece, se é o esperto ou não. “Hoje vai ser legal a viagem. Trinta minutos no máximo eu já estou lá no trabalho.

As formas de condução distintas entre os motoristas permitem a Reinaldo e outros passageiros caracterizar os motoristas dos ônibus, designando o “bom motorista” como aquele que anda mais rápido

A gente fica naquela expectativa de não ter nenhum transtorno na avenida Amazonas, né. Pra quê? Pra não atrasar a chegada aqui no trabalho. Quando não tem, já é uma felicidade geral. Você vê que o povão: “Puxa! Ainda bem que eu cheguei. “Ah, mas hoje é o motorista fulano de tal”, arruma até um apelido pro motorista, né. “Mas hoje, esse aí é *pé quente*”. “E não! Hoje não foi legal não, que é aquele *“pé de geladeira”*, aquele *“pé pesado”*, que não sei o quê e tal”. É interessante. E na ida hoje, Graças a Deus, depois da volta a escola, que Graças a Deus é uma glória. É chegar em tempo mais cedo possível ou gastar no máximo uns quarenta minutos.

Como elementos presentes nos deslocamentos urbanos pela via do transporte coletivo em Belo Horizonte, temos as Estações BHBUS: espaços-tempos de conexão de linhas de ônibus que, em termos práticos, constitui um espaço-tempo de parada obrigatória, em maior ou menor escala, de milhares de usuários do transporte coletivo de Belo Horizonte. Em função da distribuição dos horários de partida dos veículos, tal parada constitui uma “*estratégia*”, nos termos de Certeau: é

⁷⁹ Tratam-se de micro-ônibus na cor laranja, que circulam na cidade com o objetivo de complementar as demandas de itinerários daqueles atendidos pelas demais linhas de ônibus. Em muitos desses micro-ônibus há apenas um condutor que acumula as funções de cobrador da passagem, implicando, entre outras funções, no devolver o “troco” em casos de pagamento por dinheiro, além de conferir as identidades dos passageiros que possuem gratuidades do transporte, obrigando-o a parar por mais vezes e por mais tempo o deslocamento do veículo em questão.

um “*próprio*”⁸⁰ que se estabelece para muitos indivíduos. Este “próprio”, entretanto, recebe as “ações táticas”, “maneiras de fazer” das pessoas, como aquelas praticadas por Reinaldo, Cíntia, Lucas e Flora.

Após a Gameleira, o ônibus pega um mini-congestionamento que não pára o fluxo, mas reduz em muito a velocidade do veículo. Não há reclamações, tem uma certa indiferença no ar. Reinaldo comenta que não gosta da linha 33. Perguntei-lhe se com a linha 30 ele não enfrentaria o mesmo congestionamento. Ele disse que sim, pois o trecho é o mesmo, mas arremata: “Só que no 30 eu não preciso descer na Estação do Barreiro”. (Reinaldo, 15 de setembro de 2008.)

Chegamos às 16:28. Reinaldo tinha estimado que a viagem duraria 45 minutos, disse-lhe que foram 56 minutos. Subimos a escada rolante, cheia de gente e chegamos ao 1º piso. Lá Reinaldo explica o que vai fazer:

– Poderíamos pegar o 3350 [Estação Barreiro – Estação Diamante], que liga a Estação Barreiro à Estação Diamante, mas ele demora a passar. Aí é melhor pegar outro ônibus que vai para a Rotatória [Olinto Meirelles c/ Via do Minério].

Descemos então a plataforma B para pegar o ônibus 328 (Cardoso B). A fila é enorme. Do outro lado, em outra plataforma está justamente o ônibus 3350, que era a sua primeira opção de conexão pensada por ele quando chegássemos à Estação Barreiro.

– Você não quer ir até a outra plataforma? O ônibus que você me falou está lá.

– Veja bem, o motorista nem desceu do ônibus. Está na porta. Até a gente subir e descer na outra plataforma ele já saiu. Por isso, eu prefiro fazer aquele malabarismo [caminhar do Hotel até a Avenida Amazonas] que pegar a Estação. (Nota de campo, viagem de Reinaldo, 15 de setembro de 2008)

⁸⁰ Segundo Certeau (1994): “Chamo de *estratégia* o cálculo (ou a manipulação) das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder (uma empresa, um exército, uma cidade, uma instituição científica) pode ser isolado. A estratégia postula um *lugar* suscetível de ser circunscrito como *algo próprio* e ser a base de onde se podem gerir as relações com *uma exterioridade* de alvos ou ameaças (os clientes ou os concorrentes, os inimigos, o campo em torno da cidade, os objetivos e objetos da pesquisa, etc.)... Gesto cartesiano, quem sabe: circunscrever um próprio num mundo enfeitado pelos poderes invisíveis do Outro. Gesto da modernidade científica, política ou militar” (p.99, grifos do autor). Para efeito de nossa discussão, tomo as estações de conexão (mais particularmente as estações Barreiro e Diamante) e a distribuição dos horários de partida dos ônibus como uma estratégia, uma vez que estabelecem as condições de partida e/ou permanência a serem apropriados pelos indivíduos.

Valendo-se da noção de tática de apropriação de Certeau (1994), a ação de espera é preterida pela caminhada, esta última como algo que otimiza os deslocamentos, tanto de Reinaldo como de outros sujeitos. O espaço-tempo da movimentação prevalece nas práticas de Reinaldo sobre o espaço-tempo da espera.

Em meio às “maneiras de mover” de Reinaldo está a sua relação com a Estação Barreiro. Mesmo tendo um ônibus que pára na porta de seu serviço, a linha 33 (Estação Barreiro – Centro - Hospitais), ele sempre prefere caminhar (salvo em dias de chuva) para pegar a linha 30 (Estação Diamante- Centro). A idéia é otimizar o seu deslocamento pelo caminhar já que o tempo de troca de ônibus no interior da Estação Barreiro, somado ao trânsito do restante do percurso até a sua casa, é superior ao tempo do caminhar. As conexões entre os ônibus da Estação são, desta forma, desarticuladas, conforme nos relata Reinaldo

Quando o ônibus entra na plataforma [da Estação Barreiro] lá, coincide de tá todos que me beneficiam saindo. Eu vou esperar dez, quinze minutos. Tá. Embarquei no ônibus. Quando ele chegar naquela área central do Barreiro ali, qualquer acidentzinho ali. Até ele chegar na avenida Olinto Meireles ali é no mínimo mais dez minutos.

(...)qualquer um que tá saindo do Centro de Belo Horizonte para a Estação Barreiro, quando ele vai entrando na plataforma, todos os complementares dos, dos bairros. Os “poeirinhas” [linhas de ônibus que atendem os bairros], eles estão saindo pra atender os bairros. Só daí a quinze minutos é que vai sai outro.

Dentro da região do Barreiro, Cíntia costuma fazer seus deslocamentos a pé, pelo fato de, em algumas situações, tal prática se mostrar mais rápida que usar a linha de ônibus, em função de seu tempo de espera. Cíntia costuma ir para Sabará de carro com o noivo, que vai buscá-la em sua casa no Barreiro; quando realizou este mesmo deslocamento por ônibus, chegou a utilizar três linhas diferentes para chegar ao bairro Siderúrgica, situado na cidade de Sabará; o terceiro ônibus vai direto, não pára no caminho, o que representa um diferencial positivo para Cíntia em seus deslocamentos.

Aqui eu tenho que pegar o trinta e...325. Descer na Estação. Pegar o 32 [Estação Barreiro – Centro – Tamoios]. Ir até o Centro e pegar o de Sabará. O de Sabará é...é...é 49 ou 39 parece. O ônibus de lá [da cidade de Sabará] é mais rápido que não pára. Do centro [de Belo Horizonte] até a casa dele [do seu noivo em Sabará], gasta uns vinte minutos. Ele só para no centro ou final. Daqui [sua residência no Barreiro] no centro é mais longe, que lá.

Um dado recorrente que merece ser problematizado: o relato do desconforto é mais frequente quando da espera das conexões do que no tempo do deslocamento após o embarque nos ônibus, embora este último também seja alvo de reclamações e questionamentos. Pensando os três momentos de deslocamento tratados nas tabelas anteriores (o andar a pé, o esperar e o andar de ônibus) a dimensão da espera acabou sendo representada em muitas situações como um intervalo/hiato a ser vencido ou, em último caso, substituído ou preenchido nos espaços-tempos de deslocamento. Fico a me perguntar se a premissa do “estacionar significa morrer”, nos termos de Virilio, não estaria manifestada nesta situação.

Entretanto, os desejos da velocidade contrastam e coexistem com aspectos de fruição no deslocamento. É o caso de Lucas que, em que pese o cansaço propiciado pela distância, consegue, nos seus percursos para Nova Lima, uma fruição das viagens que lhe faz relembrar outras cidades no curso de sua vida pessoal, diferente de Reinaldo que usufrui do trajeto predominantemente quando da chegada aos destinos desejados (residência, trabalho e mesmo lazer). Lucas relata suas viagens diárias a trabalho para Nova Lima

(...)as paisagens que me encanta muito assim, que eu gosto mesmo, é daqueles lugar que é cheio de gados, aquelas coisas assim, verdinhas, água, né, rio. Isso me encanta mais. Mas descendo aqui pra lá tem ali, o viaduto ali, depois que eles entra pra os Cristais⁸¹. Aí vem aquela descidinha assim que tem o rio, tipo..., o rio é fundo, né! A altura. E desce aquele pouquinho de água que... me traz a lembrança de quando eu cheguei aqui, que essa água não era suja assim, igual é hoje. A gente ia pra um lugar ali, que era igual poço, que fala, o poção, tomar banho. Tem um pedacinho lá, que me faz lembrar disso. Toda vez, não tem jeito. Todos os dias que eu passo ali, eu tenho que lembrar... Me lembro de muitas coisas, até mesmo

⁸¹ “Vale dos Cristais” é um condomínio de luxo situado em uma área de serra no município de Nova Lima no qual a linha de ônibus 3828 (Cidade Industrial-Nova Lima) realiza parte de seu itinerário em que o desembarque de passageiros consiste dos empregados que, para entrarem no condomínio, se submetem a uma estrutura de vigilância no portal de entrada para serem identificados. Migalhas de experiência pública em meio a uma natureza privatizada.

do Espírito Santo, quando a gente ia pro rio Córrego Fundo. É uma estradas assim, muito larga, lisinha. Sabe aquelas estradas de chão lisinho? ...A gente descendo de bicicleta aquilo ali assim, pra chegar lá no rio assim. Um monte de eucalipto. É chique demais.

Práticas de fruição que, entre outras, fazem “ruído” no primado da velocidade como valor unívoco dos deslocamentos. Práticas e experiências que remetem a outros axiomas que orientam as escolhas dos nossos deslocamentos, como será tratado na próxima seção deste trabalho.

As escolhas e apropriações: “regras de cálculo” para se mover pela Região Metropolitana de Belo Horizonte

Dentro das observações de campo, a busca de se minimizar o tempo de deslocamento foi uma constante, mas não foi a única prática realizada por Flora, Cíntia, Lucas e Reinaldo. Outros critérios, outras lógicas também coexistiram e tensionaram suas formas de “se-movimentar” pela cidade. “*Retóricas ambulatórias*” e “*enunciações pedestres*” que aqui nomeio como “regras de cálculo”: metáfora da equação uma vez que os sujeitos lidam com variáveis situacionais na composição de suas escolhas. Diante da questão a respeito das relações espaço-tempo travadas pelos sujeitos, cabe perguntar o que Flora, Cíntia, Reinaldo e Lucas fazem com as condições de deslocamento que lhe são impostas ou distribuídas.

Entre essas regras, a primeira delas envolve o cálculo “*tempo X conforto*” em que, como os pratos de uma balança, ora pende para um desses elementos, ora para outro, definindo a apropriação e escolhas das formas de se deslocar.

A pressa constitui uma constante nos tempos de Flora para se deslocar. Sensação de pressa que se manifesta mais no seu retorno do trabalho, em função, dentre outras coisas, da sua jornada escolar que ocorre no turno da noite

Sempre, a maioria das vezes eu tô com pressa. Pelo fato de eu estudar, eu...eu penso assim, eu vou embora rápido, pra dá tempo de eu chegar em casa, fazer janta, tomar meu banho e ir pra escola.

Entretanto, outras questões envolvem seu deslocamento. O “conforto” do deslocamento aqui entra como um elemento de avaliação de suas escolhas. Regra de cálculo” tempo X conforto, que para Flora que dialoga com os níveis de

pontualidade exigidos por cada um de seus patrões: nos casos de não exigência de pontualidade, a opção é de esperar o próximo ônibus de maneira a garantir que haja assentos vazios. Como em sua viagem do dia 13 de novembro de 2008, na qual Flora tinha recomendações de seu patrão para não chegar muito cedo para não acordá-lo; com um nível de pontualidade mais flexível, embarca na linha 34 (cujos intervalos de partida oscilaram de 25 em 25 minutos em pleno “Dia Útil”) somente quando o veículo tinha assentos vazios.

Dentro desta regra de cálculo *tempo X conforto* estão embutidos também os critérios de “escolha” dos trabalhos por Flora. O tempo de deslocamento, o tempo de serviço e tamanho das casas, além do número de ônibus que precisa utilizar para se deslocar: tudo isto interfere na sua escolha por determinadas casas para trabalhar. É o caso de uma das casas que fica no bairro Gutierrez: Flora acorda às cinco horas da manhã e só retorna às onze da noite.

Eu pego o 325 [linha Estação Barreiro – Flávio Marques Lisboa], desço na Estação. Pego o 34 [Estação Barreiro – Via Expressa] e ando mais ou menos uma meia-hora a pé.

É. Eu ... tô querendo largar lá [casa que fica no bairro Gutierrez], porque eu chego muito tarde aqui [em minha casa]. Eu chego dez, onze horas da noite. E como eu tô estudando... É. Porque quando eu largo serviço lá é...nove horas da noite.

Cíntia, por sua vez, exercita esta mesma “regra de cálculo” optando por pegar a linha 3051 na pista oposta ao sentido de sua residência, o que obriga a dilatar seu tempo de deslocamento. O objetivo é claro: obter assentos vazios, em especial na parte traseira do ônibus (nota de campo, Cíntia, 07 de agosto de 2008). Escolhas de Cíntia que também são identificadas por Reinaldo como praticadas por outras empregadas domésticas, como as que ele vê todos os dias no seu retorno pela linha 30 (Estação Diamante-Centro). Repete-se aqui a prática realizada, coincidentemente, por Flora e por Cíntia para se assentar nos ônibus: pegar a pista oposta, desta vez na Avenida Amazonas, o que alonga o trajeto em direção às suas residências (nota de campo, Reinaldo 14 de abril de 2008).

“Regra de cálculo” que, entretanto, sofre variações, quando chegar mais rápido aos destinos passa a ser prioritário sobre qualquer condição mínima de conforto. Como é

o caso da viagem de Reinaldo no dia 21 de outubro de 2008, quando o ônibus parou para receber os passageiros do veículo anterior que “quebrou”, sendo que o motorista do ônibus avariado tentou fechar a porta traseira, empurrando a porta e, por consequência, uma mulher pra dentro do veículo. Em meio a empurrões e ao cumprimento da “funcionalidade” dos horários, o motorista do ônibus “segue viagem”, independente da condição de desconforto dos passageiros. Estes, por sua vez, optam em chegar mais rápido a seu destino, ainda que apertados e sem conforto no deslocamento.

Relação entre tempo X conforto que, no caso de Lucas, apresenta outra “variável” adicional: a questão econômica. Lucas adquire um automóvel em meados de setembro de 2008: um Fiesta vermelho do ano de 2002. A partir daí, outra distribuição dos tempos de deslocamento se configura, reduzindo sua jornada, segundo sua narrativa, de 45 minutos (tempo deslocamento por ônibus) para 20 minutos (deslocamento com o carro). No entanto, por questões econômicas, ele não pode usar o carro todos os dias. Na escolha das prioridades, acaba optando em utilizar o automóvel aos sábados e domingos, em que a frequência do ônibus da linha 3828 (Cidade Industrial – Nova Lima) é reduzida e suprimida, respectivamente.

Outra regra de cálculo aparece e se impõe na escolha das formas de se deslocar, em especial às mulheres. Trata-se da regra “*tempo X segurança*”. Durante as observações, esta era uma pauta de escolha que surgia em meio às viagens. Como na viagem de Flora em 28 de agosto de 2008, cujas ações se deram em prol do encurtamento do tempo. Na viagem de ida, a presença do pesquisador lhe “autoriza” a passar debaixo de um viaduto e de um terreno baldio que, segundo ela, “tem pessoas que cheiram cola”. Na volta, nesta mesma data, o estouro de um pneu leva a uma discussão dentro do ônibus, e Flora assim como outros optam, mesmo sentindo receio, a prosseguir viagem a ter que esperar outro ônibus que viria provavelmente lotado.⁸²

A relação tempo X segurança tem outra variável determinante: a violência, cujos “cálculos” resultam em outras escolhas em situações específicas. Como na ocasião

⁸² Este episódio em especial receberá maior detalhamento em outra parte deste trabalho, destinado a discutir a relação dos quatro sujeitos com os estranhos nas viagens de ônibus.

em que, por volta de dez a onze horas da noite, Flora retorna de uma faxina, em um dia de feriado – datas em que ela não pôde contar com a linha de ônibus 3051 (Flávio Marques Lisboa – Savassi) que lhe deixa mais próximo de seu serviço e de sua residência. A Estação BHBus (no caso a Estação Barreiro) passa então a ser apropriada por Flora como um dispositivo de segurança

Como eu já tinha saído já da Diamante [Estação Diamante], dado essa volta e chegado na Estação do Barreiro [não indo direto para Flávio Marques Lisboa, como Flora previa]. Aí, quando eu cheguei dentro da Estação do Barreiro eu falei: “Já que eu tô aqui, eu não vou voltar lá e descer”. Porque, se eu viesse de 316 [Circular Saúde A], eu ia ter que descer lá em baixo e subir um morro sozinha, passar naquela Pracinha ali [Praça Marabu], que eu falei pra você. Cheia de marginal, né. Fumando droga. Então eu pensei. Já que eu vim na Estação do Barreiro, vou aproveitar, descer aqui. Pego o 325 [Estação Barreiro – Flávio Marques Lisboa], que eu já desço, quase bem dizer, perto da minha casa.

Aqui, ao contrário do tempo alongado e desconfortável no interior dos veículos, a “maneira de fazer” de Flora é encurtar ao máximo o percurso de caminhada, corroborando não só a “regra de cálculo tempo X segurança” como modificando a decisão corriqueira entre caminhar ou pegar ônibus, invertendo suas preferências de escolha. Surge outra representação acerca dos ônibus e das estações de conexão, distinta daquela que os relaciona com “stress” e desconforto. Elas “protegem” os sujeitos “passantes”, em especial as mulheres: “oásis fechados” em meio ao espaço aberto, escuro e perigoso e, “para não dizer que não falei das flores”, vazio de vida pública. A Estação Barreiro passa a receber dessa forma, outras representações que designam a regra de cálculo “*tempo X segurança*”, como consta no cotidiano dos deslocamentos da esposa de Lucas, presente na seguinte nota de campo

No meio do caminho, Lucas falava das dificuldades da sua mulher em chegar em casa. Por medo de pegar a Avenida Amazonas à noite, vai com amigas para a Via Expressa e aí chega na Estação Barreiro, onde tem seguranças e daí ela pode pegar o 316 Circular Saúde A] pra ir pra casa. Dá tempo até de Lucas chegar do PET, tomar banho, fazer comida e voltar para o ponto de ônibus para esperar ela chegar, quase meia-noite, do curso de Magistério. (Narrativa DO deslocamento de Lucas, 03 de junho de 2008)

Desta forma, a velocidade de deslocamento como um valor torna-se relativizada, em especial pelas mulheres. Minimização do desconforto e garantia de segurança aparecem como pauta de seus deslocamentos. As escolhas de homens e mulheres

em Belo Horizonte estão circunscritas às condições objetivas de oferta do transporte público, este também como provedor potencial de conforto e de segurança nos percursos dos sujeitos.

Tempos de trabalho, tempos da vida... e tempos dos ônibus: incongruências e assincronias nas viagens de pessoas e veículos.

Dialogando com os argumentos de Verás (2001) acerca das várias sociotemporalidades presentes na metrópole – com suas assincronias e arritmias – faz-se necessário abordar um ator em particular: o papel do Poder Público no provimento da mobilidade e acessibilidade urbana dos indivíduos na cidade. Considerando o preceito constitucional em seu artigo 30, inciso V de que o transporte público é serviço público essencial e ainda considerando-se o artigo 5, inciso XV que estabelece o direito de livre locomoção no território nacional em tempos de paz, o intuito aqui é problematizar quais temporalidades são pensadas pelo Poder Público na materialização destes direitos. Se levarmos em consideração que a gestão pública se materializa na sua concessão de operação a empresas privadas, quais representações de cidade e de urbano estão presentes na prestação de serviços do transporte coletivo na Região Metropolitana de Belo Horizonte?

Sem ter a pretensão de se fazer uma análise exaustiva das políticas públicas de transporte público na Região Metropolitana de Belo Horizonte (até porque o material empírico é insuficiente para essa empreitada de análise) proponho-me aqui a analisar elementos da distribuição temporal dos Quadros de Horários das principais linhas de ônibus dos quatro sujeitos pesquisados e suas respectivas sublinhas derivadas.

Para tanto, apresento duas tabelas específicas. A primeira delas refere-se ao número de viagens ofertadas nos diferentes tipos de dia designados pela gestão do transporte, a saber: os *Dias Úteis* (de segunda a sexta-feira), os *Sábados* e os *Domingos e Feriados*, ofertados tanto pela BHTRANS quanto pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais- DER-MG⁸³. Tomando o *Dia Útil* como unidade de referência, o objetivo da primeira tabela consiste em avaliar o percentual de redução do número e viagens em relação aos demais dias apresentados, no intuito de obter um perfil do provimento de acessibilidade ofertado pelo transporte público da RMBH. A segunda tabela pretende, em cada um dessas referidas designações, mostrar e analisar a distribuição temporal de ofertas de viagens ao longo dos períodos do dia, visando identificar possíveis concentrações de oferta de transporte nos mais diversos horários.

⁸³ Não foi incluída para efeito desta análise a figura do *Dia Atípico* pelo fato desta constar apenas nos Quadros de Horários da BHTRANS e não nos quadros do DER-MG, bem como também pelo fato deste dia não ter uma caracterização bem definida de sua aplicação no referido site da BHTRANS.

TABELA 9
Distribuição das viagens de ônibus das principais linhas utilizadas pelos sujeitos pesquisados e suas respectivas sublinhas

<i>LINHA</i>	<i>DIA ÚTIL Número de Viagens e Faixa de Horário</i>	<i>DIA ÚTIL FÉRIAS Número de Viagens e Faixa de Horário</i>	<i>% redução em relação ao Dia Útil</i>	<i>SÁBADO Número de Viagens e Faixa de Horário</i>	<i>% redução em relação ao Dia Útil</i>	<i>DOMINGO Número de Viagens / Faixa de Horário</i>	<i>% redução em relação ao Dia Útil</i>
3694 (3828)	25 (4:25 -23:00)	----	----	8 (4:30- 20:30)	68	0	100
3051	76 (05:00-21:53)	73 (05:00-21:53)	3,95	36 (05:30-20:45)	52,63	0	100
34	66 (05:00-23:10)	50 (05:00-23:00)	24,24	49 (05:00-23:15)	25,75	33 (05:00-23:00)	50
30 (Direta)	126 (04:30-23:40)	118 (04:30-23:40)	6,34	88 (04:15- 23:40)	30,16	0	100
30	102 (4:35 -23:40)	72 (4:15-23:40)	29,41	72 (4:45-23:40)	29,41	92 (4:15-23:40)	9,80
30 (Paradora)	24 (5:00-22:30)	24 (5:00-22:30)	0	22 (5:00-22:25)	8,33	23 (5:10-23:10)	4,17
30 (Sta. Margarida)	13 (00:00-4:00)	11 (00:00-4:00)	15,38	13 (00:00 -4:00)	0	13 (00:00-4:00)	0
30 (Paradora Noturnos)	0	0	0	0	0	16 (9:00-19:00)	---
30 (Zoológico)	71 (00:05-23:45)	68 (00:05-23:45)	4,22	56 (00:05-23:40)	21,13	51 (00:05-23:40)	28,17
316 Circular Saúde A	72 (00:05-23:40)	70 (00:05-23:40)	2,78	56 (00:05-23:35)	22,22	56 (00:05-23:35)	22,22
317 Circular Saúde B	89 (00:05-23:35)	86 (00:05-23:35)	3,37	60 (00:05-23:45)	32,58	53 (00:25-23:35)	40,45
325	61 (04:30-23:00)	---	---	53 (05:00-23:00)	13,11	39 (05:00-22:00)	36,06
7110	59 (05:00-23:30)	---	---	35 (05:00-23:40)	40,68	32 (06:00-22:30)	45,76
3052	101 (4:20-23:40)	90 (4:20-23:45)	10,89	70 (4:20-23:35)	30,69	0	100
3052 (Buritis)	24 (5:44-21:55)	0	100	0	100	0	100
3052 (Hospitais)	0	0	0	0	---	40	---
3052 (Pq das Mangabeiras)⁸⁴	0	0	0	0	0	6	---

FONTE Elaboração do autor com base nos Quadros de Horários BHTRANS e DER-MG – ano de 2008

⁸⁴ Aqui temos uma peculiaridade. A linha 3052 tem seu itinerário reajustado aos domingos em substituição ao seu itinerário principal, suprimido. Originam-se duas novas sub-linhas, com itinerários prolongados para a região dos Hospitais e para o Parque das Mangabeiras, respectivamente. Se somarmos a oferta dessas duas sublinhas, o percentual de redução em relação à linha principal seria da ordem de 54,45%, subindo para a 63,2% se agregarmos a sublinha que atende o Bairro Buritis, que faz itinerário similar nos Dias Úteis. Aos domingos e feriados, a proporção ofertada de viagens à região dos Hospitais corresponde a 86,95% enquanto ao Parque das Mangabeiras (situado em bairro nobre de mesmo nome, na região Centro-Sul de Belo Horizonte) é de 13,04%. Esta última sublinha, por sua vez, apresenta apenas seis partidas de ônibus que obedecem a intervalos que variam de 65 (1h05min) a 145 minutos (2h25min).

A tabela anterior apresenta alguns indícios de como a Região Metropolitana de Belo Horizonte é representada – nos termos de Chartier (1991) – pelos órgãos de gerenciamento do transporte coletivo da cidade e do transporte metropolitano intermunicipal, a BHTRANS e o DER-MG, respectivamente. Um primeiro ponto a ser tratado é o uso do termo “Dia Útil”. Ainda que este não seja primazia dos referidos órgãos de gestão, cabe refletir a idéia de “utilidade” constituída no enunciado, notadamente ligada a uma noção estereotipada de trabalho, aquele que ocorre de segunda a sexta-feira, em especial no período diurno. O termo, desta feita, institui um padrão de normalidade acerca das relações que os diversos sujeitos estabelecem com a cidade, bem como um valor moral ao trabalho, estabelecendo uma distinção de quais práticas sociais merecem ser priorizadas pelo provimento de transporte público.

Passemos a distribuição quantitativa do número de viagens ofertadas. Chama a atenção a progressiva redução da oferta de viagens nas várias designações de dia em relação ao considerado *Dia Útil*. Em relação ao *Dia Útil Férias* (situação específica designada aos ônibus geridos pela BHTRANS)⁸⁵, destaque para as linhas 30 Paradora⁸⁶ (Estação Diamante-Centro) com redução de 29,41% e a uma das sublinhas 3052 (Estação Diamante – BH Shopping via Buritis), esta última suprimida. Chama a atenção o caráter progressivo desta redução quando outras designações de dia de oferta são comparadas. No tocante à oferta aos *Sábados*, das 17 linhas e sublinhas que compõem a amostragem, sete possuem percentuais de redução de oferta superiores a 30%, enquanto duas só possuem seu fornecimento aos domingos. Destaque para as linhas 3052 Buritis, suprimida, e para as linhas 3828 e 3051, as principais utilizadas por Lucas, Flora e Cíntia, com percentuais de redução de 68 e 52,63%, respectivamente. Cabe ressaltar que o sábado, tanto para Lucas como para Flora, constitui um dia de trabalho cotidiano, sendo dificultada a

⁸⁵ Em relação aos ônibus gerenciados pelo DER-MG, responsável pela ligação de regiões de diferentes cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte, sua oferta de viagens em seus quadros de horários não prevê uma distribuição específica para o período de férias (entendidas aqui como férias escolares), permanecendo apenas as subdivisões “*Dia Útil*”, “*Sábado*” e “*Domingo e Feriado*”.

⁸⁶ Esta sublinha específica recebe esta denominação de “paradora” uma vez que ela possui vários pontos de parada intermediários entre a Estação Diamante e o centro da cidade, situação distinta da linha 30 – Direta, que, como diz o próprio nome, não tem qualquer parada intermediária entre suas duas extremidades que compõem seu itinerário.

acessibilidade de ambos aos seus locais de trabalho. Isto leva Lucas a se valer do uso do automóvel, recurso não disponível nem para Flora, nem para Cíntia.

Passemos a análise da oferta de ônibus aos domingos e feriados, estes marcados pela escassez da oferta de viagens. Das 17 linhas e sublinhas da amostra, cinco são suprimidas aos domingos, além de outras quatro linhas/sublinhas com percentuais de redução superiores a 30%. Destaque mais uma vez para as linhas 3828 e 3051, suprimidas, o que leva Lucas e Flora a fazer outros arranjos/conexões para chegarem aos seus respectivos locais de trabalho, já que ambos trabalham em domingos e feriados (Lucas trabalha alternadamente a cada 14 dias aos domingos; Flora trabalha em feriados e domingos em função da demanda dos “patrões”). Destaque para a linha 3052 Parque das Mangabeiras, que se dispõe a ligar a região do Barreiro a um dos maiores parques da cidade: seis viagens ofertadas, com não menos de 65 minutos de intervalo de espera entre elas, uma oferta oito vezes menor que a mesma sublinha que atende a região dos hospitais no Centro de Belo Horizonte (3052 – Hospitais).

Passemos agora às próximas tabelas, que se propõem a mostrar a distribuição da oferta de viagens ao longo do dia. Para efeito de construção desta tabela, as horas do dia foram agrupadas de maneira a tentar enxergar uma organização do fluxo de ônibus. Os percentuais em negrito utilizados na tabela do *Dia Útil* mostram os períodos do dia de maior concentração de oferta de viagens.

TABELA 10
Percentual de distribuição de viagens ao longo dos períodos do dia (Dias Úteis)

<i>Período do dia (horas)</i>	<i>00-05</i>	<i>05-07</i>	<i>07-09</i>	<i>9-11</i>	<i>11-13</i>	<i>13-15</i>	<i>15-17</i>	<i>17-19</i>	<i>19-21</i>	<i>21-24</i>
Linha 3694 (3828)	8	20	16	8	8	4	20	4	8	4
Linha 3051	0	19,73	13,16	9,21	9,21	7,89	15,79	13,16	9,21	2,63
Linha 34	0	13,63	13,63	9,09	9,09	9,09	13,63	12,12	9,09	10,66
Linha 30 (Direta)	1,6	15,87	17,46	7,14	6,34	6,34	13,49	15,87	11,11	7,9
Linha 30 (Paradora)	0,9	12,75	14,71	8,82	7,84	6,86	14,71	16,66	7,84	8,82
Linha 30 (Sta Margarida)	0	16,66	12,5	8,33	8,33	8,33	16,66	12,5	8,33	8,33
Linha 30 (Paradora Noturnos)⁸⁷	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Linha 316 Circular Saúde A	11,27	12,67	9,86	8,45	8,45	8,45	11,27	9,86	8,45	11,27
Linha 317 Circular Saúde B	12,5	11,11	11,11	8,33	8,33	8,33	9,72	11,11	8,33	11,11
Linha 325	6,74	14,60	12,36	6,74	8,99	7,87	8,99	14,60	10,11	8,99
Linha 3052 (Principal)	0,99	17,82	12,87	6,93	6,93	6,93	15,84	13,86	7,92	9,90
Linha 3052 (Atend. Buritis)	0	19,04	9,52	9,52	14,29	9,52	23,81	14,29	9,52	4,76
Linha 7110	1,64	14,75	11,48	9,84	9,84	9,84	13,11	13,11	8,20	8,20
Linha 7100	0	13,56	13,56	10,17	10,17	10,17	11,86	13,56	6,78	10,17

FONTE: Elaboração do autor com base nos Quadros de Horários BHTRANS e DER-MG – ano de 2008

Como podemos ver nas distribuições percentuais da referida tabela, em relação aos *Dias Úteis*, com exceção da linha 325 (Flávio Marques Lisboa – Estação Barreiro) e da linha 30 (paradora Noturnos), todas as demais linhas e sublinhas possuem uma concentração de ofertas de viagens nos períodos de 5 às 9 horas e de 15 às 19h, configurando um dado “movimento pendular” de ocupação das cidades, conformando uma dada representação e uma dada expectativa de apropriação de Belo Horizonte.

⁸⁷ A Linha 30 (Paradora Noturnos) é uma das versões da linha 30, e não foi utilizada na pesquisa de campo, sendo mantida na estatística por força de nomenclatura. A título de esclarecimento, a linha em questão dispõe de 13 viagens tanto nos “Dias Úteis” como nos “Domingos e Feriados”, distribuídas em partidas de 20 em 20 minutos de 00:00 às 4:00.

A distribuição de horários de partida se modifica em outros dias da semana, cuja distribuição, como podemos ver nas tabelas a seguir, apresenta maior homogeneidade ao longo das horas do dia.

TABELA 11
Percentual de distribuição de viagens ao longo dos períodos do dia - Sábado

Período do dia (horas)	00-05	05-07	07-09	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-24
Linha 3694 (3828)	12,5	12,5	12,5	12,5	0	12,5	12,5	12,5	12,5	0
Linha 3051	0	16,67	16,67	13,89	11,11	11,11	11,11	8,33	11,11	0
Linha 34	0	16,33	16,33	10,20	10,20	8,16	10,20	10,20	8,16	10,20
Linha 30 (Direta)	5,68	11,36	13,64	11,36	11,36	10,23	10,23	10,23	7,95	10,23
Linha 30 (Paradora)	4,17	13,89	12,5	9,72	9,72	11,11	9,72	9,72	8,33	11,11
Linha 30 (Sta Margarida)	0	13,63	13,63	13,63	9,09	9,09	13,63	9,09	9,09	9,09
Linha 316 Circular Saúde A	12,5	10,71	10,71	8,93	10,71	10,71	10,71	7,14	7,14	10,71
Linha 317 Circular Saúde B	17,86	10,71	10,71	10,71	8,93	8,93	7,14	7,14	7,14	10,71
Linha 3052 (Principal)	2,86	8,57	8,57	7,14	10	11,43	11,43	11,43	11,43	14,29
Linha 325	6,67	11,66	13,33	10	10	10	10	10	8,33	10
Linha 7110	0	13,21	13,21	11,32	13,21	11,32	11,32	9,43	7,55	9,43
Linha 7100	0	14,29	11,43	11,43	11,43	11,43	8,57	8,57	8,57	14,29

FONTE: Elaboração do autor com base nos Quadros de Horários BHTRANS e DER-MG – ano de 2008

TABELA 12
Percentual de distribuição de viagens ao longo dos períodos do dia (Domingo e Feriado)

<i>Período do dia (horas)</i>	<i>00-05</i>	<i>05-07</i>	<i>07-09</i>	<i>9-11</i>	<i>11-13</i>	<i>13-15</i>	<i>15-17</i>	<i>17-19</i>	<i>19-21</i>	<i>21-24</i>
Linha 3694 (3828)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Linha 3051	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Linha 34	0	9,09	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	9,09	9,09
Linha 30 (Direta)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Linha 30 (Paradora)	4,35	8,70	11,96	9,78	9,78	10,63	10,63	13,04	9,78	9,78
Linha 30 (Sta Margarida)	0	17,39	8,70	13,04	8,70	8,70	8,70	13,04	8,70	8,70
Linha 30 (Paradora Noturnos)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Linha 30 (Atendimento ao Jardim Zoológico)	0	0	0	18,75	18,75	18,75	18,75	18,75	6,25	0
Linha 316 Circular Saúde A	11,76	9,80	7,84	11,76	9,80	9,80	9,80	7,84	7,84	11,76
Linha 317 Circular Saúde B	16,07	8,93	8,93	8,93	8,93	10,71	5,26	8,93	8,93	12,50
Linha 325	5,66	9,43	11,32	7,55	11,32	11,32	11,32	11,32	9,43	11,32
Linha 3052 (Hospitais)	5	15	12,5	7,5	12,5	10	10	7,5	10	10
Linha 3052 (Mangabeiras)	0	0	16,67	16,67	0	16,67	16,67	33,33	0	0
Linha 7110	0	10,26	12,82	10,26	10,26	12,82	12,82	10,26	10,26	7,69

FONTE: Elaboração do autor com base nos Quadros de Horários BHTRANS e DER-MG – ano de 2008

Como podemos verificar, temos a distribuição mais equitativa dos horários. Levando-se em conta os percentuais de redução do número de viagens ofertadas, podemos afirmar que ocorre aqui uma “socialização da escassez”. Pressupõe-se aqui um movimento não mais pendular, mas sim mais homogêneo da oferta das viagens, porém com intervalos médios bem mais dilatados.

Distribuição de horários visando uma dada concepção de eficiência/rentabilidade do sistema, com base nas representações acerca dos usuários quais sejam: pessoas que se apropriam da cidade predominantemente para o trabalho de segunda a sexta-feira; e que fazem pouco uso/apropriação da cidade à noite. Representações estas que contrastam em muito com suas reais demandas de circulação, velocidade, conforto e acessibilidade urbana. A sazonalidade diferenciada dos horários não só não altera como ratifica a lotação de passageiros no interior dos ônibus; ratifica

também as condições de precarização do transporte e da acessibilidade urbana dos sujeitos, como constam nas seguintes narrativas DO deslocamento de Flora

Flora trabalha no Buritis até às 17h. Pra voltar é mais difícil, o ônibus é mais cheio. Quase não sai aos domingos, a não ser para trabalhar.

– A gente pensa que no sábado não enche, mas enche sim.

Perguntei-lhe sobre a desativação da linha 3051 aos domingos. Certa vez ela recebeu uma reclamação por chegar atrasada em uma casa e, ao explicar que não tinha a linha de ônibus no domingo, a pessoa não acreditou nela.

– É um terror!!! A gente tem que pegar o 325 até a Estação Barreiro e de lá pegar o 3054 ou outro ônibus. Nunca vi uma linha de ônibus ter folga. E os ônibus são da mesma empresa!!

Flora comenta da dificuldade de sair aos sábados devido à frequência dos ônibus. Fala também do retorno do Buritis, quando trabalha lá aos sábados. “O 3051 volta sempre cheio” – afirma. (Nota de campo, 07 de junho de 2008).

Uma mulher, negra, que trabalha na Avenida Nossa Senhora do Carmo em um apartamento no bairro Sion, reclama com Flora:

– As pessoas pensam que ninguém trabalha no feriado. (Nota de campo, viagem de Flora, 15 de novembro de 2008)

Problemas de deslocamento presentes também nas viagens de Lucas, principalmente quando não pôde contar com o uso do seu automóvel

Lucas é obrigado a pegar dois ônibus no domingo, pois a linha 3828 é desativada. Então ele pega um ônibus do Anel Rodoviário até ao BH Shopping e outro do BH Shopping até Nova Lima.

– Se tivesse vindo de ônibus já estava aqui [porque teria que sair muito mais cedo]. E se atrasa...

– Ou você chega antes ou chega depois, não é? Pergunto.

– É. Ou chego antes ou chego depois.

Na média, Lucas saiu de carro mais de 20 minutos depois que o horário que partiria de ônibus e chegou na hora. No domingo, se viesse de ônibus, ele acordaria e sairia de casa do mesmo jeito que no meio de semana (exceto sábado, pois a linha 3828 muda seus horários). Não tem interferência no horário, mas no número de ônibus, desta vez dois, o que “cansa mais”, segundo Lucas (Nota de campo, viagem de Lucas, 21 de setembro de 2008).

Temos aqui um cenário de ambigüidades das relações espaço-tempo. O culto à alta velocidade não é nem de longe propiciado e praticado aos quatro trabalhadores pesquisados, ainda que a rapidez seja um valor presente nas suas narrativas, escolhas e representações. Se a lentidão pode representar um “furo” nas premissas de prescrição da circulação a qualquer preço, a escassez de horários representa, em termos práticos, também a escassez de acesso aos espaços da cidade.

Horários de partida que, mais que expressarem demandas “aparentes”, reúnem fortes indícios de demandas “produzidas” e “reprimidas”, em um quadro de restrição (quase uma asfixia) dos espaços-tempos da cidade, em especial aqueles originariamente pensados para a fruição de seus habitantes. Ficar parado, neste contexto, mais do que o tédio o ócio, representa a sensação da monotonia, em que o “*timing*” dos veículos busca submeter o “*timing*” das pessoas. Monotonia que, como característica das massas é “*inapelavelmente patológica, ela é tempo imóvel, que não passa. Dominado por ela, não somos capazes de reconhecer ou criar valores. Tempo esvaziado de significações, é tão monótono quanto o gesto repetitivo do trabalhador junto à máquina*” (MATOS, 2010, p.171).⁸⁸

O provimento de transporte público como uma “*estratégia*” nunca se faz total, devido, entre outras coisas, às “*táticas de apropriação*” dos sujeitos na cidade. “Maneiras de fazer” que permitem a minimização do cansaço e de escassas possibilidades de encontro em uma relação menos pragmática com o deslocar, enfrentando o espaço-tempo “homogêneo e vazio”, um “ruído” na idéia de progresso, por assim dizer. Em uma via de mão dupla, as táticas podem também corroborar certas premissas de mobilidade como um valor moral, ratificando, entre outras coisas, o automóvel como mecanismo de distinção e como solução individual para as questões de mobilidade e acessibilidade: solução privada para o direito de ir e vir; via de contramão das premissas do *Direito à Cidade*, nos termos de Henry Lefebvre.

⁸⁸ Sobre a monotonia, escreve também Balibar: “O tempo da monotonia não tem nenhuma oportunidade de redenção, motivo pelo qual não faculta a possibilidade de julgar o bem do mal, o útil e o prejudicial à autoconservação de si ou a da sociedade em que vive. Ele se concentra na base dos sentimentos de antipatia, do desejo de destruição e da desumanização institucional que se inscrevem na política, de modo que dissolvam a ética sob a atitude da passividade”. (BALIBAR, 2002, apud MATOS, 2010, p.205)

Ítalo Calvino, em sua obra *Seis Propostas para o Próximo Milênio* faz a partir da literatura o elogio da rapidez, mas sem negar os “prazeres do retardamento”, defendendo que “a economia do tempo é uma coisa boa, porque quanto mais tempo economizamos, mais tempo podemos perder” (CALVINO, 1990, p.59). Concorro com o autor, desde que o tempo economizado em questão seja “perdido” de fato e não expropriado da vida dos sujeitos, um tempo em última instância reificado.

Para compor sua reflexão sobre a tensa relação entre lentidão e velocidade, Calvino traz como complementares as figuras mitológicas de Mercúrio, deus mensageiro, ágil por excelência; e Vulcano, ferreiro paciente e de passo claudicante⁸⁹. Opostos complementares que juntos se tornam o desejo de ser do escritor, assim como do seu jeito de escrever: balizas para o seu trabalho intelectual

A concentração e a *craftsmanship* de Vulcano são as condições necessárias para se escrever as aventuras e metamorfoses de Mercúrio. A mobilidade e agilidade de Mercúrio são as condições necessárias para que as fainas intermináveis de Vulcano se tornem portadoras de significado, e da ganga mineral informe assumam formas os atributos divinos, cetros ou tridentes, lanças ou diademas. (CALVINO, 1990, p.66, grifos do autor).

Transpondo as reflexões de Calvino sobre o trabalho intelectual para a vida cotidiana, penso que para um deslocar-se coletivo e não apenas “em um coletivo”, Vulcano e Mercúrio precisam usufruir de sua alteridade: levá-la até a *ágora*, para o bem da *pólis*. Rapidez com paciência (ou nos termos de Calvino, “*festina lente*”: apressa-te lentamente) que podem e precisam transpor a mera individualidade e se tornar *Experiência*, condição indispensável para a necessária *politização da velocidade* (nos termos de Virílio), *questão pública* da ordem do dia para tratar o nosso deslocar e o viver.

⁸⁹ Hermes-Mercúrio, de pés alados, leve e aéreo, hábil e ágil, flexível e desenvolto, estabelece as relações entre os deuses e entre os deuses e os homens, entre as leis universais e os casos particulares, entre as forças da natureza e as forças da cultura, entre todos os objetos do mundo e os seres pensantes. Já Vulcano-Hefaisto, contrapõe ao vôo aéreo de Mercúrio seu passo claudicante e o cadenciado bater de seu martelo, se entoca no fundo das crateras e em sua forja onde fabrica diversos objetos. Ambos filhos de Júpiter, representariam funções vitais e complementares: Mercúrio a sintonia, a participação do mundo que nos rodeia; Vulcano a focalização, a participação construtiva. (cf. CALVINO, 1990).

SEGUNDA PARADA - LUGARES, ESPAÇOS E “NÃO-LUGARES” NA ARQUITETURA ITINERANTE DOS VEÍCULOS

*No balanço do balaio
Saculejo, saculejo,
saculejo
e aí me dá um sono!!!*

Vander Lee

A presença do transporte coletivo (em especial na figura do ônibus) aparece de forma marcante na investigação acerca dos deslocamentos urbanos. O deslocar-se dos sujeitos pesquisados ocorre, portanto, mediado por um “suporte” físico, uma “arquitetura itinerante”, nos termos de Caiafa (2002). Longe de ser neutra, esta “arquitetura” possui uma dimensão comunicacional e pedagógica.

O objetivo desta seção é tratar as práticas e relações que os sujeitos travam com esse suporte físico, este artefato técnico que são os ônibus que “rodam” pela Região Metropolitana de Belo Horizonte. Para tanto, iniciaremos com a descrição física deste veículo, com destaque às condições de “movimentalidade” no interior do mesmo. Em seguida, passaremos a tratar as táticas de apropriação – nos termos de Certeau (1994) – realizadas pelas pessoas, com ênfase nos quatro sujeitos principais envolvidos na pesquisa. As análises acerca das “solidões” e das sociabilidades serão inauguradas a partir de então, com ênfase no contraste entre duas perspectivas de se entender a espacialidade dos ônibus, quais sejam, a perspectiva dos “não-lugares” de Marc Augé (1996) e a perspectiva de “espaços e lugares” de Michel de Certeau (1994), “parceiros de viagem” para se compreender o fenômeno estudado.

Para se fazer a descrição do interior dos veículos, trago à baila as imagens dos ônibus das linhas 3051 e 3052, utilizados por Flora e Cíntia, como modelo para se identificar as suas características estruturais e arquitetônicas.



FIGURAS 1 a 4 - Veículos das linhas 3051 (Flávio Marques Lisboa-Savassi) e 3052 (Estação Diamante-BH Shopping)

FONTE: Arquivo do autor

Damos início a essa exposição pelos materiais constitutivos dos veículos. Parafraseando Walter Benjamin, se na “Paris, capital do século XIX” teríamos o ferro e o vidro como materiais construtores e estruturantes das galerias e, por consequência das próprias possibilidades estéticas das “Passagens” (no sentido de promover o espetáculo da exposição das mercadorias)⁹⁰, nos ônibus de elo Horizonte, o ferro e o vidro vêm cotejados também pelo material sintético que

⁹⁰ Benjamin mostra como o ferro e o vidro tornaram tecnicamente viável a construção das galerias metropolitanas na Paris do século XIX. Mostra também sua viabilidade econômica na função de exposição das mercadorias, entre elas os próprios intelectuais que as freqüentavam. Ferro e vidro que além de possibilitarem as mais diferentes formas, compõem um novo arranjo em que não se fixam as marcas dos passantes, ponto nodal para a queda da experiência e a conformação estética da exposição das mercadorias, e por consequência o fetiche das mesmas. Para maior detalhamento, ver “Paris, capital do século XIX” (cf BENJAMIN, 1985c).

constitui os assentos. Ainda que com uma distância espaço-temporal e propósitos diferentes, cabe pensar que os materiais que constituem os veículos também apontam limites e possibilidades de uma experiência estética, tanto para aqueles que estão dentro como para quem está fora deles.



FIGURA 5 - Corredor de acesso e distribuição dos assentos
FONTE: Arquivo do autor

Em relação à parte metálica, ela dá o tom mais geral do formato do veículo, suas possibilidades de movimentação, bem como recobre a sua superfície. Assim, o interior dos ônibus é composto por uma superfície regular, que se constitui em assentos dispostos em fila nas suas laterais, conformando um pequeno corredor central. A presença das barras de ferro – situadas nas laterais próximas aos assentos – aponta as possibilidades de apoio, de acionamento do sinal de parada⁹¹, bem como delimitações das áreas específicas para deficientes físicos.

⁹¹ O acionamento dos sinais de “Parada Solicitada” ocorre de duas maneiras: puxando uma corda que dispara o sinal ou pressionando um dos vários botões dispostos nas barras de ferro verticais ao longo do veículo.

Em relação aos vidros, estes se dispõem nas janelas (cuja abertura só é possível em sua parte superior) e nos espelhos de corredor, utilizados para verificar o desembarque dos passageiros. Além disto, os vidros estão presentes na fixação dos seus principais suportes letrados: os mapas/croquis de deslocamento da referida linha de ônibus (implementados após o fim do período das observações de campo), os Quadros de Horários e, principalmente, das edições do Jornal do Ônibus, que será tratado em separado no corpo desta investigação.

Linha 3051	
Quadro de Horários	
Flávio Marques Lisboa/Savassi	
A partir de 01/09/2010 (Quarta-feira)	
DIA ÚTIL	
00:01	01:01
02:01	02:01
03:01	03:01
04:01	04:01
05:01	05:01
06:01	06:01
07:01	07:01
08:01	08:01
09:01	09:01
10:01	10:01
11:01	11:01
12:01	12:01
13:01	13:01
14:01	14:01
15:01	15:01
16:01	16:01
17:01	17:01
18:01	18:01
19:01	19:01
20:01	20:01
21:01	21:01
22:01	22:01
23:01	23:01
24:01	24:01
25:01	25:01
26:01	26:01
27:01	27:01
28:01	28:01
29:01	29:01
30:01	30:01
31:01	31:01
32:01	32:01
33:01	33:01
34:01	34:01
35:01	35:01
36:01	36:01
37:01	37:01
38:01	38:01
39:01	39:01
40:01	40:01
41:01	41:01
42:01	42:01
43:01	43:01
44:01	44:01
45:01	45:01
46:01	46:01
47:01	47:01
48:01	48:01
49:01	49:01
50:01	50:01
51:01	51:01
52:01	52:01
53:01	53:01
54:01	54:01
55:01	55:01
56:01	56:01
57:01	57:01
58:01	58:01
59:01	59:01
60:01	60:01
61:01	61:01
62:01	62:01
63:01	63:01
64:01	64:01
65:01	65:01
66:01	66:01
67:01	67:01
68:01	68:01
69:01	69:01
70:01	70:01
71:01	71:01
72:01	72:01
73:01	73:01
74:01	74:01
75:01	75:01
76:01	76:01
77:01	77:01
78:01	78:01
79:01	79:01
80:01	80:01
81:01	81:01
82:01	82:01
83:01	83:01
84:01	84:01
85:01	85:01
86:01	86:01
87:01	87:01
88:01	88:01
89:01	89:01
90:01	90:01
91:01	91:01
92:01	92:01
93:01	93:01
94:01	94:01
95:01	95:01
96:01	96:01
97:01	97:01
98:01	98:01
99:01	99:01
100:01	100:01



FIGURAS 6 A 09 – Distribuição dos principais suportes letrados presentes nos veículos
FONTE: Arquivo do autor.

Os assentos, como já mencionado, se dispõem lateralmente. Porém esta disposição não se dá de forma totalmente homogênea. Existem quatro filas de assentos, mais ao fundo do ônibus que, alinhados com as rodas traseiras, estão suspensos por uma

estrutura metálica, a mesma que reveste o piso do ônibus, fazendo com que estes estejam em uma altura maior. Isto confere uma maior visibilidade do interior do veículo e uma maior proximidade das aberturas superiores das janelas, propiciando uma maior ventilação.



FIGURAS 10 E 11 - Distribuição dos assentos: assentos mais altos e ao fundo, situados mais próximos da abertura das janelas
FONTE - Arquivo do autor



FIGURA 12 - Os assentos amarelos são destinados prioritariamente a idosos, gestantes e demais pessoas com dificuldade de locomoção
FONTE - Arquivo do autor

Existem também assentos específicos em uma área dedicada aos deficientes físicos. Trata-se de cadeiras dispostas lateralmente, perpendicular ao eixo dos demais assentos. Utilizados por todos os passageiros, tais assentos são de uso prioritário das pessoas com deficiência, em especial usuários de cadeiras de rodas. As estruturas dedicadas a portadores de deficiência física compõem-se de elevadores. O elevador constitui-se de uma estrutura situada na porta central do veículo que permite transportar com mais conforto e segurança pessoas com deficiência física, em especial em cadeira de rodas. Este dispositivo, no entanto, não está presente na totalidade dos veículos. Sua oferta nas viagens das linhas dos sujeitos pesquisados está apresentada na tabela a seguir:

TABELA 13
Distribuição de viagens com elevador no somatório das quatro configurações de horários
(Dia Útil, Dia Útil Férias, Sábado e Domingo/Feriado)

)		
LINHA	Veículos com elevador (total dos 4 grupos de datas)	% de veículos com elevador utilizados em relação ao total de viagens ofertadas
3694	Não declarado ⁹²	----
3051	81	43,78
34	36	18,1
30 (Direta)	57	17,17
30 (Paradora)	69	20,41
30 (Santa Margarida)	19	20,43
30 (Zoológico)_	5	31,25
316 Circular Saúde A	109	61,24
317 Circular Saúde B	118	46,47
325	144	50
7110	Não declarado	---
7100	Não declarado	----
3052	133	50,96
3052 (Buritis)	10	41,67
3052 (Hospitais)	18	45
3052 (Parque das Mangabeiras)	0	0

FONTE: Elaboração do autor com base nos Quadros de Horários BHTRANS e DER-MG – ano de 2008

Uma primeira análise aqui acerca da espacialidade dos ônibus de Belo Horizonte diz respeito à seguinte ambigüidade. Por um lado temos a consideração de uma diversidade de sujeitos usuários no transporte coletivo da Capital. Por outro lado, a constituição de lugares específicos para pessoas com deficiência e a reserva de assentos para idosos, gestantes, obesos e outras pessoas com dificuldades de locomoção acaba também por expressar as expectativas de normalidade e hierarquia de condições de mobilidade dos diversos os usuários. Tomando por base os percentuais de utilização do elevador apresentados na tabela acima, nota-se que a contemplação de uma especificidade ainda está longe de se atingir uma equidade nas condições de deslocamento. Importante ressaltar que, dentre as linhas utilizadas pelos quatro sujeitos da pesquisa, justamente aquela que serve uma região hospitalar (Linha 316 – Circular Saúde “A”) é a que possui os maiores percentuais de viagens com elevador, com cerca de 60%, o que denota também uma expectativa –

⁹² Ao contrário das linhas gerenciadas pela BHTRANS, no caso das linhas de ônibus gerenciadas pelo DER-MG, de cunho metropolitano, não há qualquer menção em seus quadros de horários sobre a existência e a frequência deste dispositivo. Ausência do mesmo dispositivo que também foi constatada em minhas observações de campo, realizadas no período de abril a dezembro de 2008.

ou uma representação, nos termos de Chartier (1991) – de quais são os deslocamentos demandados e necessários a estes usuários. No caso da sublinha 3052 - Parque Mangabeiras, que permite a ligação da região do Barreiro ao referido parque aos domingos, não há qualquer destinação de viagens com o referido dispositivo. As questões e dilemas referentes à diversidade dos sujeitos vão permear as representações e ações do Poder Público, as práticas no interior do veículo e a leitura/percepção dos sujeitos pesquisados.



FIGURA 13 - Elevador acionado por sistema elétrico pelo agente de bordo.
FONTE: Arquivo do autor



FIGURA 14 - Cadeiras especiais para deficientes, de uso permitido aos demais usuários. Notar a área reservada e os cintos para acomodar a cadeira de rodas
FONTE: Arquivo do autor

Prosseguindo a descrição do interior do veículo, dentro da estrutura de ferro, não podemos deixar de mencionar a posição da roleta/catraca e das portas. Com relação às entradas e saídas, estas em geral apresentam-se em três portas, sendo uma de embarque e duas de desembarque, ao centro e ao fundo do ônibus. Definido o embarque na parte dianteira e o desembarque nas partes central e traseira do veículo, tem-se aqui uma prescrição de movimento por parte de sua arquitetura. Com a roleta e a cadeira do agente de bordo (conhecido como “trocador”) colocada bem à frente do corredor, tal prescrição é de que o usuário não permaneça em pé na frente do veículo, realizando o pagamento e a passagem pela roleta/catraca para o quanto antes se dirija para o fundo do ônibus. Prescrição esta que nas observações de campo ora era um valor para os sujeitos, ora era transgredida/reinventada pelos mesmos.

Esta prescrição de movimento implícita na organização do interior do veículo refletiu até bem pouco tempo na alocação espacial dos idosos e outros usuários portadores de gratuidade nos transportes coletivos. Com seus assentos reservados localizados todos antes da passagem pela roleta/catraca, estas pessoas passaram a se concentrar na parte anterior do veículo. Tal alocação só seria modificada nos anos de 2009 e 2010, após a realização da observação participante, quando se destinaram assentos reservados também na parte traseira do veículo. O que foi possível a partir da implementação dos cartões BHBus Master, com os quais os idosos adquirem a possibilidade de passar pela roleta com a manutenção da sua gratuidade.



FIGURA 15 a 18 - Piso e suportes metálicos (barras, catracas, espaço do agente de bordo), distribuição dos assentos e configuração do corredor de alocação dos passageiros
 FONTE – Arquivo do autor.

Feita uma primeira descrição acerca do interior dos ônibus, passaremos agora à discussão das relações que os quatro sujeitos pesquisados travam com o mesmo, ou, nos termos de Certeau (1994), como estes lugares são animados, transformados

em “espaços”, transcendendo sua dimensão geométrica e homogênea em uma simultânea “espacialidade que é existencial” e uma “existencialidade que é espacial”.

“Ver tudo” e “não ouvir nada”: segurança, silêncio e agilidade nas escolhas dos sujeitos

Subimos e fomos para o fundo do ônibus, do lado direito, algumas cadeiras (duas, mais ou menos) à frente da roda traseira do ônibus. Cíntia se senta do lado da janela. Só tem mais um passageiro, bem no fundo do ônibus. Começa a entrar mais pessoas e elas vão meio que ocupando o ônibus do fundo para frente. (Nota de campo da viagem com Cíntia, 29 de setembro de 2009)

Reinaldo não escolhe os lugares pra sentar aleatoriamente. Hoje, ele se mostrou duplamente metódico. Primeiro porque optou em ficar na janela de uma cadeira alta perto da porta traseira para facilitar a saída do ônibus.

Em segundo lugar, Reinaldo hoje escolhe o lado direito do ônibus pra sentar.

– Sempre sento do lado esquerdo, mas hoje o tempo está nublado, não vai bater sol no lado direito. (Reinaldo, narrativa DO deslocamento, 21 de outubro de 2010)

As notas acima mostram de maneira mais emblemática as principais escolhas de dois dos sujeitos da pesquisa. Aumentar a velocidade de saída do ônibus, minimizar os contatos e não ficar exposto ao sol. A busca de uma minimização do esforço e de contatos – decorrente, entre outras coisas, de uma movimentação corporal intensa nos ambientes de trabalho – acaba por atribuir uma parte do ônibus como privilegiada na escolha dos deslocamentos: trata-se do fundo do ônibus, em especial as cadeiras pouco à frente da porta traseira, em uma posição mais alta que as demais e mais próximas da abertura da janela.

Cíntia elege o fundo do ônibus como local preferencial para se posicionar no veículo. Segundo ela, sempre se “espreme” no ônibus lotado, buscando um “cantinho” ao fundo do ônibus. Vale lembrar que nos ônibus que circulam pela Região

Metropolitana de Belo Horizonte, o embarque se dá pela porta dianteira e o desembarque pela porta traseira do veículo⁹³.

Em relação às sensações e escolhas de Lucas acerca do interior do veículo, este também opta pela parte de trás do ônibus, por ser *“melhor de andar, mais tranquilo e a possibilidade de ver tudo o que acontece no ônibus”*. Inclusive pela possibilidade de participar de toda a cena do ônibus, pois *“se está na frente e acontece tumulto, fico com receio de olhar pra trás.”* Ressalva feita, no entanto, aos riscos de colisão do ônibus por trás, o que torna o lugar também perigoso em caso de acidente. No entanto, ao calcular os riscos de colisão por trás, estes são menos levados em consideração se comparados com as ações das outras pessoas no interior dos ônibus.

Lucas, que já estava no fundo, vai para o “canto” do ônibus. “Eu prefiro este espaço porque dá pra ficar encostado” (Narrativa DO deslocamento. Nota de campo, 16 de setembro de 2008)

Eu gosto de sentar mais é atrás. Se eu entrar no ônibus e ver que lá atrás tá vazio, eu vou pra lá. Eu acho que lá é melhor de andar. Mais tranquilo, de lá você está vendo tudo, você participa de tudo, do ônibus. Você tá lá atrás e tal, você tem uma visão ampla e sabe tudo o quê tá acontecendo. E quem senta no meio não vê isso. Muito menos quem tá lá na frente. Eu não gosto de sentar lá na frente e ficar olhando pra trás.

Não gosto [de sentar na frente]. Acontece. Se eu tiver lá na frente sentado e tá com tumulto lá, eu penso 3 vezes se olho pra trás ou não. Teve um rapaz, uma vez lá que tava... Diz ele que deu sinal, mas ninguém escutou o sinal. Aí o motorista passou direto e ele xingou o motorista de tudo quanto é nome. O negócio foi feio. O cara queria até bater no motorista. O motorista retrucando. Todo mundo caladinho no ônibus. Então, a gente fica cismado, né? Cê tá lá na frente, tem que ficar olhando pro cara. Você não sabe o que o cara vai fazer. E você estando lá trás não. Lá atrás, você já tá ali, você já tá atento, já tá vendo tudo.

Eu acho que ali, é um lugar arriscado [na parte de trás do ônibus], né, na frente e atrás muito mais, de você viajar, mais um lugar... É mais arriscado. Um lugar mais perigoso de você viajar, no ônibus. Carro grande, né! Até carro pequeno, não! Perigoso porque a pancada atrás é o lugar onde é o primeiro a atingir. Mas é o lugarzinho que eu gosto mais é ali. Vejo a coisa acontecer.

⁹³ Exceção feita aos micro-ônibus pertencentes às linhas suplementares, que em alguns casos possui uma única porta para embarque e desembarque, situada na parte dianteira do veículo.

A posição traseira do ônibus aparece como um lugar privilegiado de localização também para Flora, entrando mais uma vez numa lista de “perdas e ganhos” ao longo da viagem, na qual uma sonoridade desejada (ou a ausência dela) passa a compor um critério prioritário de escolha

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

E tem uns [passageiros] que fala alto. Tem uns que né. É, fica aquela bagunça dentro do ônibus. Então cê tando lá atrás, você vai escutar só pra frente.

Atrás, não tem ninguém atrás de mim enchendo o saco. Tem ninguém aqui atrás, porque sabe o quê que me irrita no ônibus? Eu sentar no meio, alguém vem segurar no ônibus e faz assim ó. Pega meu cabelo, junta e puxa. É que geralmente mulher. Mulher tá sentada com o cabelo assim. Aí o cabelo esbarra assim, um tanto assim, mais ou menos. Esbarra assim, naquele lugar de pegar a mão. A pessoa vem por trás... Segura. É sem querer. Aí você faz assim. Você puxa o cabelo.

Aí eu não gosto muito [de ter o cabelo puxado]. E outra coisa também, o fato de você sentar no meio, naquelas cadeirinhas [assentos perpendiculares prioritários para os deficientes]. É o fato da pessoa ficar em pé, segurando no ônibus, às vezes tá com bolsa, como já aconteceu de me dar bolsada na cara. É... é...pessoas ficar com a bolsa apoiada assim ó, tipo assim, quase em cima do meu ombro. Pessoa espremendo você lá assim. Aí eu não gosto. Eu sentando lá atrás, eu tô lá no cantinho, se não tem mais cadeira pra ninguém ficar em pé ali do lado – vai ficar em pé, mais pra cá, né. Como eu tô aqui – ninguém vai ficar em pé lá no cantinho que eu tô. E é mais por questão de ninguém ficar me esbarrando.

Em sua Narrativa DO deslocamento do dia 28 de agosto de 2008, Flora fala de tática de apropriação de se posicionar no ônibus: de ir para o fundo do veículo para poder sair mais fácil pela porta traseira caso o ônibus fique cheio, alegando que “*é melhor prevenir do que remediar*”.

Esta escolha pelo fundo do ônibus como espaço/lugar privilegiado sofre inflexões e alterações, como no caso de Reinaldo em seus deslocamentos para o trabalho de

manhã. A busca por espaços vazios passa a ser uma tônica para Reinaldo, como nos mostra em sua Narrativa DO deslocamento, no dia 14 de agosto de 2008

Quando eu venho para o Centro, não tem sentido atravessar a roleta, já que o ônibus só vai esvaziar quando eu for descer. Já quando estou voltando, eu já venho direto para o fundo, pois tem muitos lugares vazios.

Inversão esta praticada por Flora quando de seu retorno da faxina no bairro Padre Eustáquio, no dia 28 de agosto de 2008

Chega o ônibus 34. As pessoas entram pela porta da frente sem um critério de fila. Desta vez, Flora inverte a estratégia da viagem de ida, optando em sentar nos bancos vermelhos da frente que ficam antes da roleta. Argumentou que quase não tem lugares vazios lá atrás.

Táticas de apropriação estas que, no entanto, não são sempre capazes de evitar situações de desconforto, nem ser sempre utilizadas pelos sujeitos. Cíntia fala das situações comuns de deslocamento no seu horário normal, em que não havia a presença do pesquisador. Nos dias de “pique”, vinha em pé dentro do ônibus da Savassi até em casa, mesmo estando no ponto da Rua Rio Grande do Norte, localizado no sentido oposto de seu destino, com o intuito de pegar o ônibus vazio. Dialogando com as tabelas de distribuição das viagens de ônibus ao longo dos períodos do dia (tratadas no capítulo anterior), temos aqui a constituição de uma sazonalidade dos espaços/lugares dos ônibus, que em certos horários representa o prolongamento do estar em pé durante o deslocamento.

Aí eu vinha espremendo, eu vinha em pé. Às vezes, eu chegava até cansada em casa, que de lá da Savassi até aqui em pé...que não tinha um lugar... Saía de lá cinco e meia. Então, quando dava cinco e meia, aí até que eu chegava no ponto, já era seis horas. Aí já pegava no horário de pique. Aí o ônibus já vinha lotado.

Situações no interior dos ônibus que propiciam uma série de percepções que balizarão a produção, pelos sujeitos pesquisados, de representações acerca dos vários meios automotores de transporte.

Representações e percepções acerca dos meios de transporte

Para além das escolhas e das atribuições das localizações privilegiadas, cabe problematizar as representações que os sujeitos pesquisados possuem acerca dos veículos. Que relações de pertencimento e/ou aversão os mesmos estabelecem com os ônibus que circulam pela Região Metropolitana de Belo Horizonte?

Reinaldo, mesmo possuindo um automóvel, atribui uma positividade nas mudanças das condições de deslocamento por ônibus. Faz menção positiva à Estação BHBUS (apesar da queixa quanto ao tempo de baldeação), alegando que no passado os ônibus andavam “*praticamente lotados*”, em função de sua casa ficar no meio do bairro, a uma certa distância do ponto final. Para Reinaldo, os ônibus apresentam melhoras em desempenho e segurança. Relata de incidentes no passado em que pessoas caíam do ônibus lotado com a porta aberta enquanto este estava em movimento, ao contrário de hoje em que

Pela BHTRANS não pode trafegar o ônibus com passageiro, com porta aberta, né. Inclusive a porta é automática. Hoje tem uns dispositivos nos ônibus aí, de uns dois, três anos pra cá, que o ônibus não arranca.

Você vê que aquelas vezes que você embarcou comigo no ônibus lá, foi assim um certo sofrimento. Mas eu até comentava com você lá: “Ô Cláudio, hoje tá tranquilo. Hoje só tem uns trinta em pé”. Né, então já virou até uma rotina eu embarcar no ônibus com...sem assentar nesses trinta, quarenta minutos que ele gasta, lá de onde eu embarco pra cá, pro Centro de Belo Horizonte. Eu não me preocupo mais, de uns quatro, cinco anos pra cá, se eu venho assentado ou não, tal. Por que? Hoje já beneficiou e muito. O ônibus, eu tenho certeza, que o primeiro ônibus que vier, eu vou conseguir embarcar, mesmo que eu não assente, tal, coisa assim. Que raro foram às vezes de vir pro Centro de Belo Horizonte sentado no ônibus de manhã, que já estava lotado. Você entendeu?

Em minhas observações de campo, Reinaldo se equilibrava com muita facilidade. Sobre essa habilidade de equilíbrio, Reinaldo fala das diferenças dos veículos de ontem e os de hoje.

Eu acho, parece que desde o tempo assim de, de menino, quando, eu talvez tive que encarar aquela barra pesada, que eu te falei, e muitas vezes quando tem que testemunhar sobre isso, a gente fala, graças a Deus que passou isso há vinte anos atrás. Você, quando conseguia embarcar no ônibus, vamos considerar aquela região minha lá, quando eu subia na porta traseira do ônibus, naquele tempo você tinha que embarcar na porta traseira e tal, né. Passava na roleta...outro problema terrível, era que a roleta era exatamente ali, você subindo, no terceiro degrau do ônibus já tava ali a roleta e o cobrador. Aí ficava ali uns dez passageiros, aqueles camaradas durão e tal, não sei o quê... Às vezes o cara ia descer aqui no final, no Centro de Belo Horizonte, mas ele ficava ali na porta, atrapalhando os demais passageiros. Aí o motorista puxava o freio de mão, descia, brigava com o passageiro, trocava tapa, pra empurrar os passageiros pra passar na roleta.

A inversão do sentido do embarque nos ônibus de Belo Horizonte, agora da parte dianteira para a parte traseira do ônibus, é interpretada por Reinaldo como um avanço. Avanço este também interpretado nas formas de condução dos veículos e das condições de equilíbrio no decorrer das viagens.

Mas aquela época sim, era uma tragédia, mas como era boyzão, era tudo farra, não sei o quê. Quer dizer. Hoje não. Hoje, tipo assim, comparando com aquela época que eu vivi, é tipo assim, um paraíso. Graças a Deus, não vejo assim dificuldade não. Por exemplo, no ônibus, basta ter um lugar pra eu ficar numa posição de que ele vai transitar, ou seja, eu estando dentro do ônibus, na posição retilínea, eu não tenho dificuldade, entendeu? Hoje não tem aquele lance de freada brusca e tal, que acontecia muito, né. O motorista dá freada, que às vezes o passageiro que tava pra trás vinha trombando em todo mundo, derrubando passageiro. Tem até aquele equipamento lá no ônibus lá, que acusa o motorista. Ele não pode dá freada brusca. Então é...retirado aquele disquinho, né. E o superior lá confere, tal, não sei o quê. Ele tem que se explicar quantas freadas ele deu, no final do expediente. Então quer dizer tudo isso facilita. Eu tenho uma facilidade já, nem sei te falar quanto tempo isso, de, de, de equilibrar dentro do ônibus. Eu nunca tive assim grandes dificuldades não. Tem pessoas que fazem questão, né, muitas vezes passam, tem que assentar ali no banquinho ali na porta, até atrapalhando os outros passageiros, tal. Eu, quanto a isso, não tenho problema nenhum não. Graças a Deus não.

Reinaldo, apesar de perceber melhoras na qualidade dos veículos, ainda defende o metrô. Os veículos melhoraram, mas o valor da passagem aumentou.⁹⁴

⁹⁴ À época da pesquisa, o valor da passagem de ônibus sobe de R\$2,10 para R\$2,30, configurando um aumento de cerca de 10% em pouco mais de um ano.

É... o ônibus, me parece que de três em três anos, ele não pode rodar mais, pelo menos os de Belo Horizonte. Você vê uns onibuzinhos aí e até com certa dificuldade de rodar, que às vezes quebra uma caixa, uma coisa assim. Mas os de Belo Horizonte, de três em três anos tem que renovar a frota. Ou seja, o ônibus tem que ser trocado. Então quanto a isso, foi corrigido. Foi-se o tempo que falava que o ônibus aí deu um problema. Eu lembro, até uns quinze anos pra lá, muitas vezes você tinha...o ônibus morria. O motorista dava uma navalhada lá, na troca de marcha, deixava morrer o ônibus aí. Às vezes tava no plano e tal, tinha que descer os passageiros. O motorista convidava as pessoas, os passageiros pra dar uma empurradinha. A vantagem, que carro diesel, não sei se você sabia disso, ele pega...você dá um tranco nele de trinta centímetros, quarenta, ele pega. O carro diesel tem muito mais facilidade pra pegar que um gasolina. Você não precisa ranhar a embreagem do disco, com aquela, igual os camaradas fazem aí, dez, quinze metros pra um carro pegar. Eu lembro disso, na minha época aí de, de boyzão aí: “Tá. Tem que descer aí. Desce os homens aí, vão empurrar o ônibus até pegar”. Era complicada a coisa. Tinha um processo também, que eu não sei, quê que era a política que eles queriam, onde eles queriam chegar. O ônibus saía lá do Barreiro, por exemplo, quando chegava na Gameleira faltava óleo.

O investimento no transporte de massa, não sei o quê e tal. Eu acredito que tivesse já o metrô pra atender a população, o grande número do povão, entendeu? Seria bem mais barato. Os ônibus...a empresa que resolvesse a rodar com ônibus aí, seria um preço bem mais acessível, sem dúvida. O preço ainda continua sendo salgado, entendeu? Porque eles alegam lá, é que os custos lá, não sei o quê e tal, né, os incentivos que faltam lá, federal, não sei o quê. Mas os argumentos deles aí, ninguém consegue desvendar não. Você vê. Corrigiram pra um lado e retiraram pro outro. Enquanto a ...os órgãos de trânsito, né, estipulou isso aí, que tem que ser o ônibus de três...completou três anos ele tem que ser retirado, em Belo Horizonte não pode rodar. Mas em compensação aumentaram os custos, né, pro povão, lá da passagem. O valor da passagem deveria ser administrado. Eles ficam aí até um ano sem reajustar, mas quando reajusta também tiram todo o atraso, né. Aí que é complicado.

Teríamos aqui um de coerção civilizatória do ato de dirigir, pelo menos no que tange ao transporte coletivo? Quais seriam as conseqüências deste suposto processo? Um monopólio do Poder Público no estabelecimento de uma “direção defensiva” ou uma prescrição de uma forma de conduzir voltada à preservação e aumento da rentabilidade dos veículos? Fica a questão para reflexão.

Como pudemos ver nos relatos de Reinaldo, há uma percepção de aumento no conforto dos ônibus ao longo dos tempos e na forma de dirigir, ainda que acompanhado do aumento no preço das passagens. Em outra passagem deste texto

– quando será tratada a relação do contato dos sujeitos da pesquisa com os estranhos nas viagens – Reinaldo vai falar da perda das interações decorrentes destas melhorias, nas quais a direção rápida, fluida e sem interrupção cobra como contrapartida a “redução dos contatos” em prol da agilidade nos deslocamentos.

Já em relação a Lucas, as representações acerca do ônibus não são tão positivas, em especial se comparado a outro artefato técnico, o automóvel. Em relação à sua cidade no interior da Bahia, Lucas conta que não pegava ônibus. “Ia a pé ou de bicicleta”, diz ele. Ao apontar as diferenças entre Alcobaça e Belo Horizonte, Lucas narra a dependência que aqui se tem uso do transporte coletivo

Para qualquer lugar que você vá [em Belo Horizonte] tem que pegar um ônibus. Lá em Alcobaça ou em Teixeira de Freitas, você só usa ônibus se quiser. Dá pra ir a todos os lugares a pé. (Narrativa DO deslocamento, 24 de abril de 2008).

A preocupação financeira toca a percepção de Lucas ao se deslocar por Belo Horizonte

E a diferença da Bahia ... que lá eu não pegava ônibus. Talvez, uma coisa que é psicológica eu acho. Se eu estivesse na Bahia agora. Aqui fosse a Bahia e eu não tiver uma bicicleta, e eu tiver que ir lá no centro, eu ia a pé. Eu ia a pé tranquilo. Entendeu? E aqui não. Se você tem que ir no Centro você já preocupa é com passagem. Se você não tem, você tem que ir na casa de um amigo vê se ele tem pra te emprestar. Um negócio complicado.

Em relação à figura do automóvel, Lucas narra a alegria da obtenção de sua carteira de motorista em 2007, e a aquisição de seu automóvel Fiesta 2002 em outubro de 2008. Automóvel que acaba se tornando um mecanismo de distinção, como podemos ver na avaliação que Lucas faz de seu gerente, que opta pelo ônibus mesmo possuindo mais de um automóvel

[Meu gerente] é humilde pois tem três carros e vai para Nova Lima de ônibus. No ônibus eles não vão saber que ele é gerente. (Narrativa DO deslocamento, 24 de abril de 2008).

Cíntia, por sua vez, enxerga no automóvel uma maior praticidade nas demandas do dia-a-dia. Dialeticamente, podemos pensar que o carro é afirmado na contramão/preterimento do ônibus, este último como portador de uma menor condição de provimento de mobilidade e acessibilidade.

O carro é bom. Vai que tem uma emergência. Até chamar um táxi pra ir pro hospital é complicado”. “Os dois tem que ter carteira. Aí dá pra ir para uma festa. O outro pode dirigir pro outro beber. Você vai, à noite, não consegue um táxi, um ônibus pra voltar. O carro é bom (Cíntia, Narrativa DO deslocamento, 29 de setembro de 2008).

Outras práticas de deslocamento, entre elas o metrô, por ser “*mais rápido e menos espremido*”, e inclusive o andar, têm primazia de escolha sobre o andar de ônibus, como é o caso do depoimento de Flora

Se eu puder não sair e não pegar ônibus. Ai, menino! Nossa! É minha diversão, porque eu detesto andar de ônibus!!!

Aí então, é sempre que eu posso evitar pegar ônibus, eu vou e pego o metrô. Eu pego o ônibus 01, desço na Estação Eldorado. Vou de metrô, desço do metrô, ando um pouquinho e chego no serviço. Eu prefiro andar, do que pegar ônibus direto.

Percepções diferentes em relação ao ônibus, comparativamente a outros artefatos, nas quais permeiam representações de maior conforto, fluidez e agilidade destes últimos em relação ao referido veículo de transporte coletivo. Passaremos agora à descrição e análise das práticas no interior dos ônibus, com destaque às presenças da palavra e do silêncio no transcorrer das viagens. É o que será tratado a seguir.

As práticas nos ônibus e a fricção entre a palavra e o silêncio

Um primeiro olhar para as diferentes práticas realizadas no interior dos ônibus que circulam pela Região Metropolitana de Belo Horizonte aponta para uma coexistência entre as mesmas, em uma aparente independência. Tais práticas, realizadas individualmente ou envolvendo mais de uma pessoa (na maioria dos casos as conversações não excediam a dois interlocutores), acabavam por constituir um “mosaico” no interior dos veículos. Compunham cada uma delas um “micro-universo” próprio. Uma amostra deste “mosaico de práticas” é apresentada a seguir

Os ônibus vão enchendo aos poucos, as pessoas concentram-se na parte de trás. Duas mulheres conversam atrás da gente. A pessoa sentada do lado da Cíntia escuta fone de ouvido. Uma pessoa atrás de mim lê algo que não consigo identificar. Duas pessoas estão conversando na parte da frente, logo após a roleta. Outra pessoa se oferece pra levar a mochila de uma moça. Nas duas conversas que pude perceber, uma pessoa está em pé e a interlocutora está sentada. Duas mulheres conversam atrás de mim com uma voz “estridente” (Nota de campo de Cíntia, viagem em 7 de agosto de 2008)

Em função da minha opção em priorizar as relações do deslocar-se a partir da perspectiva dos quatro sujeitos específicos – Flora, Cíntia, Reinaldo e Lucas – não foi possível analisar a existência de um “logos” entre estas práticas. Desta forma, o que pretendo aqui é levantar as práticas mais emblemáticas ocorridas em campo e realizar uma aproximação com duas perspectivas teóricas distintas: as noções de *lugar* e *espaço* cunhadas por Certeau (1994) e as noções de *lugar antropológico* e *não-lugares* pensadas por Augé (1996, 1998).

Michel de Certeau (1994), em sua obra “*A Invenção do Cotidiano*” vai nos relatar – como já tratado em capítulo anterior – a dimensão enunciativa do caminhar pela cidade como um ato de fala (um speech act) ou, para usar os termos do próprio autor, “*retóricas ambulatórias*” e “*enunciações pedestres*”. Para tanto, avança em relação aos conceitos de espaço geométrico, propondo um espaço antropológico no qual existencialidade e espacialidade são partes constitutivas uma da outra.

A partir daí, o autor aponta duas noções: *lugar* e *espaço*. A primeira delas trata-se do suporte físico, recebendo as características de impessoalidade e de fixidez, sendo uma configuração instantânea de posições e implicando em uma estabilidade. Já a noção de “*espaço*” *comporta as modificações e transformações advindas das práticas dos sujeitos, conferindo-lhes múltiplos sentidos, de forma que o “espaço é um lugar praticado”* (CERTEAU, 1994, p. 202).

Com base no exposto, lugares seriam praticados nos ônibus, tornando-os espaços. Algumas notas de campo buscam mostrar essa efetivação, nas quais os suportes físicos são reinventados pelos sujeitos usuários

“Este ponto é uma Rodoviária”, afirma Reinaldo. As pessoas entram uma após a outra, mas não há fila pré-definida, obedecendo à ordem, ainda que sem correria, de quem chega primeiro na porta dianteira do ônibus. A ocupação do veículo se dá de várias formas: algumas mulheres (que são a maioria nesta viagem) ficam de pé, outras se sentam na porta do ônibus e outras se apóiam “escoradas” na área reservada aos deficientes físicos. Um homem e uma mulher, cada um em um assento diferente do ônibus, dormem.

O mosaico de práticas continua ao longo da viagem: duas pessoas falam ao celular, duas pessoas dormem, um homem está de fone de ouvido, algumas pessoas olham para fora do ônibus.

Algumas pessoas conversam entre si. Quando a conversa se dá entre uma pessoa em pé e outra assentada e entre elas há mais uma pessoa no assento mais próximo à pessoa que está em pé, esta terceira pessoa que não participa da conversa fica praticamente “invisível” para os interlocutores.

(Notas de campo, viagem de Reinaldo, 14 de agosto de 2008.)

O ônibus está relativamente vazio, com algumas cadeiras livres, mas nenhuma delas em pares. Daí que dois jovens optam em ficar em pé, sentados sob a barra de ferro que separa a área dos deficientes físicos. Uma pessoa lê o jornal Super. As demais (não foi possível contar) estavam sozinhas.

(Notas de campo, Flora, viagem de ida, 28 de agosto de 2008)

O ônibus parte e, ao chegar na Avenida Sinfrônio Brochado no Centro do Barreiro, pega um pequeno congestionamento. As pessoas, inclusive Flora, aparentam cansaço. Há uma pessoa de fone de ouvido. À minha frente, duas pessoas, uma em pé e a outra sentada próxima à janela (um menino e uma menina, respectivamente) conversam. Entre elas há uma terceira pessoa que, como se não existisse para os dois interlocutores, fosse “atravessada” pela conversa.

(Notas de campo, Flora, viagem de volta, 28 de agosto de 2008).

Antes de o ônibus chegar ao bairro Betânia (o ônibus havia partido do bairro Flávio Marques Lisboa), algumas conversas, sendo que algumas pessoas preferem ficar em pé a se sentar, para não ficar longe das pessoas com quem está conversando. No entanto, à medida que o ônibus vai enchendo e chegando próximo ao bairro Havaí, tem um certo clima de silêncio no ar, com quase nenhuma conversa e muita introspecção.

(Nota de campo, viagem de Cíntia, 29 de setembro de 2008)

Nesta viagem, uma situação interessante: duas mulheres optam em se apoiar, uma de pé, outra sentada, nos degraus da porta traseira do ônibus. À primeira vista, isto se deu por não haver dois lugares lado a lado para se assentar. As duas estão conversando, como uma breve pausa quando a porta se abria para um ou mais passageiros descerem.

(Nota de campo, viagem de Cíntia, 20 de outubro de 2008).

O ônibus chegou escuro no ponto, acendendo as luzes internas só quando de sua parada pra gente subir. Porém, ao longo da viagem, manteve as luzes acesas. É o primeiro acompanhamento 100% noturno. Dentro do ônibus, muita conversa. Vários grupos de pessoas, em geral aos pares, conversando. Três jovens, dois deles na porta traseira do ônibus e um no assento final também falam entre si. Um casal de namorados se abraça nos penúltimos assentos, do lado oposto ao lado da porta.

(Nota de campo, viagem de Flora, 15 de novembro de 2008)

Em meio a trocas, interações e reinvenções dos “lugares”, transformando-os em “espaços” (para usar uma linguagem certauniana), três práticas me chamaram atenção: a leitura do *“Jornal Super”* (jornal de circulação popular em Belo Horizonte); o ato de dormir/cochilar (que será tratado em outro capítulo deste trabalho) e, principalmente, o uso expressivo de fones de ouvido. Em relação a este último, seu uso ultrapassou no período da observação quaisquer pertencimentos de gênero, geração, raça/etnia, classe, entre outros, como constam nas notas a seguir.

Duas mulheres conversavam à frente, não deu pra pegar o assunto. O cobrador está de fone de ouvido.

(Nota de campo, viagem de Flora, 23 de abril de 2008).

Mais uma vez, sou atraído pelo número de fones de ouvido: praticamente 10 ao todo. Desta vez, me chama a atenção à diversidade de pessoas que o possuem: homens e mulheres, das mais diferentes idades. Um senhor e uma senhora de meia-idade também estão usando. Pelo menos hoje, esta prática deixou de ser primazia dos jovens.

(Nota de campo, viagem de Reinaldo, 15 de setembro de 2008).

O bom e velho fone de ouvido aparece de novo na viagem. Inicialmente três, chegou a uma média de seis durante quase todo o transcurso do Barreiro até a Savassi. Não há, nesta observação, fronteira definida de gênero e de faixa etária para o uso de fone de ouvido. Homens e mulheres, com distintas fixas etárias, usam o aparelho. (Nota de campo, viagem de Cíntia, 20 de outubro de 2010).

O ônibus estava cheio. Reparei duas mulheres (uma em pé e outra sentada) conversando à frente. Dois homens conversam ao nosso lado. Duas pessoas se sentam na escada da porta traseira e num degrau de acesso aos bancos de trás. Os fones de ouvido continuam sendo usados, sem distinção de gênero e faixa etária (Nota de campo, viagem de Flora, 15 de novembro de 2008).

Diante do exposto, podemos afirmar que, se as práticas são plurais e o deslocar-se por ônibus é cotejado pelos sons do veículo (em especial a trepidação) não temos, portanto, uma quietude a priori. Ela será buscada por Reinaldo, Lucas, Cíntia e Flora

em suas táticas de apropriação, que vão apontar o fundo do ônibus como local privilegiado desta quietude. Estariam os usuários com fone de ouvido buscando esta mesma situação? Problema de difícil resolução do ponto de vista metodológico, uma vez que qualquer forma de interpelar o silêncio, a solidão ou a introspecção resultaria na ruptura dos mesmos.

Para auxiliar nesta reflexão, um autor importante é Marc Augé (1996, 1998) que vai cunhar o conceito de “não-lugares”, conceito em contraposição ao conceito de “lugar antropológico”, e que será fundamental para o autor analisar aquilo que ele mesmo denominou de “supermodernidade”. Em relação aos “lugares antropológicos”, estes seriam pautados pelo seu caráter relacional, identitário e histórico. Para tanto, Augé (1996) faz uma distinção de sua idéia de lugar daquela proposta por Michel de Certeau, pois esta não se afirma como oposta à idéia de espaço como um “lugar praticado”. Em Augé, a idéia de lugar antropológico permite a definição de um “próprio” que demarca a identidade de um grupo social (uma aldeia, uma comunidade, etc.), sendo “*princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem os observa*” (p.51), possuindo um caráter relacional e histórico, ao conferir uma estabilidade mínima.

Distinta dessa formação, Marc Augé (1996) vai defender que o contexto contemporâneo vai ser pautado pela proliferação daquilo que ele denominou de “não-lugares”. Frutos daquilo que ele mesmo denomina de “supermodernidade”, pautada pela superabundância factual e espacial e pela individualização das referências, teríamos nos “não-lugares” a ausência do caráter relacional, identitário e histórico conferido ao “lugar antropológico”.

Para tanto, o autor trava um diálogo com a obra de Michel de Certeau para dizer do caráter cambiante de lugares e não-lugares, não existindo estes em forma pura. Ainda sim, aponta na proliferação dos “não-lugares” a marca característica da contemporaneidade. Nas palavras do autor

Acrescentemos que existe evidentemente o não-lugar como o lugar: ele nunca existe sob forma pura; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele; “as astúcias milenares” da “invenção do cotidiano” e das “artes de fazer”, das quais Michel de Certeau propôs análises tão sutis, podem abrir nele um caminho para si e aí desenvolver suas estratégias. O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente – palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação. Os não-lugares, contudo, são a medida da época; medida quantificável e que se poderia tomar somando, mediante algumas conversões entre superfície, volume e distância, as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os domicílios móveis considerados “*meios de transporte*” (aviões, trens, ônibus), os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer, e as grandes superfícies da distribuição, a meada complexa, enfim, redes a cabo ou sem fio, que mobilizam o espaço extraterrestre para uma comunicação tão estranha que muitas vezes só põe o indivíduo em contato com uma outra imagem de si mesmo (AUGÉ, 1996, p. 74-75, grifos meus).

A partir desta leitura, o autor defende que uma etnologia dos “não-lugares” remeteria necessariamente a uma “etnologia da solidão”. A solidão para Marc Augé é vista como experiência/vivência do homem contemporâneo, de forma que “*o espaço do não-lugar não cria nem identidade singular nem solidão, mas solidão e similitude*” (AUGÉ, 1996, p. 95). Assim, seria “*no anonimato do não-lugar que se experimenta solitariamente a comunhão dos destinos humanos*” (op.cit., p.110). A solidão dos não-lugares estaria exemplificada nos rituais de identificação restritos aos momentos de entrada e saída (caixas de supermercado, check-in de aeroportos, etc.), sem qualquer implicação adicional do indivíduo entre estes dois momentos. Solidão presente também na perspectiva de suportes textuais e vocabulários padronizados e conhecidos por todos, portanto, sem uma marcação identitária; textos que apresentam como demanda um mero “letramento funcional” de cumprimento de normas nos não-lugares, pautados por uma dimensão meramente contratual, informativa ou institucional (ex: “pegar a fila direita”, “proibido fumar”, “você está entrando no Beaujolais”, “esta é uma obra do Governo Federal”, etc.), reconfigurando relações e interações (ou, melhor dizendo, a escassez das mesmas).

Em outra obra, Augé (1998), ao realizar uma etnologia do metrô de Paris, vai fazer um conjunto de considerações sobre este “não-lugar”. Entre elas, o autor vai afirmar a existência de uma tentativa de organização mais “geométrica” que “geográfica” do

metrô de Paris, o que remeteria a um necessário “letramento funcional” do metrô: enunciações impessoais e funcionais presentes no plano do metrô, pautadas pela generalidade, esquematismo e repetição, em uma linguagem de cunho imperativo. Em relação à dimensão de solidão (ou melhor dizendo, “solidões”), o autor vai nos dizer de uma dimensão prosaica do metrô parisiense, qual seja, a existência a de uma coletividade sem festejo (logo, sem vínculo) e a solidão sem isolamento, cujas viagens teriam ao mesmo tempo uma dimensão individual e uma dimensão contratual (leia-se, funcional e normativa) do deslocamento.

Fica para nós a seguinte questão: esta lógica se aplicaria aos deslocamentos nas nossas cidades latino-americanas? Em que medida os ônibus e, no caso das primeiras observações, também as Estações BHBUS (representadas pelos sujeitos da pesquisa como lócus de espera) poderiam ser pensadas nesta perspectiva?

Entendo que as contribuições de Marc Augé nos remetem a pensar que o transporte coletivo é um *meio* e não um fim, de forma que a princípio ninguém adentra o ônibus para “estar no ônibus”. Concordando parcialmente com o autor, elementos como a superabundância factual e espacial, bem como a individualização das referências, estariam realmente presentes na contemporaneidade ou, para usar os seus próprios termos, na supermodernidade, marcadas sim por produção de relações pragmáticas em uma tensão solitária. Dinâmica esta apresentada da seguinte forma pelo autor

Vê-se bem que por “não-lugar” designamos duas realidades complementares, porém, distintas: espaços constituídos em relação a certos fins (transporte, trânsito, comércio, lazer) e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços. Se as duas relações se correspondem de maneira bastante ampla e, em todo caso, oficialmente (os indivíduos viajam, compram, repousam), não se confundem, mesmo assim, pois os não-lugares medeiam todo um conjunto de relações consigo e com os outros que só diz respeito indiretamente a seus fins: *assim como os lugares antropológicos criam um social orgânico, os não-lugares criam tensão solitária* (AUGÉ, 1996, p.87, grifos meus)

Barros (2001), por sua vez, ao analisar as transformações ocorridas na Avenida do Contorno desde a inauguração de Belo Horizonte até os dias de hoje, apresenta a seguinte análise acerca da questão dos não-lugares apresentada na obra de Augé

O conceito de não-lugar, na perspectiva de Marc Augé, diz respeito a significados constituídos ou ressignificados para fins de circulação (transporte, comércio, lazer) que, ao contrário dos lugares [antropológicos] criam uma tensão solitária. Se, na modernidade o cidadão, e, espectador, contempla a possibilidade de imbricação do velho e o novo, a supermodernidade reduz o passado a um espetáculo, curiosidades passageiras no tempo de um percurso. O não-lugar não constrói laços de identidade, mas relações pragmáticas com indivíduos tomados como clientes, passageiros, usuários, ouvintes. O lugar enraíza e identifica, fortalece os sentimentos de pertencimento e memória. O não-lugar atrai, permite os particularismos e, ao desterritorializar a experiência do indivíduo, permite a possibilidade e a necessidade do voltar-se sobre si mesmo, reforçando a dimensão solitária do indivíduo. (BARROS, 2001, p.28)

Outra leitura possível do fenômeno, no entanto, nos é apresentada por Janice Caiafa (2005, 2006, 2008). Ao analisar as dimensões comunicativas nas viagens de ônibus e de metrô no Rio de Janeiro, a autora defende que o silêncio nestes espaços de transporte coletivo não está solitário, mas povoado de presenças, de maneira a existir uma fricção da palavra e do silêncio nos veículos coletivos. Nas palavras da autora

Para se compreender a comunicação nos transportes coletivos, é interessante não só estudar as conversas, mas também a convivência silenciosa. Trata-se de um silêncio em que não se está solitário, mas que é povoado de presenças. É particularmente interessante a fricção da palavra e do silêncio nos veículos coletivos (CAIAFA, 2007, p. 107).

Dialogando com Gabriel Tarde, Caiafa (2007, 2008) trata o silêncio nos ônibus como uma proteção contra a grande intensidade da conversação que ocorre nas grandes cidades, de maneira que se trataria de um silêncio ativo, uma forma de polidez (nos termos de Tarde, segundo a autora), criado “cuidadosamente” pelas pessoas. Ao realizar a etnografia dos ônibus do Rio de Janeiro, a autora faz a seguinte consideração

O silêncio que se produz nos espaços coletivos das grandes cidades é, a meu ver, um silêncio denso que ocorre em torno à conversação e se recorta sobre um fundo de grande estimulação material e afetiva – uma espécie de conversação por outros meios. Isso se os espaços são de fato coletivos, ou seja, se a diversidade é ali ativa e não neutralizada pela violência ou o isolamento. O termo de Tarde, polidez, é muito interessante porque sugere um cultivo do silêncio. É uma primeira pista para desenvolver o que os dados etnográficos parecem indicar para o caso específico da experiência urbana e do transporte coletivo, e mesmo de um modo mais geral para os processos comunicacionais: *que a rigor o silêncio não é simplesmente a falta de contato, a inexistência de relação social, mas que pode, em alguma medida, envolver uma dimensão comunicativa* (CAIAFA, 2007, p.108, grifos meus)

Colocando estes argumentos em conjunto com a obra de Bakthin e Volochinov acerca da enunciação verbal, a autora vai nos dizer do necessário caráter social desta enunciação que é parte de uma *“corrente de comunicação ininterrupta”*, envolvendo outras enunciações verbais e toda uma *“situação extralingüística”*. Esta situação, por sua vez, diria respeito tanto aos fatores na situação imediata em que se realiza a ação, quanto ao contexto social que a abriga (BAKTHIN; VOLOCHINOV, 2002, apud CAIAFA, 2007).

Com base nas idéias destes autores, Caiafa afirma que *“há expressão tanto na fala quanto no silêncio, ao mesmo tempo em que ambos são desde o início e imanentemente sociais e coletivos”* (op.cit., p.111), o que leva a autora à seguinte conclusão

A comunicação está em contigüidade com a expressão – inseparável dos fatores expressivos que envolvem as interpelações do mundo, mais do que a simples réplica. Seria simples demais conceber o silêncio como a negação da fala. Há no silêncio uma dimensão de comunicação e expressão, ele é parte desse mesmo fluxo de comunicação que envolve a fala efetiva, mas não se restringe a ela. *Como as situações de conversação variam, também haverá talvez diferentes ocasiões de silêncio.* Uma delas é a contemplação silenciosa de diferenças no espaço das cidades. (CAIAFA, 2007, p. 112, grifos meus)

Se a palavra e o silêncio não estão em oposição, mas fazem parte de um mesmo contexto e ambos são imanentemente sociais e coletivos, qual seria a natureza social destes acordos? Quais “contratos” e quais conflitos estão em jogo nas viagens

de ônibus? O que as *situações de conversação* e as *ocasiões de silêncio* têm a nos dizer especificamente sobre as viagens no transporte coletivo de Belo Horizonte? Dialogando com a idéia de não-lugares de Augé, em que condições concretas se dá a “tensão solitária” no deslocar-se dos quatro sujeitos pesquisados? Quais são suas formas e o que tal solidão significa de fato, quando de sua manifestação? Haveria de fato uma solidão ou um acordo tácito de um distanciamento?

Para tentar a aproximação das questões acima e tentar apreender – ainda que parcialmente – estas relações, convido o leitor a ter acesso aos encontros imprevistos de viagem experimentados pelos quatro sujeitos da pesquisa. As formas que Flora, Reinaldo, Cíntia e Lucas lidam com os estranhos sinalizam para a “próxima parada” da nossa investigação.

TERCEIRA PARADA: OS ENCONTROS IMPREVISTOS DE VIAGEM E OS CONTATOS COM OS ESTRANHOS

*Pois é nos desvios que encontra as melhores surpresas.
Há que apenas saber errar bem o seu idioma.*

Manoel de Barros

Viajar e estar no meio de estranhos. Esta é inevitavelmente uma das experiências constitutivas da cidade moderna, expressa e discutida em diversos campos acadêmico-científicos como também pela arte e pela literatura. Desde Baudelaire passando por Edgar Allan Poe, Georg Simmel, Walter Benjamin e tantos outros, a temática dos encontros e desencontros causados pela presença de estranhos é questão para muitas reflexões. Das passantes que nos despertam “amores à última vista” – como aparece no célebre poema de Baudelaire – às “Cidades de Muros” com seus enclaves fortificados (CALDEIRA, 2003), a presença dos estranhos na cidade sempre nos colocou diante de escolhas e posições de ordem política, filosófica, mas, principalmente, da ordem da sensibilidade. Nas palavras de Milton Santos

A cidade é o lugar em que o mundo se move mais; e os homens também. A co-presença ensina aos homens a diferença. Por isso, a cidade é o lugar da educação e da reeducação. Quanto maior é a cidade, mais numeroso e significativo o movimento, mais vasta e densa a co-presença e também maiores as lições e o aprendizado (SANTOS, 1997, p.83)

Corroborando com essa noção, Caiafa (2007) afirma que a cidade “*é mesmo o lugar mais propício para **outsiders**, por produzir um grande espaço de **exterioridade** em que se confrontam desconhecidos, em que se produz constantemente diversidade*”. (p.89, grifos meus).

Como tratado no capítulo anterior, palavras e silêncios compõem dimensões de comunicação que expressam tramas de acordos e conflitos nas viagens pelo

transporte coletivo. Sobre esta relação entre transporte e alteridade Caiafa (2002, 2007) nos afirma que

Já por conduzir e distribuir as pessoas, por levá-las para longe de suas vizinhanças, o transporte coletivo efetua em algum grau uma dessegregação (CAIAFA, 2002). Mesmo que não supere os códigos sociais que compartimentalizam, marcam, o transporte coletivo cria acesso, franqueia certas marcas e expõe as pessoas ao contato. E no meio mesmo que se produz durante as viagens, nos veículos coletivos em que nos transportamos nas cidades, podem-se criar oportunidades muito especiais para o confronto com a variedade urbana. Porque trata-se de um ambiente que cria uma pausa, faz sentar desconhecidos e os conduz pela cidade. Nesse caso também, os usos dessa oportunidade vão variar: em cada modalidade de transporte coletivo, em cada configuração urbana. E vão variar as ocasiões de criatividade e risco. (CAIAFA, 2007, p.89-90)

O desafio que se coloca para esta investigação é justamente tentar compreender, no cenário móvel desta arquitetura itinerante, a natureza destas trocas e interações ou, para usar os termos da autora, as “ocasiões de criatividade e risco” nas viagens de ônibus em Belo Horizonte. Na impossibilidade de apreender a totalidade das relações que se dão tanto no interior dos ônibus quanto no conjunto de encontros/desencontros nos deslocamentos – até por força da escolha metodológica de acompanhar quatro sujeitos específicos, ao invés de se fazer a observação de um lócus fixo, tal como uma linha de ônibus em particular – a idéia aqui é buscar compreender quais escolhas, medos, riscos e criações são efetuadas/realizadas por Reinaldo, Flora, Lucas e Cíntia. A aposta é de que as escolhas, experiências e interdições realizadas por estes quatro trabalhadores nos dêem pistas para entender seus processos de formação pelo andar da cidade; escolhas, experiências e interdições que participam em última instância de seus processos de subjetivação.

Entre a evitação e a contemplação: quando o outro é uma “paisagem”

Os sujeitos pesquisados, ao se relacionarem com a espacialidade e o “mosaico de práticas” no interior dos ônibus, fizeram a escolha pelo “fundo” do veículo como local privilegiado para se deslocar. Na busca pela parte traseira do ônibus, conforme os motivos de quietude, redução do barulho, agilidade para sair do ônibus e a possibilidade de se “ver tudo o que acontece”, temos por parte dos sujeitos práticas de redução de contatos. Para além de uma mera questão de predileção, quais as

motivações e quais práticas são realizadas nestes tempos intersticiais de “solidão”? Quais relações são travadas com os estranhos nos ônibus e que representações “circulam” e são praticadas pelos sujeitos nas viagens?

Cíntia evita contatos com os estranhos em função, dentre outras coisas, do medo da violência. Estranhos que são vistos por ela muitas das vezes como uma ameaça. O “andar de ônibus” para Cíntia é narrado como algo desagradável. No que tange às suas práticas cotidianas dentro do ônibus, fala da sua dificuldade em interagir com as pessoas

Eu só olho as paisagens lá fora. Olhar alguém, meu filho? Se olhar dá até briga! O pessoal daqui do Barreiro se você olhar, eles te pergunta: “O quê que se tá olhando? Se viu alguém parecido comigo”? Eles caça briga. Fala que você tá encarando. Então assim, você olha lá pra fora. Eu vou olhando pra fora. Olha, eu não reparo muito o ônibus, o pessoal do ônibus não. Porque muita gente não gosta.

Medo de conversar com desconhecidos no ônibus, “contar da própria vida” para pessoas que não conhece. Não saber sobre a índole da pessoa com quem está dentro do ônibus é um problema para a interação

Ah, eu não ligo não [de ficar sozinha sem conversar com ninguém no ônibus], Cláudio. Sabe porquê? A gente acostuma, né. Se você vai conversar com a pessoa, você não sabe quê que a pessoa é. Aí você começa a contar as coisas de sua vida. Depois você não sabe se a pessoa...olhando assim pras pessoas você vê, acha que a pessoa é boa. Aí você vai olhar, ela tem coração ruim. Então é, mexe com coisas ruim. Assim, rouba, essas coisas assim... Então você comenta da sua vida, fica sabendo da sua vida. Aí passa pra outro fulano: “aquela ali, tal dia assim vai receber”. Porque vai indo você conversa, você conta. Você começa contar sua vida toda pra fazer amizade. É aí eu fico na minha. No meu canto. É. Fico na minha, no meu cantinho lá.

Eu pego ônibus e fico quieta. Na hora que chega no final, eu desço, vou embora. É difícil, só quando tem motorista que me conhece, que ele já cumprimenta eu. Eu já conheço eles há muito tempo. Aí eu começo a conversar com eles. Agora quando não é... Igual aquele dia, um, um trocador me conhece, então começou conversar comigo. Mas tirando disso, eu não converso com ninguém não.

Se Cíntia apenas olha para fora, Reinaldo e Flora olham pra dentro do ônibus. Os estranhos em suas idiossincrasias e/ou exotismos parecem se tornar a “paisagem” a ser contemplada nas viagens. Em relação às práticas no interior do veículo, Reinaldo gosta de observar os passageiros, mas sem interagir com eles. Nas suas viagens, limita-se a cumprimentar o motorista, apesar de conhecer, observar todos os dias, diversos passageiros.

Fico observando as “historinhas” [quando está sozinho no ônibus, sem o acompanhamento do pesquisador]. As historinhas da manhã são dos pedreiros. As da tarde são das mulheres. Tem uma mulher que não veio hoje. Se ela viesse estaria reclamando do motorista até agora. Outras reclamam da patroa do estabelecimento onde trabalha. As histórias são as mesmas. (Reinaldo, Narrativa DO deslocamento, 14 de agosto de 2008)

Eu passei a conhecer bem aí uns sessenta por cento dos passageiros daqueles horários, né, que eu faço numa média aí de quatro anos e meio. Mas assim, conversa prolongada, ô Cláudio, nunca aconteceu muito não, porque sei lá, o povo cada dia que passa com as facilidades que se tem e tal. Mas...o ser humano, você vê que, as dificuldades até aumentam de relacionamento de pessoas. Pô, seria muito mais interessante, como se fosse aí *há quinze anos atrás*. Entrava aí...tinha um clássico, hoje por exemplo, quando era segunda-feira se eu subia aqui na porta do ônibus aqui, meu colega tava lá na frente. Eu com camisa do Cruzeiro, do Atlético, do América, ele com uma outra. “Então é fulano. Pois é. Você viu que chapéu? Você viu?”. Então, os outros passageiros entravam na brincadeira.

Com essa prática, Reinaldo consegue identificar, ao longo dos seus quase cinco anos de viagens de ônibus nesta mesma linha, as mudanças de passageiros ao longo dos períodos do ano. De uma certa forma, o ônibus acaba se tornando uma “vitrine” das relações do mundo do trabalho, no qual reside uma tensão entre alteridade e homogeneidade dos passageiros de viagem, como consta no seguinte relato

...é interessante até que a época do ano, as conversas mudam um pouco, entendeu [nas viagens de ônibus]? Da...se vê que a probabilidade ali deve ser o quê? Setenta por cento ou até mais... acredito aí, que oitenta e cinco a noventa por cento mulher. Isso em qualquer horário. Pelo menos, nessa, nessa média que eu faço aí de horário. Então é o seguinte. A época do ano, quando vai chegando, mais as mocinhas, né, essas que mexem com...como é que chama essas empresas de telefone aí? É telemarketing. Então tem no mês de outubro, novembro aí, a maioria da mulherada, né, elas da turma do telemarketing: “Não, que eu não sei o quê, eu fiz isso. Foi tantos clientes que eu falei, que não sei o quê e pororô e tá tá tá”.

Essa, agora virou o ano, já cessou um pouquinho. Então as mocinhas do telemarketing, acho que diminuiu um pouco o serviço delas. Mas, essa virada do ano que é interessante. Muda um pouco a ... o bloco da mulherada no ônibus. Aí tem que ser aquela turminha lá do shopping, não sei o quê, daqueles empregos temporários, né, que basicamente é pra mulher. E tem que ser as novinhas, né. As caras bonitinhas. Isso aí altera um pouco. Agora [março de 2009] já vai engrenar a turma dos pedreiros. Você vê, que parou o período das chuvas há quanto tempo, né. O período de férias escolares, não sei o quê e a maioria das pessoas, né, que tem potencial pra tá mexendo com construção, tem que conciliar as férias escolares, né, de criança. Ou saindo do estado ou vindo pra cá a passeio, tem que conciliar as férias escolares. Agora acabou as férias. Então já volta aquele bloco do povão. Agora [sábado], nessa hora aqui, por hoje já foram embora, a maioria dos pedreiros. O pessoal aqui de construção civil não trabalha muito aos sábados não. No máximo até dez, onze horas. Mas agora já volta o bloco. De manhã já vem com a maioria, o pessoal da área da construção civil.

Reinaldo identifica uma sazonalidade dos passageiros a partir da percepção das regularidades/recorrências nas suas viagens de ônibus. Até porque, Reinaldo, no seu modo pragmático de “se deslocar”, precisa aferir e inferir estas regularidades. Há cinco anos repara nas mulheres que estão sempre ali, no mesmo horário e, que segundo ele, são as que conversam mais no interior dos ônibus. O que leva Reinaldo a conhecer inclusive os nomes de algumas dessas pessoas

Algumas eu até decorei os nomes. Elas comentando, uma chamando a outra pelo nome. Eu já sei: “Aquela é fulana. Aquela é Ladymara. Aquela é Maria do Carmo, não sei o quê”. Só de uma comentando com a outra.

Reinaldo presta atenção nas conversas e identifica os grupos, os “bloquinhos” dentro do ônibus

É. Eu passei a observar os passageiros, de segunda à sexta, basicamente como eu te falei, aquelas mulheres reclamando: “Não, aquela mulher, não sei o quê. Eu preparei cinco quilos de arroz!!!”. São as cozinheiras, né. “Eu preparei cinco quilos de arroz e a mulher chegou brigando comigo, em cima da hora, que chegou mais cliente em cima da hora!!!”. Então eu percebo a função que ela desempenha, né. Ela é uma, uma cozinheira lá. Coisa no fogão. A outra fala assim: “Ah não, que não sei o quê, aquela chata daquela mulher, me tirou da minha função e me mandou pra, pra salada!!!”. Então, também é de restaurante, mas de uma outra...do self-sevice, almoço self-service.

É muito comum eu ver aqueles, aqueles bloquinhos, às vezes no próprio banco ali. Muitas eu, eu observo que colegas de...das mesmas funções, que descem em pontos diferentes, aí sim. Entre eles lá acontecem: “Não, tal. Bom trabalho pra você. Bom final de semana pra você e tal”. Isso acontece. Mas relacionando é...entre eles lá, das mesmas funções. Tem as mulheres, igual eu te falei, que é da área de alimentos, né. Dos restaurantes aí. As cozinheiras. E tem outros que eu observo, até pelas ferramentas que tá ali na bolsa e tal, que são os pedreiros e tal, né. Ou então: “Ah, você viu? Aquele mestre de obras chegando ontem lá, querendo ‘crescer’ pro meu lado. Eu tava com uma régua na mão, uma colher de pedreiro, pensei em soltar aquela colher de pedreiro na testa do cara!!”. Quer dizer, ele não precisa falar qual função ele desempenha.

Para Reinaldo, no entanto, mesmo com a existência dos grupos, as viagens de hoje são mais solitárias e os passageiros mais indiferentes com o motorista

O pessoal, depois dessa era do walkman, o cara tampa, um walkmanzinho no ouvido ali, que não escuta nada. Muitas vezes o colega dele do lado, quando conversa com ele, gritando muito. Bate até no ombro. “Ô fulano, tá na hora de você descer”. “Ah, vou descer”. “Não esquece não”. Muitas vezes o ônibus arranca, ele tá gritando o motorista: “Pera aí, pera aí motô! Pera aí motô!” O cara esqueceu até o ponto, concentrado aqui no famoso...na musiquinha particular dele.

Certa vez na ocasião de uma das viagens acompanhadas pela observação participante, Reinaldo chegou a perder um ônibus que já havia passado por não atravessar a rua para pegá-lo na pista oposta; O motivo desta perda foi o fato de uma pessoa que sempre embarca com ele naquele horário, estava sentada no banco do ponto, “confundindo” a avaliação que ele estimou do tempo de chegada do veículo

Imaginei que o ônibus ainda não tinha chegado, porque ela, que sempre pega comigo, está aqui esperando. (Reinaldo, Narrativa DO deslocamento, 21 de outubro de 2008).

O estranho com o qual Reinaldo não se relaciona é a referência do tempo de chegada do ônibus. O uso recorrente das mesmas linhas de ônibus fornece as referências de tempo na rotina, sem necessariamente, representar a construção de vínculo ou sociabilidade com as outras pessoas nas viagens. O outro, nesta perspectiva, torna-se um “marcador” do deslocamento.

Flora, por sua vez, também tem como prática observar as pessoas e situações dentro do ônibus, em especial nas situações marcadas pela idiossincrasia/exotismo de certos passageiros

Ah, teve um dia que eu achei um cara bem engraçado, viu? Ele tinha tanto piercing, tanto piercing, tanta tatuagem, que eu procurava não olhar pra ele, mas não teve jeito não. Não é que eu tenha preconceito, mas é porque eu achei uma coisa assim, muito cabulosa.

Sabe? Então eu ficava assim ó..olhando pra ele. Não era só eu não. O ônibus todo. E tinha um. Ele pôs um negócio aqui na orelha, que tava um buracão assim e eu ficava olhando aquilo e imaginando. Nossa Senhora! Será que não dói não? Aquele trem daquele tamanho. Aquele buraco com uma...tipo uma. Como é que fala? Tipo uma ruela assim... (risos). esquisito na orelha. E aqui ó, tudo de piercing. Aqui também. Aqui assim ó, nisso aqui dele. Tudo. Aqui ó. Tinha piercing pra tudo quanto é lado. Então é uma coisa assim, que você não quer olhar, mas é uma coisa que te chama atenção e você não consegue parar de olhar. Mas tirando isso, é briga dentro do ônibus. Geralmente tem um brigando, você fica de olho ali, né. Pra ver se não vem pro seu lado. É mulher xingando trocador. Trocador xingando mulher e homem, geral. Essas coisas assim.

É. É uma mania que eu tenho que cortar [observar os outros no ônibus]. Quando eu vejo uma coisa, que me chama atenção, eu procuro tirar o olho, mas não consigo. Quando eu vejo, eu já tô lá olhando de novo.

Por vezes o estranho é representado por Flora como truculento, violento, mais especificamente os jovens nas viagens da linha 325 (Flávio Marques Lisboa - Estação Barreiro). Percepção sustentada pelas situações em que Flora presenciou o ato de forçar a porta traseira do ônibus para entrar sem pagar

Aposto que mais da metade entrou pela porta de trás ou do meio, diz Flora. É aquilo que você viu [o forçar a porta traseira pra entrar sem pagar] todo dia. (Narrativa DO deslocamento, Flora, dia 15 de novembro de 2008.)

Flora descreve um pouco mais acerca do “stress” de andar de ônibus, com destaque às práticas de outros passageiros que lhe incomodam

Ai me enjoa [andar de ônibus], sabe porque? Por que às vezes eu pego o ônibus, às vezes tem uns bagunceiros, que fica assoviando dentro do ônibus, que fica falando alto, fica é com som ligado, aqueles radinho, sabe? Quando tá de fone ainda vai, mas tem uns que leva é o rádio mesmo, com aquelas música barulhenta. É...é motorista, às vezes xingando passageiro, passageiro xingando motorista. E fora, quando o trânsito tá engarrafado, que você fica mais de uma hora. O ônibus andando aquele pedacinho e você lá parada num trânsito. Então, o que me irrita mais é, se eu tô andando de ônibus e tem bagunça dentro do ônibus, dá vontade de descer.

Não agüento. Tem muito palavrão. É muita, sabe? Aquelas bagunça mesmo. Principalmente nesse 325 [Flávio Marques Lisboa – Estação Barreiro] aqui ó. Andar nisso é o pior castigo que alguém pode ter. Que você mesmo já andou comigo e você viu. Eles invadem a porta da traseira. Abrem tudo assim. E vai aqueles cara falando besteira dentro do ônibus. É uns xingando o outro. Aquela coisa mais horrível do mundo. Então, por isso. Isso tudo faiz eu querer eu não andar de ônibus. Ai, eu canso demais.

Temos neste caso a busca, em última instância, de uma “quietude”, cuja ruptura é traduzida aqui como incômodo e desconforto, de maneira que o estranho incomoda menos “se tiver com o fone de ouvido”. Em busca de tal sensorialidade, o uso do metrô acaba sendo para Flora uma opção de deslocamento, por ser rápido e “calado”. Cabe ressaltar que a região do Barreiro, composta por cerca de 300.000 habitantes possui hoje duas estações de ônibus (“Estação Diamante” e “Estação Barreiro”) e nenhuma estação de metrô, sendo que a este só se tem acesso através de linhas de ônibus integradoras, o que obriga Flora a fazer mais um deslocamento por ônibus⁹⁵. Mesmo com a precarização nas suas condições de mobilidade e acessibilidade, as escolhas de Flora são por ela tratadas da seguinte forma

Tô indo de metrô e voltando de metrô [ao trabalhar na faxina da casa no bairro Padre Eustáquio], que é até por isso mesmo, metrô é mais sossegado, você não vê não tanta bagunça. As pessoas anda caladinha no metrô. Se conversa, conversa baixinho. E é uma condução rápida, que você vê, você lembra aquele dia, a gente gastou dez minuto. Né, lá do Padre Eustáquio, lá no Eldorado.

⁹⁵ Segundo dados da BHTRANS, o metrô representou no ano de 2001 apenas 1,1% da repartição modal das viagens em dia útil (Disponível em <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br>>. Acesso em: 18 set.2008). Em outro trabalho, Cardoso (2007), ao analisar as pesquisas origem-destino aponta que o uso do metrô, considerando-se a Região Metropolitana de Belo Horizonte como um todo, atingiu tanto em 1992 quanto no ano de 2001 apenas 0,4% do total de deslocamentos diários por motivo de trabalho. Segundo o autor o reduzido uso do metrô (ou “Trem Metropolitano”) na RMBH “*justifica-se principalmente pelas suas reduzidas alternativas de conexão/integração – principalmente em nível metropolitano, tendo sua ação restrita a algumas regiões de Belo Horizonte, havendo ainda uma estação no município de Contagem*” (op.cit. p. 136).

Desconforto de certa forma minimizado pela presença de uma companhia conhecida no ônibus, inclusive a do pesquisador. Se a presença do estranho é tratada ora como exotismo, paisagem, idiossincrasia a ser contemplada, no caso da presença de pessoas “conhecidas” trata-se de um fator que permite se relacionar melhor com o espaço-tempo das viagens de ônibus. Durante as observações de campo, minha companhia acabou por significar, em determinadas situações, uma “proteção” para Flora contra a possível ocorrência da violência nos trajetos, em especial aqueles envolvendo suas faxinas na residência do bairro Padre Eustáquio

Achei boa [a experiência da pesquisa]. Porque é assim é... a gente saí sozinho é muito ruim, tem uma companhia pra conversar, eu prefiro ir conversando com a pessoa, do que vim dormindo dentro do ônibus. Porque, às vezes, você tá dormindo, até mesmo dentro do ônibus, você corre o risco de ser assaltado. Você corre o risco de um entrar no ônibus e...e assaltar o ônibus, você levar um tiro. Você tá lá dormindo. Você não tá vendo, né..

Você corre o risco do ônibus dar uma batida e você “pam”!! Bater e machucar até mais, porque não tá segurando. E você tando com uma pessoa conversando, além de ser uma companhia, você não dá sono.

Situações de contemplação, observação, distanciamento ou mesmo evitação que são ocasionados, necessariamente, nas temporalidades e nas espacialidades concretas dos itinerários de deslocamento dos sujeitos.

Viagens recorrentes X viagens esparsas: campos de possibilidades para encontros e desencontros

Tratar a *experiência de exterioridade* e a *dessegregação* nos transportes coletivos apontadas por Janice Caiafa (2002, 2007) no início deste capítulo requer pensar em quais relações de espaço-tempo concretas tais processos se dão de fato para poder acontecer.

Tomando novamente o poema “*A Uma Passante*”, de Charles Baudelaire – utilizada como epígrafe em outro capítulo deste trabalho – como metáfora dos encontros na cidade temos alguns desafios para a reflexão. Para onde foi a passante depois daquele encontro fugidio e inesperado? Haveria a possibilidade daquela passante,

“*ágil e nobre com sua perna de estátua*”, repetir a sua passagem por ali? Passara ali uma única vez ou uma nova incursão por aquela “rua ensurdecidora” seria possível?

Tais perguntas advindas do meu exercício de imaginação jamais poderiam ser respondidas pelo personagem que se encanta pela passante, nem mesmo pelo próprio Baudelaire, conforme o desfecho do próprio poema. No entanto, remete a pensar que as pessoas que “caminham pela cidade escrevendo a cidade” não o fazem uma única vez. Estando na cidade, reeditam os seus costumeiros trajetos, descobrem outros tantos, evitam alguns, por vezes resolvem permanecer parados. Os sujeitos são “escritos” pela cidade também, e por não poucas vezes são “apagados” por ela. Sendo assim, faz-se necessário refletir sobre os itinerários de Reinaldo, Flora, Lucas e Cíntia nos seus deslocamentos residência-trabalho, entendendo que também destes itinerários se obtém as condições de encontro e desencontro com os estranhos na cidade, em especial no transporte coletivo.

Flora e Cíntia são diaristas. Seus trabalhos marcam uma “errância” em Belo Horizonte, com vários locais e vários tempos, em função das casas a limpar. O tempo de trabalho nas casas pode variar, desde um período mais curto até um período mais longo. Em todo caso, há uma diversificação e ao mesmo tempo um caráter de não-permanência dos locais de trabalho de Flora e de Cíntia. Situação esta analisada por Antunes (1997, 2006) como resultante de uma expansão, precarização e intensificação do trabalho feminino e de seu caráter *part-time*, sem qualquer segurança e direitos trabalhistas. Savassi, Buritis, Estrela Dalva, Padre Eustáquio, Gutierrez e Nova Suíça foram os principais destinos no período da observação participante. Por consequência, um número maior de linhas de ônibus utilizadas e itinerários realizados, se comparado com Lucas e Reinaldo.

Pensando as possibilidades de encontros com os estranhos, podemos inferir que o número de estranhos nos trajetos de Flora e Cíntia é maior; porém sua recorrência de contatos com as mesmas pessoas nas viagens seria menor. Os estranhos têm, nessa perspectiva, maiores condições de permanecer nesta condição. Isto, aliado às questões de seus pertencimentos de gênero, bem como do enfrentamento do problema da violência (questões que serão tratadas com mais detalhes

posteriormente neste trabalho) acaba por reduzir os contatos e conversas, restringindo-as àqueles que elas já possuem conhecimento prévio antes da viagem.

Cíntia relata a existência de encontros casuais com amigas e conversas quando de suas idas ao Centro. Conversam, entre outras coisas, “sobre namorado”, sendo que na volta para casa o mesmo não acontece. Só conversa no ônibus com quem já conhece

Às vezes sim, às vezes não [o ato de conversar]. Muitas vezes quando eu vou ao Centro assim, costuma ir amigas minhas que trabalha lá. Aí vai conversando comigo. Conversa comigo até no Centro. Aí depois de lá, ela vai pro serviço dela, na hora que eu volto, ninguém vem conversando comigo não.

O negócio é sempre de namorado. Ela me conta: “tô com fulano”. Fala assim: “vou casar”. Eu falo com ela também que vou casar. Aí eu conto pra ela, igual nos meses que eu encontrei com ela...Aí depois que eu fiquei grávida. Eu falei com ela: “Ó, eu tô grávida”. Ela: “Parabéns!”. Então é assim. Nós fala é de namorado. De, de noivo. Que vai casar. É assim direto... Tem bastante tempo que eu não encontro com ela.

Segundo o relato de Cíntia, ela acostumou-se com a solidão nas viagens. Quando não tem a presença de “conhecidos”, tenta “dar um cochilo” no ônibus. Assim como Flora, uma “quietude” como valor é perseguida em meio às viagens. Cíntia tem que conhecer a pessoa previamente para interagir com ela no ônibus. No caso do exemplo dado em sua entrevista, justamente uma mulher, o que não me parece ser uma mera coincidência.

Reinaldo e Lucas, por sua vez, realizam outro tipo de trajetos. Lucas só foi remanejado após muitos meses para outro estabelecimento de sua cadeia de supermercados (todos os acompanhamentos da observação participante em 2008 se deram no mesmo supermercado, no bairro Retiro, em Nova Lima). Reinaldo realiza o mesmo itinerário há cerca de cinco anos, no deslocamento entre sua residência e o hotel no Centro de Belo Horizonte. O que em tese coloca outra condição de trajeto – diria, uma “trajetividade fixa” – e de interação: uma menor diversificação de sujeitos no interior do transporte coletivo por um lado; uma recorrência maior de encontros com os mesmos estranhos, por outro.

De acordo com Reinaldo, o mesmo itinerário e a conseqüente utilização da linha 30 (Estação Diamante – Centro) é feito ao longo desses anos todos com raríssimas exceções, o que lhe permite conhecer os motoristas, “trocadores” e algumas empregadas domésticas que, segundo ele, “só sabem falar mal de seus patrões”.

O ano já está acabando e ela continua reclamando. Ela é tão atriz que contracenava com ela mesma, reclamando do trabalho. (Reinaldo, Narrativa NO deslocamento, 15 de setembro de 2008).

Porém, no que se refere aos encontros e às interações, Reinaldo relata que apenas cumprimenta alguns motoristas e trocadores, e conversa sobre seus times de futebol. Além deles, também cumprimenta uma mulher que embarca na mesma avenida que ele (a Avenida Soeiro Emrich, mais conhecida como “Via do Minério”) e que desembarca habitualmente na Avenida Amazonas na altura do Hospital Sarah Kubitscheck, no bairro Gameleira. Ou seja, a recorrência nos horários e nos trajetos propiciou o reconhecimento, mas não intensificou os contatos e as interações. Estas últimas, por sua vez, predominantemente manifestaram-se nas ocasiões de silêncio, que no caso de Reinaldo implicou na maior parte das vezes em “contemplar” e assistir as “queixas” dos outros. Talvez esteja em Reinaldo presente uma ambigüidade: a conversa alheia o atrai, mas vê nela uma quebra da polidez, nos termos colocados no capítulo anterior.

A adversidade em meio aos trajetos ou...quando o ônibus vira uma “unidade”

Chegando a uma certa altura da viagem, um fato inusitado mobilizou todo mundo no ônibus. Ouve-se um estrondo. As pessoas comentam que teria sido um estouro do pneu do ônibus. Algumas pessoas comentam que foi o excesso de pessoas que provocou isto. Passados cinco minutos, o trocador e o motorista cogitam sobre o assunto e param para verificar o ônibus. O estouro do pneu é constatado. As pessoas se dividem. Uma parte menor quer que o ônibus pare ali mesmo, por questões de segurança. Um homem repara que o ônibus está meio “tombado” e se preocupa. Três pessoas pedem pra abrir a porta do meio e desistem da viagem. Mas a grande maioria, inclusive Flora, quer que o ônibus siga de qualquer jeito, por causa do desconforto de ter de trocar de veículo (que provavelmente já viria lotado) e pelo fato de estarmos, segundo Flora, relativamente próximos à Estação Barreiro, local em que se *daria necessariamente mais uma troca de ônibus*.

As pessoas ironizavam, riam da situação. O motorista fecha as portas do ônibus e deixa o trocador na rua. As pessoas voltam a rir.

- Esqueceram o troqueiro!!! – exclama um passageiro.
- Não vou ter que pagar passagem!!! – comenta outro.

Algumas pessoas alegam que o pneu estourou porque “foi colocando todo mundo dentro do ônibus e ele não agüentou”. O ônibus segue rodando com o pneu furado, em velocidade um pouco diminuída. Ao chegar próximo à curva de entrada pra Estação Barreiro, uma curva aberta e em declive, o ônibus parece se inclinar mais do que o normal. Algumas pessoas (eu entre elas) ficam assustadas.

- O ônibus está tombando!!!! – diz um passageiro assustado.

O “trocador” entra em contato de celular com algum responsável pela linha de ônibus: fala que houve estouro do pneu “quase chegando na Estação Barreiro”. Risos no ônibus por parte das pessoas, uma vez que a distância estimada pelo trocador não correspondia à distância real, que demandou alguns minutos de direção.

- Diz pra eles que o ônibus tá vazio, só tem umas duas pessoas!! – ironiza um passageiro.

Após a conversa no celular, confirma a chegada com o pneu furado na Estação Barreiro. Antes disso, temos à nossa frente um último elevado e sequência de curvas: as pessoas permanecem um pouco assustadas.

Chegando enfim à Estação Barreiro, o agente de bordo “desmente” os passageiros que alegaram que o pneu teria estourado por causa do excesso de pessoas no veículo:

- Pode por até 150 passageiros que o pneu não estoura – afirma o “trocador”.

Os passageiros descem do ônibus, e seguem cada um para a saída da estação ou para as plataformas de seus respectivos ônibus amarelos, que fazem a baldeação/conexão com os bairros da região. (Nota de campo, viagem de Flora, 28 de agosto de 2008)

A nota de campo descrita acima nos traz uma questão interessante para a reflexão. Nesta viagem em específico, o problema com o veículo fez com que os contatos com os estranhos acontecessem com praticamente todos os passageiros. É quando todo mundo se percebe “no mesmo barco” (ou, melhor dizendo, “no mesmo ônibus”) que as trocas se efetuaram mais intensamente e com maior número de pessoas.

Cadeiras dispostas em fila, voltadas em sua maioria para a nuca do outro passageiro à frente, possuindo uma única cadeira ao lado com a qual se mantém contato mais direto. Se tomarmos como pressuposto que a organização da “arquitetura itinerante” dos ônibus, a disposição física do interior dos veículos se dá de maneira que as

pessoas não se relacionem durante as viagens (à maneira de uma disposição física tradicional de uma sala de aula⁹⁶). Temos, justamente, na “disfunção” dos usos prescritos e esperados deste artefato uma possibilidade de interação. Dialogando com Marc Augé (1996,1998) é justamente quando as dimensões de funcionalidade (previstas inclusive nas formas de letramento do veículo, como será tratado a seguir) e pragmatismo sofrem o golpe do acaso que se permite que o não-lugar se torne minimamente uma “ágora” de discussão.

Para Reinaldo, sob certo aspecto, a existência do “desconforto”, o fim da “linha reta” (muitas das vezes preconizada como um valor em suas próprias narrativas) será justamente em muitas situações a pré-condição para a interação. Retomando e desdobrando sua crítica ao uso do walkman ao comparar as diferentes épocas em que andava de ônibus, Reinaldo aponta situações de dificuldade do deslocar-se em Belo Horizonte, que lhe propiciou contatos, discussões, mas também relações solidárias entre os passageiros

Então quer dizer. Isso [o uso do walkman] vai distanciando o pessoal das, das conversas com os demais, que estão ali no ônibus, entendeu? Não é muita, muita conversa não. Acontece assim, vez por outra. Mas, às vezes, não com o passageiro freqüente no meu horário, nesses anos que eu faço esse traslado de casa aqui pro trabalho, entendeu? Às vezes passageiro diferente. Muitas vezes com essa temperatura alta aqui. Eu embarco no ônibus aqui, às vezes o passageiro do lado comenta, principalmente mulher, né, mulher suporta menos. “É, mas o calor tá arrebatando, né, nada de dar uma chuva pra gente”. Aí eu vou embora. Vou na falazinha, né.

⁹⁶ A arquitetura escolar tem sido alvo de diversos estudos, sobretudo no campo da História da Educação. Para Augustín Escolano (1998), “a arquitetura escolar é também por si mesma um programa, uma espécie de discurso que institui na sua materialidade um sistema de valores, como os de ordem, disciplina e vigilância, marcos para a aprendizagem social e motora e toda uma semiologia que cobre símbolos estéticos, culturais e também ideológicos” (p.26). Partilhando também dessa reflexão, Viñao-Frago (1998, p.64), defende que os espaços escolares não são neutros. Ao invés disso, o espaço carregaria símbolos, signos e vestígios da condição social e das relações entre aqueles que o habitam, de forma que “o espaço comunica; mostra, a quem sabe ler, o emprego que o ser humano faz dele mesmo.” Sendo este emprego um produto cultural específico, o autor relaciona a concepção dos espaços escolares às “relações interpessoais — distâncias, território pessoal, contatos, comunicação, conflitos de poder — mas também à liturgia e ritos sociais, à simbologia das disposições dos objetos e dos corpos — localização e posturas — à sua hierarquia e relações” (idem, p.64). Tendo total clareza neste debate que não se pode fazer a transposição simples e direta das relações prescritas pela disposição das cadeiras de uma sala de aula para a disposição dos assentos nos ônibus, chama-me à atenção as similitudes que uma disposição linear dos assentos comportam. Em ambos os casos, temos um posicionamento dos corpos dos passageiros voltados para a parte dianteira do ônibus, designando um caráter eminentemente individual da relação com o lugar que, assim como na sala de aula, também muitas vezes pressupõem na sua disposição arquitetônica o processo de aprendizagem como sendo algo meramente de ordem individual.

Mas eu observo que era mais interessante aí, anos atrás aí, aquela conversa...era muito mais popular. O linguajar. Era um tal de “marretar” o motorista. Que o motorista era “mole”, que o motorista era “tartaruga”, que não sei o quê. “Aonde você aprendeu a dirigir? Aonde? Você tem carteira? Aonde você tirou carteira”. O coitado do motorista sofria. Hoje em dia não tem mais isso. Quer dizer. A coisa foi modernizando, que os passageiros, a maioria, já não tem nada que irritar com o motorista. É muito raro você ouvir, de dez anos pra cá, por exemplo, alguém falar alguma coisa contra o motorista. Chamava o motorista de tartaruga, de não sei o quê, de *pé de geladeira* e outras coisas mais. Não existe mais isso. Porque existe um rigor. O tempo daqui até a Estação [Estação Diamante], da Estação pra lá e tal. Quer dizer, o motorista não é tão xingado igual árbitro de futebol. O árbitro ainda não arrumou uma estratégia, né, pra não ser xingado pelos torcedores. Depende aí do empresário. Tem que manter o resultado da partida pelo empresário, pelo cachê. Mas o motorista de ônibus ficou livre dessa. Praticamente o motorista, que ele cumprimenta qualquer passageiro...lá na minha região, não só ônibus que eu utilizo, da Estação Diamante pra cá. Tem muitos motoristas, que bom dia, boa tarde. Bom dia, boa tarde. Cumprimenta, às vezes, cumprimenta os passageiros até um por um.

Instaura-se aqui um binômio “*comodidade*” e “*solidão*”. Nesta perspectiva, apontada por Reinaldo, o fim do conflito (do ponto de vista técnico-funcional) pôs fim também a interação. Das brigas e discussões com os motoristas quando de sua adolescência (muitas vezes marcada por atitudes arbitrárias como o motorista mandar “calar a boca dele” e de outros jovens, ou dirigir o veículo para dentro de um batalhão da Polícia Militar) passa-se para a indiferença nas práticas realizadas no deslocamento. Relação “comodidade” e “solidão” também expressa na “reserva de espaços” para idosos e portadores de deficiência nos ônibus que teriam permitido o direito ao acesso, mas reduzido a interação.

Tem uma meia dúzia [de motoristas] lá, diria o bom português lá: tem uma meia dúzia de dez, que ainda cumprimenta. “Bom dia, boa tarde”. Ainda acontece ainda, entendeu? Mas do passageiro, não existe mais isso, de passageiro já entrar é...é...lá na porta traseira e vim procurando brincadeira, conversa assim, muito difícil. Outro detalhe, você pode observar, no tempo que os, os...como é que fala? Os velhos? Não tinha carteirinha e era obrigado a andar da roleta pra trás. Aliás, era obrigado a passar na roleta, né. O idoso tinha que passar, independente de muleta ou não. Era muito raro um motorista dá carona, ou seja, abrindo a porta da frente pra subir uma pessoa deficiente. Entendeu? No máximo aí, é cadeira de rodas. No máximo, mesmo assim o motorista quando ele parava era um paraíso. O deficiente agradecia e muito. Se possível até descia da cadeira e ajoelhava para o motorista. Porque a maioria dos motoristas saía pra esquerda lá e passava e lá ia... e ainda comentava ainda: “Ah, não

vou perder tempo não. Parar para esse cara de cadeira de rodas, não sei o quê”. Nenhum passageiro se dispunha a descer lá e auxiliar o deficiente na cadeira de rodas. Hoje tem o quê? Tem o elevador, tem o espaço reservado pro deficiente. Inclusive com cinto de segurança, né. Tem aquele suporte, aquela barra de ferro pra encaixar ali, pra cadeira nem se mover do lugar, né. E é obrigação do idoso, o quê? Tem no mínimo seis bancos da porta da frente, próximo do motorista, que o idoso embarca com a credencial dele. Até na roleta. O idoso não precisa passar na roleta. Não precisa encarar ônibus. Os passageiros já são solidários.

Hoje em dia tem muito isso...o idoso nem bem subiu lá, se tiver alguém ali, que não tá na faixa de idoso, não tem a credencial, já levanta e passa o banco. Ou o cobrador, às vezes pede: “O fulano, você não incomoda. Dá lugar para o idoso aí”. Tudo isso mudou. Isso vai cortando exatamente o espaço da relação do passageiro com o outro, né. Antigamente, o idoso tava lá na porta de trás, muitas vezes ele fazia questão de brincar, de conversar e tal, tal, né. Sabendo que ele ia ter que passar na roleta também, agradecia todo mundo. Principalmente o caipira. Nos tempos, que você vê, dezesseis anos, o prazo que eu te falei do nosso terreno lá de Brumadinho, eu fui algumas vezes de ônibus pra lá. Coisa mais bonita. O cara subia lá na porta traseira e tal, todo mundo conversando, chamando pelo nome: “Ô fulano, vem cá e tal”. “Não meu filho, fica tranquilo aí. Você vai descer primeiro que eu. Passa você na minha frente”. Hoje em dia não se vê mais isso. O idoso, ele entra lá na porta da frente, com acompanhante ou não, tem o... como é que chama lá o elevadorzinho do ônibus, né. Esses ônibus com piso, que o elevador vai lá em baixo. *Então pra você ver. Isso corta o espaço do pessoal relacionar assim dentro do ônibus* (grifos meus).

Dos veículos que circulavam pela cidade de Belo Horizonte em 2008, alguns possuíam “elevadores” e assentos especiais para usuários de cadeiras de rodas e portadores de deficiência, além de assentos reservados para idosos, gestantes e outras pessoas com dificuldade de locomoção. Os assentos reservados, no período da observação participante, eram dispostos todos na parte dianteira do veículo, antes da passagem pela roleta. Os demais passageiros, salvo quando o ônibus está lotado, na maioria das vezes apenas “passam” por aquela área do ônibus, atravessando a roleta e não permanecendo naquela parte anterior do veículo⁹⁷. Ponto para se pensar as condições discursivas que esta “arquitetura itinerante” dos veículos aponta para a diversidade dos sujeitos. Sob esta perspectiva, cabe pensar mais esta ambigüidade: por um lado se considera a diversidade de pessoas nos

⁹⁷ Somente a partir de 2009 e 2010 foram designados assentos para idosos, obesos e gestantes e outras pessoas com dificuldades de locomoção também após a roleta dos ônibus, conforme já mencionado no capítulo anterior.

ônibus, porém uma consideração que busca “organizá-la”, quase que “gerenciando-a”, alocando-a em locais separados na arquitetura dos veículos.

Ambigüidades no pensar o deslocamento, uma vez que Reinaldo mantém relações apenas com quem tem conhecimento prévio ao embarque do ônibus.

Tem umas duas [mulheres] aí, mesmo assim, que eu já conhecia antes de eu vim trabalhar aqui, ou seja, antes daquele horário, entendeu? É...Duas que, não sei se você deve lembrar. Uma branquinha que ela já ia entrando no ônibus e me cumprimentando. Ela chama até Aparecida... É. Ela desce dia sim, dia não, lá no Sarah [Hospital Sarah Kubitschek]. Mesmo assim, a gente tem pouca oportunidade de conversar. Que você veja bem. Quando eu embarco na Via do Minério, ela embarca no ponto seguinte, né.

Por um lado a preferência por um lugar ao fundo do ônibus pode refletir a demanda de “quietude” que sua função de recepcionista de hotel não lhe propicia; por outro há que se notar que o exercício de comunicar-se exigido pela sua função não se transfere para as ocasiões das viagens, o que me leva a crer que o deslocar-se para Reinaldo representa mesmo um recurso de pausa de suas funções laborais.

Cíntia, por sua vez, reclama das condições do veículo, em especial na situação de gravidez, que não é levada em consideração pelos demais passageiros

Porque grávida não tem nem jeito de pegar ônibus. E eles vê que a gente tá grávida e não dá lugar. Pra gente. Eles não tá nem aí. Eles vê você de barriga aí e acha que você tá é com gordura, não tem nada e não tá nem coisa. Sendo que a plaquinha tá lá na frente. Preferência pra deficiente e grávida.

Eles não dão [lugar no ônibus]. Um dia o trocador falou com a mulher lá. Eu grávida, com sacola. A menina novinha com menino sentado no colo lá. Esse menino já tinha uns quatro anos. Mulher pôs o menino sentado no banco. Trocador virou, falou: “Você dá licença pra ela, que ela tá grávida. Se o ônibus dá uma freada aqui, ela bate a barriga. A responsabilidade é do motorista do ônibus”. Trocador precisou falar com a mulher. E mesmo assim, a mulher encarou eu, olhou pra minha barriga, pra ver se eu realmente tava grávida.

Então, ao contrário da fala do Reinaldo, existe sim o conflito, segundo os depoimentos de Cíntia e de Flora. A área reservada não garante o fim desse e de outros conflitos nas viagens. No entanto, mais uma vez temos a intervenção dos

estranhos nas decisões das viagens nas situações de adversidade, de uma ruptura da funcionalidade da alocação dos espaços nos ônibus.

Não é objetivo aqui fazer qualquer apologia à precarização das condições concretas do transporte coletivo, até porque essa precarização em última instância também afasta os sujeitos dos outsiders, uma vez que acaba por tornar o deslocamento desagradável e, por consequência, inviabilizar a possibilidade de dessegregação dele decorrente. No entanto, há que se pensar em que medida a ruptura com a tensão solitária dos não-lugares (que, segundo o próprio Augé, não estão em estado puro, mas formam com o lugar antropológico “*palimpsestos em que se reinscreve o jogo embaralhado da identidade e da relação*”) implica a não linearidade e a não regularidade dos deslocamentos.

A esse respeito, Sennett (2003) aponta como um dos elementos da conformação de um individualismo urbano nas metrópoles contemporâneas justamente a questão do conforto, que conferiria repouso à custa do afastamento das pessoas umas das outras. Analisando o desenvolvimento da vida das metrópoles na civilização ocidental, o autor vai destacar uma tríade velocidade, conforto e passividade: processo originado no século XIX e presente na contemporaneidade das nossas cidades. Nas palavras do autor

Realmente, no século XIX, a rapidez assumiu uma característica diferente em virtude das inovações técnicas introduzidas nos transportes, a fim de dar maior conforto ao viajante. Hoje, essa é uma condição que associamos a descanso e passividade, mas foi só aos poucos que a tecnologia transformou o movimento numa experiência passiva. O corpo em movimento, desfrutando de cada vez mais comodidade, viaja sozinho e em silêncio: anda pra trás, do ponto de vista social. (SENNETT, 2003, p.273)

No século XIX, a busca do conforto insere-se neste contexto [da relação trabalho-fadiga-repouso no capitalismo industrial]. O modo mais cômodo de viajar, mobílias confortáveis, lugares destinados ao repouso permitiam que se recuperasse as forças exauridas. Porém, desde então, por um desvio de trajetória, a comodidade assumiu um caráter *individual*. Se era capaz de baixar o nível de estimulação de uma pessoa, podia funcionar para afastá-la das demais. (SENNETT, 2003, p. 273-274)

Conforto como sinônimo de passividade do indivíduo. Foi a ruptura desta situação que permitiu o surgimento, no transporte coletivo, de um coletivo no transporte, resultado da ruptura da linearidade, regularidade e previsibilidade dos deslocamentos, tratados pelos sujeitos como adversidade. Tanto nos trajetos quanto nos conflitos das decisões no veículo, o não previsto e o não desejado tornaram-se a base da mobilização dos sujeitos. Concessão ao acaso que apresenta, numa perspectiva benjaminiana, uma condição importante para o surgimento da experiência (Erfahrung). Experiência que marca as viagens e os relacionamentos de Lucas, como veremos a seguir.

As amigas imprevistas nos itinerários de Lucas: questões para se pensar o urbano em movimento

Na seção anterior acompanhamos o caráter recorrente e esparsos das viagens de Flora e Cíntia por um lado, e Reinaldo por outro, respectivamente. Flora olha para dentro dos ônibus, contemplando passageiros que lhe chamam a atenção e sentindo desconforto perante as práticas de outros. Cíntia olha para fora do ônibus, ação mediada entre outras coisas pelo medo da violência e das pessoas nas viagens. Reinaldo faz o mesmo itinerário há anos, observa os passageiros a ponto de ter detalhes de suas vidas, mas não se relaciona com eles.

Lucas apresenta uma experiência diferente. Entre as práticas observadas em campo e também presentes na entrevista de Lucas aparecem as amigas imprevistas, construídas ao longo de meses e meses na rotina do ônibus. Nos seus trajetos repetidos dia após dia, a recorrência desta feita gera amizade. Celso, um de seus colegas de viagem, é conhecido por Lucas cerca de dois anos antes da investigação. Se conhecem justamente após Lucas ter uma discussão com o “cobrador” devido ao fato do motorista não parar o ônibus no ponto perto de sua vila, local em que o agente de bordo e motorista tinham medo de assalto⁹⁸. Uma vez que Celso havia sentado perto dele no dia seguinte, após outra conversa com o “cobrador” e motorista Lucas resolve contar também para ele o episódio em questão.

⁹⁸ Este episódio – que mobiliza uma série de representações sobre Lucas e sua comunidade, bem como uma série de processos de estigmatização – será tratado em maiores detalhes em momento posterior deste trabalho, dedicado exclusivamente a esta questão.

Aí pronto! Depois desse dia, todo dia a gente sentava perto (risos), ia batendo papo. E tá até hoje.

Certa vez, quando Celso não apareceu na viagem, Lucas e outros amigos da linha 3828 (Cidade Industrial-Nova Lima) ligaram para o seu telefone para saber o que estava acontecendo. Situação na qual o vínculo é construído no espaço-tempo “de passagem”

A gente pensa que amizade é só no trabalho e na escola. Não é. É igual você viu, né. Então no ônibus a gente acaba conhecendo pessoas ali na rotina. Todos os dias no mesmo horário, que um dia, um colega meu [Celso] faltou uma semana, aquele que queria que você fizesse com ele também [a pesquisa de acompanhamento]. Aí no que ele faltou, todo mundo ficava: “Gente o quê que aconteceu? Gente o quê que tá acontecendo? Será que ele saiu? Será que ele não vai vir mais?” Até que apareceu uma pessoa que tinha o número do telefone dele. Aí, um foi e ligou pra ver o que estava acontecendo. Então quer dizer, isso é...pra você ver, dentro do ônibus, né? E o quê que tem haver isso hoje? Você conta um negócio desse pra uma pessoa aí... Você entra num ônibus aqui, pegou, foi embora, acabou!! Quando você vê uma pessoa que você conhece, você cumprimenta, se não vê...você.... E lá não!! Lá é aquela amizade mesmo, como se fosse trabalho. Você vai chegando no ponto em que a pessoa vai descer, já fica ruim. Inclusive, o Zé até brinca assim, fala: “É gente, agora não tem jeito não. Agora a gente tem que descer mesmo, que tá chegando no ponto”, né?

Contando com Lucas, o vínculo de conversas se dava entre cinco pessoas, sendo quatro homens e uma mulher. No entanto, quando ele se encontra ao lado de desconhecidos no interior do ônibus, não “puxa conversa”. Quando está sozinho, olha as paisagens e as pessoas. Presta muita atenção nas coisas que estão do lado de fora do ônibus: paisagens e construções. Observa durante o trajeto para o trabalho as paisagens “verdinhas, com gado, rio, etc.”. Qual é essa fronteira entre o “conhecido” e o “estranho” no ônibus? Ponto para reflexão.

Quando eu estava em sua companhia como pesquisador, Lucas optava em conversar comigo. No caso do Celso, o amigo que fez em uma das viagens de ônibus, conversa com ele quando o ônibus não está cheio e eles estão próximos; diz que nem sempre o Celso vai estar em condição de conversar com ele, dependendo da posição do ônibus. Nestas situações, apenas se cumprimentam e despedem. O ônibus tem que esvaziar para se conseguir a conversação. Fato que remete a

pensar se há outras partilhas/interações que não apenas pela conversa no ônibus ou, nos termos de Caiafa (2007) uma fricção palavra-silêncio, na qual a polidez não negaria, mas viabilizaria um silêncio ativo, base para outras interações não-discursivas em jogo nas viagens. Mais uma vez, Lucas comenta

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

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

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

De acordo com Lucas, a nova função de encarregado faz com que ele não volte mais com os mesmos trocador e motorista, fato que ocorria no período de minhas observações de campo, quando Lucas trabalhava como padeiro. No momento da entrevista semi-estruturada, Lucas diz que passou a sair mais tarde, sendo obrigado a embarcar no ônibus de 16h45 ou mesmo no de 17h25. À época da pesquisa de campo, naqueles horários em que ele fez uso do ônibus para retornar à sua casa – embarcava sempre às 16 horas – “o motorista muda mais que o cobrador”. Quando não mudava o cobrador no horário da viagem, Lucas tinha inclusive a opção de voltar dormindo, uma vez que ele é acordado pelo cobrador no ponto de ônibus em que ele precisa descer, na altura do Anel Rodoviário.

Henry Lefebvre, em sua obra *“O Direito à Cidade”*, defende uma idéia de urbano como lugar de encontros: *“lugar do desejo, desequilíbrio permanente, sede da dissolução das normalidades e coações, momento do lúdico e do imprevisível”* (LEFEBVRE, 2006, p. 79). Na experiência de Lucas, há que se pensar em que medida esta dimensão pensada pelo autor aparece, a despeito de toda estigmatização e “territorialização” de sua identidade, como também nos leva a

pensar o que faz com que estes “estranhos”, em meio às viagens para Nova Lima, se tornem “conhecidos”. A frequência e a rotina das viagens, mesmo sendo indispensáveis para se conhecer melhor os “passantes”, não garantem por si só os encontros. Para uma experiência mais intensa de trocas com os “outsiders” faz-se necessária a presença de outros elementos para além da simples recorrência das viagens. Elementos que colocam em jogo pertencimentos diversos (de raça, de gênero, de classe, de geração, etc.) e sensações de medo ou segurança em movimento. Trocas estas que podem se dar em situações de adversidade, mas que demandam a existência de um mínimo conforto e tranquilidade nas viagens (um conforto que não seja convidativo à passividade) para que possam de fato acontecer.

Por fim, dialogando com a passagem de Lefebvre citada acima, as trocas ocorrem quando se concede ao lúdico, ao desequilíbrio e a presença do imprevisível, este último cada vez mais dificultado quando o deslocar-se pela cidade se reduz a uma tarefa e a uma forma marcadas pelo caráter pragmático e instrumental – ponto que talvez marque um diferencial do deslocar-se de Lucas em relação aos outros três trabalhadores, voluntários da pesquisa. Isto nos remete a pensar quais sensibilidades os passantes constituem, nas suas práticas de deslocar, pano de fundo da nossa próxima rota de investigação que apresento a seguir.

QUARTA PARADA: SOBRE CORPOS E SENSORIALIDADES NOS DESLOCAMENTOS

*Mesmo quando tudo pede um pouco mais de calma
Até quando o corpo pede um pouco mais de alma
Eu sei, a vida não pára! A vida não pára não!*

Lenine

Os homens e mulheres que transitam pela cidade não são seres desencarnados. Seus corpos estão sempre em cena com suas histórias, marcas, gestos, angústias, projetos, vidas. É na interlocução sempre *(in)tenso* do *corpo de cada um* e dos *corpos em comum* que esta dimensão ganha visibilidade. Corpos que expressam identidades, relações de poder, questões éticas, estéticas e políticas complexas e multifacetadas (OLIVEIRA; NUNES, 2005; OLIVEIRA, 2009a). Concordando com David Le Breton (2001, p.4): “*os limites do corpo traçam a ordem moral e significativa do mundo. Pensar o corpo é outra maneira de pensar o mundo. O corpo faz hoje a jogada decisiva, torna-se o paradigma fundamental das sociedades contemporâneas*”.

Tomando os argumentos de Silva (2001) de que “*o corpo se situa na interconexão entre natureza e cultura*”, pretendo aqui abordar os sujeitos do PET que se deslocam pela cidade de Belo Horizonte, a partir da problematização acerca da corporeidade dos mesmos. Identificar marcas, presenças, sensações e usos dos corpos destes trabalhadores nos seus deslocamentos cotidianos pela cidade é o objetivo desta próxima “parada” da investigação: corpos que mobilizam ações e sensações ao se relacionar com os territórios, com os trajetos, com o transporte coletivo.

Como tratei anteriormente no capítulo que discutiu a metodologia desta pesquisa, a delimitação de quais aspectos seriam investigados acerca da dimensão corporal dos sujeitos não se deu a priori, mas emergiu e foi demandada pela “força da empiria”, ocorrida durante todo o percurso da investigação.

Assim, a presença e a educação dos corpos de homens e mulheres nas relações que ambos travam com seus deslocamentos serão tratadas aqui com base nos seguintes eixos: as sensorialidades vivenciadas e perseguidas nos deslocamentos urbanos; as várias maneiras de se movimentar na cidade; a polissemia e os vários usos da caminhada; a influência da movimentação laboral nas escolhas dos deslocamentos; as práticas realizadas nos tempos do não-trabalho; a experiência do “permanecer” no próprio bairro ou região.

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

Em relação à postura corporal das pessoas na viagem, observei seis passageiros sentados com a mão à frente, na barra de ferro do assento que lhe fica bem à frente. Já uma mulher marca questões de múltipla escolha a despeito do som residual da trepidação e de todos os movimentos de curva, mas, principalmente, das inúmeras subidas e descidas (umas mais íngremes, outras menos) que compõem o trajeto da linha 3051. Uma pessoa olha pela janela para fora do ônibus. A essa altura do trajeto Cíntia, bastante abatida, conta que “o ônibus da tarde anda mais devagar que o ônibus da manhã”. Comenta que se a irmã dela, Flora, estivesse aqui, já estaria “pescando”. Só que é ela mesmo que vai adormecendo aos poucos, à medida que vou deliberadamente restringindo a conversação. Mais ou menos na altura do BH Shopping, Cíntia “cochila”, “adormece”, fica alguns segundos dormindo, acorda de novo. Para adormecer, acordar e adormecer de novo na altura da Avenida Nossa Senhora do Carmo. Faz calor ao longo do trajeto: o tempo é aberto e com sol. As janelas estão abertas, mas tem pouca ventilação no interior do ônibus.

O interessante para mim no dia de hoje é poder vivenciar uma “abertura dos meus próprios sentidos” ao estar no interior do veículo, com a prática da observação. Apesar de ninguém parecer perceber ou comentar, há, como já disse, um certo clima de silêncio e introspecção desde o bairro Havaí [bairro da região Oeste de Belo Horizonte]. Aos poucos acho que vou “desnaturalizando” minha presença no veículo, permitindo um certo estranhamento (no sentido antropológico do mesmo) a partir dos meus sentidos, tanto do ato de andar de ônibus como do veículo em si mesmo. As solas dos pés sentem toda a trepidação moderada e residual que acompanha toda a viagem. Os olhos vêem a roleta tremer discretamente. E passo a ouvir o som do motor desde o bairro Havaí até descermos do ônibus na região da Savassi. (Nota de campo, viagem de Cíntia, 29 de setembro de 2009).

A passagem acima, extraída da nota de campo de uma das viagens de Cíntia, nos aponta duas questões de grande importância para o debate neste capítulo. A primeira delas diz respeito a um dos usos mais corriqueiros no interior dos ônibus durante a observação participante: dormir. Prática que ocorreu tanto por parte dos sujeitos pesquisados (em especial Cíntia e Flora), como por parte dos demais usuários de ônibus. A segunda questão, de certa forma complementar à primeira, trata da profusão de estímulos sensoriais no interior dos veículos de transporte coletivo em Belo Horizonte, mais particularmente os ônibus urbanos. Ventilação, estímulos táteis, sonoros, visuais, olfativos, entre outros co-existem em meio às viagens.

O que em princípio pode parecer um paradoxo é na verdade uma das maiores ambivalências no interior dos ônibus em Belo Horizonte. A prática de dormir – cedendo ao sono ou buscando-o deliberadamente – se dá em meio a uma profusão de estímulos que ora facilitam, ora dificultam/inviabilizam essa possibilidade.

Entre as relações postas também na condução do veículo, temos a relação entre *lentidão da condução do veículo e produção de sensação de sono*, como na nota de campo citada anteriormente, vivenciada por Cíntia e por vários “sujeitos de passagem” ao longo da observação participante. Sensação de cansaço que baliza as escolhas de local de trabalho, bem como as formas de deslocamento. Cansaço mais percebido nas mulheres do que nos homens durante a observação chegando, no caso das primeiras, a se fazer registro de práticas de sono, “cochilos” durante o período da observação participante. Como nesta outra passagem da mesma nota de campo, desta vez referindo-se à viagem de volta para casa de Cíntia, valendo-se novamente da linha 3051 (Savassi – Flávio Marques Lisboa)

Estamos no retorno para a região do Barreiro, em direção ao bairro Flávio Marques Lisboa. Como em parte da ida, tem certo “silêncio” no ônibus, como se as pessoas estivessem no ritmo, “pique” do veículo.

O ônibus está agora na Av. Barão Homem de Melo. Entra, agora sim, muito mais gente. O ônibus, ainda assim não está lotado. Dois jovens escoram na parede da área de deficientes. Duas mulheres em dois assentos à nossa frente conversavam também, assim como dois homens em outros dois assentos que, ao que aparenta pelo seu vestuário, são colegas de trabalho da mesma empresa. Tem agora umas quatro ou cinco pessoas com fone de ouvido. O tom das

conversas é muito, muito baixo. Cíntia dorme. Pouco antes, disse que o frio baixou na altura da Avenida Raja Gabáglia.

Cíntia está muito cansada, já havia fechado e aberto os olhos com a cabeça, às vezes encostada na janela, no início da viagem. Agora o sono, neste trecho, é bem mais contínuo. Não falo nada, fico quieto e tento observar o que ocorre no veículo. Também bocejo. Tem um clima no ônibus, como se fosse uma “lomba” [expressão popular para representar cansaço e sensação de torpor] “coletiva”, clima este marcado pelo silêncio, pelo percurso sinuoso e pela lentidão da direção. (Nota de campo, Cíntia, 29 de setembro de 2008)

Outro ponto a ser tratado diz respeito ao sentido da visão, que nas observações guardava relação com o equilíbrio corporal nas viagens. De forma recorrente nas observações, tanto pela falta de iluminação elétrica em alguns veículos, quanto pelo número excessivo de passageiros nos ônibus lotados, a viagem de ônibus nos períodos de maior movimento coincidem com os de menor incidência de luz solar (início da manhã e fim de tarde/início da noite) o que caracteriza uma certa “penumbra” nestas viagens, além da dificuldade de se enxergar o meio externo/paisagens do lado de fora do veículo, devido ao fato deste estar lotado.

O fato de dormir/cochilar pôde ser observado nas viagens de Reinaldo ao utilizar a linha 30 (Estação Diamante-Centro), como na viagem de 15 de setembro de 2008 em que, mesmo tendo o trajeto completo sob luz solar, cerca de sete pessoas estavam dormindo, seja estando de cabeça baixa ou apoiando-a contra a janela, no caso dos assentos próximos a ela.

Cíntia comenta acerca das viagens acompanhadas pelo pesquisador, achando “bacana, legal, divertido” o acompanhamento de pesquisa. Pede desculpas pelas vezes que deu umas “cochiladinhos”, comentando que sua irmã Flora também fazia o mesmo. Explicava que o motivo era o fato de não dormir à noite, e que por isso “cochilava” no ônibus. Sentia pena do pesquisador pelos longos tempos de espera

(...)apesar de que eu fazia você ficar lá esperando o dia inteirinho, naquele condomínio. Eu ficava com dó de você. Que demora demais. Você ficava lá o dia inteirinho.

Sensação de pena que influencia suas próprias táticas de apropriação na sua relação com o trabalho. A pesquisa era um mote para sair mais cedo também, uma

“tática de apropriação” – para usar os termos de Certeau (1994) – garantindo a fuga do “rush” e maior conforto nas viagens de ônibus

É porque com você eu pegava os ônibus mais vazios, que eu sabia que tinha aquele horário ali. Então, eu saía mais cedo do serviço. É. Eu saía mais cedo. Pegava mais cedo, largava mais cedo. E quando eu, você não ia, eu pegava horário normal.

Eu avisava meu patrão: “Hoje, o Cláudio vai, vai comigo na pesquisa, eu vou sair mais cedo. Vou pegar mais cedo, vou sair mais cedo”. Então, meu patrão já liberava. Ele falava só assim comigo: “você tem que fazer as quatro horas de serviço”.

Desta feita, o deslocar-se por ônibus cansa em muitas situações, ainda que se busque descansar dentro dele, como na narrativa DO deslocamento de Cíntia – em meio a uma feição/semblante de cansaço – na qual ela afirma que

Cansa mais na viagem do ônibus do que o próprio serviço mesmo. O ônibus sacode muito. É um sacode, pára, sacode, pára!!!!” (Cíntia, narrativa DO deslocamento, 7 de agosto de 2008).

Trepidação que adormece e desgasta ao mesmo tempo. Os trabalhadores pesquisados praticam constantemente em suas jornadas urbanas esta mediação: buscar as condições mais “suaves”, ou seja, de menor estimulação sensorial, em especial no seu retorno para casa, na tentativa de buscar a pausa e o conforto em meio ao desgaste nos trajetos.

Para tanto, Flora opta, sempre que possível, em ficar em um assento próximo à janela e ao fundo do ônibus, que passa a ser um lugar privilegiado no qual olhar a paisagem torna-se uma de suas práticas nos tempos “intersticiais” de deslocamento. Cabe lembrar que o “fundo” do ônibus não é qualquer lugar. Dispõe de algumas cadeiras mais altas que dão para a abertura da janela, o que permite uma melhor ventilação

Eu gosto muito de olhar a paisagem, que me chama atenção é o Mineirão, Mineirinho, a Lagoa da Pampulha (adoro olhar!). O aeroporto, né... Mas eu sempre gosto de sentar na janela. Então eu venho olhando. Se eu tô no Centro, eu venho do Centro, quando eu não durmo, quando eu tô acompanhada. Quando eu não tô conversando com a pessoa, eu venho olhando de lá aqui. Eu só sento atrás e na janela.

Conforme tratado em momento anterior deste trabalho, as relações com a espacialidade dos ônibus, o conforto (tratado aqui por Flora como um sinônimo de uma sonoridade reduzida) a segurança e o controle (ter ciência do que acontece no ônibus) aparecem como critérios de escolha e posicionamento dentro do veículo, transformando, nos termos de Michel de Certeau, “lugar em espaço”. Não ser tocada é ponto importante para a qualidade das viagens de Flora, que sente nesta situação um mal-estar e um constrangimento

Tem gente que te esbarra por querer. Você oferece: “Ei, quer que eu leve [a bolsa] pra você?” “Não! Tá levinha, pode deixar!” Prefere ficar ali, te incomodando com a bolsa, que deixar você levar, né!

Flora conta que dorme quando viaja sozinha de ônibus, dizendo que não conseguia fazer o mesmo com o pesquisador a observando. Ela me diz que na presença do pesquisador ou de outra pessoa conhecida prefere o conversar, sendo que uma das vantagens do acompanhamento é que a “viagem anda mais rápido”. Relata que certa vez dormiu e passou do ponto, mas como o itinerário do ônibus era circular, acabou optando em ficar no ônibus, dormir mais um pouco e descer mais tarde (bem mais tarde) no ponto certo sem pagar outra passagem (Narrativa DO deslocamento, 10 de dezembro de 2008).

Já Reinaldo também narra eventos de “pescaria” no ônibus, ainda que não sejam recorrentes

Uma vez ou outra “pesquei” [cochilei], mas não sou de dormir no ônibus não. Nunca bati a cabeça neste ferro. (Reinaldo, narrativa DO deslocamento, 14 de agosto de 2008).

Tentar interpretar o papel dos estímulos e sensorialidades constituiu a empreitada de muitos estudiosos, pensadores e literatas desde o século XIX. Fazendo uma incursão nesta problemática, apresento aqui um conjunto de autores que, a despeito de se situarem em contextos históricos e geográficos bastantes distintos de Belo Horizonte, nos oferecem chaves de leitura para se pensar uma educação urbana das sensibilidades na cidade.

Georg Simmell (1979), ao investigar as transformações na cidade de Berlim na virada do século XIX para o século XX, vai apontar uma “*intensificação de estímulos*” na cidade que levaria, entre outras coisas, a uma educação da sensorialidade/sentidos nos deslocamentos na cidade. Com a “*intensificação da vida nervosa*”, uma resposta dos cidadãos de então seria aquilo que o autor definiu de atitude “*blasé*”, na qual uma indiferença e um enfatiamento atuariam como estratégias de proteção do homem moderno contra esta intensificação. Formação esta que incluiria uma educação dos sentidos e das gestualidades dos sujeitos na cidade.

Corroborando e ampliando as leituras em torno da cidade moderna, Walter Benjamin (1985a, 1985b, 1989) vai apontar, na Paris do século XIX, a realização de uma “educação dos sentidos” derivada, entre outras coisas, da necessária aceleração da vida urbana e da necessidade de circulação, mas principalmente, de exposição das mercadorias. Teríamos, a partir deste contexto, um novo nível de exigência para a consciência, no seu papel de protetora contra os estímulos das grandes cidades. Para tanto, Benjamin dialoga com a obra de Freud acerca desta relação

Para o organismo vivo, proteger-se contra os estímulos é uma função quase mais importante do que recebê-los; o organismo está dotado de reservas de energia próprias e, acima de tudo, deve estar empenhado em preservar as formas específicas de conversão de energia nele operantes contra a influência uniformizante e, por conseguinte, destrutiva das imensas energias ativas no exterior (FREUD, 1923, p.34). A ameaça destas energias se faz sentir através dos choques. Quanto mais corrente se tornar o registro desses choques no consciente, tanto menos se deverá esperar deles um efeito traumático. A teoria psicanalítica procura “entender...” a natureza do choque traumático “... a partir do rompimento da proteção contra o estímulo”. Segundo esta teoria, o sobressalto tem “seu significado” na “falta de predisposição para a angústia” (BENJAMIN, 1989b, p.109).

Uma nova relação com a intensificação dos choques que nos levaria a uma aproximação com a dimensão da Vivência (Erlebnis), em detrimento da Experiência (Erfahrung). Nas palavras do autor

Quanto maior é a participação do fator do choque em cada uma das impressões, tanto mais constante deve ser a presença do consciente no interesse em proteger contra os estímulos; quanto maior for o êxito com que ele operar, tanto menos essas impressões serão incorporadas à *experiência*, e tanto mais corresponderão ao conceito de *vivência*. Afinal, talvez seja possível ver o desempenho característico da resistência ao choque na sua função de indicar ao acontecimento, às custas da integridade de seu conteúdo, uma posição cronológica exata na consciência (BENJAMIN, 1989b, p. 111, grifos meus).

A respeito do papel dos estímulos e sensorialidades, há que se pensar que ao longo do século XX e agora no século XXI, não apenas as grandes cidades se transformam, mas também as pessoas, inclusive na sua faculdade de percepção. Neste sentido, Max Horkheimer (1989), nos convoca para a seguinte reflexão

A totalidade do mundo perceptível, tal como existe para o membro da sociedade burguesa e tal como é interpretado em sua reciprocidade com ela, dentro da concepção tradicional de mundo, é para seu sujeito uma sinopse de faticidades; esse mundo existe e deve ser aceito. O pensamento organizador concernente a cada indivíduo pertence às reações sociais que tendem a se ajustar às necessidades de modo o mais adequado possível. Porém, entre indivíduo e sociedade, existe uma diferença essencial. O mesmo mundo que, para o indivíduo, é algo em si existente e que tem que captar e tomar em consideração é, por outro lado, na figura que existe e se mantém, produto da *práxis* social geral. O que percebemos no nosso meio ambiente, as cidades, povoados, campos e bosques trazem em si a marca do trabalho. Os homens não são apenas um resultado da história em sua indumentária e apresentação, em sua figura e seu modo de sentir, mas também a maneira como vêem e ouvem é inseparável do processo de vida social tal como este se desenvolveu através dos séculos. Os fatos que os sentidos nos fornecem são pré-formados de modo duplo: *pelo caráter histórico do objeto percebido e pelo caráter histórico do órgão perceptivo*⁹⁹. Nem um nem outro são meramente naturais, mas enformados pela atividade humana, sendo que o indivíduo se autopercebe, no momento da percepção, como perceptivo e passivo. (HORKHEIMER, 1989, p.39, grifos meus).

⁹⁹ Emblemático nisso é a análise que Benjamin faz da obra de Simmell a respeito dos sentidos da visão e da audição. Segundo Benjamin: “*Simmell fixou esta questão acertadamente: ‘Quem vê sem ouvir fica muito mais inquieto de que quem ouve sem ver. Eis algo característico da sociologia da cidade grande. As relações recíprocas dos seres humanos nas cidades se distinguem por uma notória preponderância da atividade visual sobre a auditiva. Suas causas principais são os meios públicos de transporte. Antes do desenvolvimento dos ônibus, dos trens, dos bondes no século XIX, as pessoas não conheciam a situação de terem de se olhar reciprocamente por minutos, ou mesmo por horas a fio, sem dirigir a palavra umas às outras’. A nova condição, conforme reconhece Simmell, não é nada acolhedora.*” (BENJAMIN, 1989a, p.37). No entanto, dialogando com a dupla historicidade do fenômeno da percepção colocado por Horkheimer, é importante notar que, no que se refere aos quatro sujeitos pesquisados, ainda que a visão esteja presente e seja por vezes desconcertante, a faculdade da audição chega por vezes a gerar mais inquietação, como consta nas escolhas pelo fundo do ônibus e a busca do menor barulho possível no decorrer das viagens.

Considerando-se o caráter histórico da práxis social também na construção do objeto e dos órgãos perceptivos como nos aponta Horkheimer, faz-se necessário refletir sobre o contexto dos quatro trabalhadores pesquisados. Ao mesmo tempo em que ocorre uma lentidão que dá sono, há também barulho, trepidação e conversação que fazem com que os quatro trabalhadores pesquisados busquem a “quietude”. O andar de ônibus acaba por comportar uma ambivalência: ora aparece como um desgaste, ora aparece como uma pausa das tarefas do trabalho, ainda que esta “restituição” não ocorra nas condições ideais de conforto e segurança. Tal busca de quietude por parte dos trabalhadores implica, portanto, em uma tentativa de compensar o cansaço dos deslocamentos de ida e volta, assim como o cansaço da atividade laboral em si.

Desta forma, se temos nas viagens a existência de uma “profusão de estímulos”, o acordo tácito entre os passageiros não deveria ser mesmo buscar a quietude, a polidez do silêncio, como nos fala Janice Caiafa? Mais do que uma *atitude blasé* nos termos de Simmell (1979), necessária para proteger o próprio aparelho psíquico do homem (e da mulher) urbano(a) dos choques na metrópole, a busca da quietude também não faria parte de um “tácito acordo coletivo”, promovido por certos passantes (nem todos, evidentemente, mas com certeza os quatro trabalhadores pesquisados) no espaço-tempo das viagens?

Considerando-se o cansaço imposto pelo deslocamento, cujos tempos representam uma parcela significativa do dia de trabalho como um todo, há que se pensar que talvez se imponha aqui outro tipo de silêncio e de solidão distinto daqueles que Marc Augé (1996, 1998) tratou em sua definição de não-lugares e em sua etnologia realizada acerca do metrô de Paris.

Leituras, a meu ver, complementares para se interpretar o profundo desconforto em relação ao tempo de espera propiciado pela frequência dos ônibus. Tempo de espera tratado como um “hiato” que significa a exposição aos estímulos da cidade, a interrupção da prática da circulação (circulação sem percalços tida aqui como um valor social) e uma situação que dificulta a prática da quietude nas viagens por ocasião de trabalho. Em termos benjaminianos, tempos de espera que inviabilizam o

tédio e promovem a monotonia, “ave de rapina” que “rouba os ovos” da Experiência. O que nos remete a tratar as dimensões do silêncio e da quietude como pauta para se pensar os processos sociais e culturais produzidos NAS e PELAS cidades.

Maneiras de mover, maneiras de fazer: planejamento de vida e concessão ao acaso nos deslocamentos dos trabalhadores

As viagens de ônibus não estão isoladas, mas conectadas com outras práticas de deslocamento nas cidades, que também resultam de escolhas e criam possibilidades de *Experiência* (*Erfahrung*) e *Vivência* (*Erlebnis*), de retóricas ambulatorias e enunciações pedestres (para usar aqui os termos de Michel de Certeau). Práticas de deslocar-se que expressam formas de viver a vida e a relação estética que os sujeitos constroem junto aos espaços, lugares e não-lugares urbanos.

Os “marujos” da pesquisa, nos dizeres de Benjamin, singram por vários trajetos, percursos. Partindo de quatro bairros diferentes da região do Barreiro (Cardoso, Flávio Marques Lisboa, Santa Helena e Bonsucesso/Vila Bernardete) Cíntia, Flora, Reinaldo e Lucas “escrevem” e “são escritos” por seus trajetos, transformam *mapas* em *percursos* (Certeau, 1994) na sua jornada de trabalho. Percursos que, no caso de Reinaldo, são marcados pela fixidez; para Lucas por mudanças de tempos em tempos; para Cíntia e, principalmente para Flora, por uma alternância constante dos seus destinos, dentro da própria semana de trabalho. Trajetos estes que possuem aspectos em comum, como a topografia que constitui a Região Metropolitana de Belo Horizonte, em que o deslocar-se (caminhando ou por meio dos ônibus) é marcado necessariamente por subidas e descidas. Mas também apresentam singularidades, conforme os destinos de cada um dos sujeitos.

O objetivo desta seção é abordar as formas, escolhas e sensações que Reinaldo, Lucas, Flora e Cíntia travam ao se relacionarem com os percursos, entendendo que estes expressam valores, escolhas e representações acerca da própria vida dos sujeitos, “escrevendo a cidade”, mas também “sendo escritos por ela”.

Em relação às práticas de Reinaldo, existe um certo pragmatismo na sua forma de olhar a cidade (como tratado em outros momentos dessa investigação). Observa constantemente a disposição dos outdoors. Já decorou a maioria deles, e os utiliza

como ponto de referência para orientar os clientes/hóspedes do hotel onde trabalha. É sempre requisitado no hotel onde é recepcionista para dar informações de como se chega aos diversos locais da cidade. Atribui isto à sua experiência de dois a três anos como office-boy, aos doze para treze anos de idade. Reinaldo aprendeu a andar, como nos conta ele próprio, marcando os lugares “igual cachorro”. Tem-se aqui uma aprendizagem da localização e do deslocar, a partir da “marcação de referências na cidade”. Hoje já não precisa mais deste recurso, por conhecer o Centro de Belo Horizonte que faz parte da sua rotina

A minha ida, eu fazia igual cachorro, você entendeu? Eu marcava alguma referência na ida, pra eu não ter dificuldade na volta. Então isso foi muito bom que eu lembro, com quinze, dezesseis anos, Graças a Deus, eu nunca tive problema de atravessar o Centro de Belo Horizonte aí, qualquer hora do dia ou da noite. E tenho, graças a Deus, essa facilidade também de... eu não sei muito bem assim, se mudar uma rua, por exemplo, uma mão de direção, mas basicamente hoje, há quatro anos e meio aqui no Centro, pelo menos num raio de um quilômetro, um quilômetro e meio, eu costumo buscar, às vezes, um cliente.. Eu falo assim: “Ó, o senhor vem na Avenida Amazonas até o número 1670, que eu vou esperar o senhor aí”. É naquela esquina ali da Tenda Engenharia. Naquela cruz de Santo André, que dá ali. Rua Mato Grosso, a Timbiras e a Avenida Amazonas. Você vem na Avenida Amazonas 1670, já tem a entrada pra direita. Nós, que somos daqui é fácil você achar. Tem até uma plaquinha assim. Uma setinha: rua Timbiras. Aonde era o hospital São Domingos Sávio, que tá desativado tem uns três anos. Então eu costumo sair daqui, entendeu? Eu falo com o camarada: “Você tá aonde?” “ Eu tô passando em frente a montadora Fiat”. Falei: “Então daqui, mais ou menos meia hora, o senhor vai estar chegando aqui”. Falo com meu supervisor: “Deixa comigo”. Eu saio daqui, vou encontrar com ele lá, pra ficar fácil o trajeto dele, até aqui.

Fazendo o mesmo caminho residência e trabalho há quatro anos e meio, as “maneiras de mover” de Reinaldo mostram-se pragmáticas. A linha reta aparece como um valor de deslocamento no trabalho e na vida. “Basicamente eu procuro ir mais em linha reta possível” – afirma Reinaldo.

Então tudo isso, na minha época de boy, às vezes eu vinha guiando o motorista, entendeu? O motorista da empresa...lá dos caminhões. Então eu fui gravando isso. Não mudou muito. Hoje tem o seguinte. Às vezes uma casa velha, como essa em frente aqui [do Hotel em que Reinaldo trabalha], eles derrubam aí e tal, já levantam um prédio grandão aí e tal. Às vezes, funciona com uma placa ali bem visível, bem fácil, que uma vez que você bateu os olhos, você não vai esquecer mais, né. Por exemplo, companhia de não sei o quê ou comunidade de não sei da onde aí. Então você já repara. Aqui tá funcionando comunidade de não sei o quê.

Decorava as ruas e auxiliava até aos motoristas de entrega na época de office-boy. Aprendeu a traçar mapas, o que constituiu um de seus saberes adquiridos na sua diversificada experiência de trabalho

Hoje, por exemplo, um hóspede fala assim: “Ah, eu queria ir na rua Maranhão”. Eu falo assim: “Ó, isso é na área hospitalar de Belo Horizonte. Você queria ir especificamente aonde?” Às vezes, é numa clínica, que ele pegou uma referência da rua Maranhão, entendeu? Se ele falar que quer ir nessa clínica, no Hospital São Lucas, por exemplo, poucas pessoas daqui, dos meus colegas daqui... eles não sabem onde é o hospital São Lucas. E eu, Graças a Deus, sei a maioria dos hospitais aqui. Como o cara falou, pra sair daqui do hotel, por exemplo, que é muito... às vezes vem delegação de prefeituras Cláudio, é...trazendo pessoas. Às vezes, pacientes pra ir no hospital São Lucas. Hospital de cirurgia plástica, que é também naqueles fundos da Avenida Bernardo Monteiro. Então, os colega me ligam antes de chegar em casa. “Ó, eu tenho que informar um pessoal aí”. Aquele que trabalha comigo, o moreninho, aquele ali é mais transtornado, ele nem bem espera a pessoa perguntar pra ele. Ele diz: “Não, espera aí, que tem que ser o Reinaldo. Essa aí é o Reinaldo e tal”. E liga lá em casa. É muito comum. Há pouco tempo aí, na virada do ano ele me ligou, eu tava lá no Brumadinho. Ele ligou no celular da minha esposa, entendeu? O meu menino falando: “Não, meu pai não tá aqui não. Ele tá a cem quilômetros. Ele tá lá em Brumadinho”. Pega o celular da sua mãe, que preciso falar com ele. Me ligou lá em Brumadinho, eu tava lá na beira do rio Paraopeba, lá. “Quê que foi Luiz?” “Não, é uma rua assim, assim, tal, tal, tal”. Aí, olha para você ver o trabalho que eu tive que fazer. De lá do celular eu falei com ele assim: “Olha, passa o telefone pro outro”, que tem um recepcionista aqui, que conhece mais do que ele. Falei: “Passa, que vai ser mais fácil”. Falei: “Ó, você vai ter que falar com ele pra subir na [Avenida] Álvares Cabral”, que a Álvares Cabral, você sabe que de carro você não pode chegar lá na [Avenida] Afonso Pena. É interrompido ali na [Rua da] Bahia. Quando foi na segunda-feira eu tava aqui tranquilo e tal, o cara chega e bate a mão nas minhas costas: “você tá lembrado, que você fez um endereço, um mapa, que não sei o quê”? Falei: “Sim, senhor. O senhor foi pra qual endereço, que eu ensinei?” “Não, foi com o colega ali, o Luiz. Seu colega ali e tal. Foi ele que me pediu, que você sabia determinado....

Ó, fui em cima lá com o mapa. Então, isso aí é gratificante, você entendeu? Eu vê que um conhecimento que eu construí há quinze, vinte anos atrás, no tempo de molecção, foi ser tão interessante.

Na condição de motorista, Reinaldo sofreu poucos acidentes, sendo nenhum de média ou grande proporção. Mais uma vez está presente no discurso de Reinaldo um valor metódico do estabelecimento da trajetória. Não conviver com a presença do acaso/imprevisto, tanto na cidade como na vida: um valor para Reinaldo, que busca a antecipação e planejamento de cada roteiro.

Eu vou sentando ali atrás do volante, eu já imagino. Primeiro eu calculo a trajetória onde eu vou, entendeu? Se é lugar conhecido ou não, você entendeu? Exatamente e já vou observando o trânsito desde a saída, durante o percurso que eu tô fazendo ali, evitando o máximo ali e tal, pra sair fora de uma situação que eu vou complicar a mim ou a outras pessoas. Então, no trânsito, eu sempre que eu vou pondo a mão no volante: “Bom, tô indo aqui, tal x”. Eu já dou uma observada antes de... eu não sou daquele tipo assim de pessoa que...ah não, tem que ir no Eldorado, por exemplo, às vezes o cara não tem uma idéia por onde é o Eldorado, mas depois que ele tá lá na metade do caminho; “Qual caminho que é mais prático a gente fazer agora, hein”? “Ah, pois é tá tudo parado o trânsito aí”. “E agora? Por onde eu vou entrar e sair com essa mercadoria?” Não. Eu já imagino. Eu faço a trajetória de preferência antes, entendeu?

Sempre eu pesquiso com alguém: “Como é que tá o trânsito pra lá e tal, tal. Tem algum desvio, alguma coisa”?

“Segurança” e “informação” que balizam/orientam sua forma de dirigir

Se algum dia eu tiver que envolver em algum acidente com automóvel, eu quero estar no mínimo lúcido. Isso eu falei pra mim mesmo, entendeu? E, Graças a Deus, talvez por... é...por transitar por essa via, entendeu? É que me deu essa segurança hoje.

Ou então é tipo assim...além de eu gostar de trafegar sempre seguro. É o ... a questão da informação de..., de, de localização.

Tem pessoas que não preocupam, até mesmo, tipo assim, jogam os outros na fogueira de graça. É uma das coisas que eu preocupo, além da segurança, é exatamente nessa...o meu trajeto para os outros. Não tanto para mim, que eu já me seguro, como te falei, desde antes da saída né. Antes de arrancar o carro. Mas eu me preocupo sim em fornecer os maiores dados possíveis pra quem vier a mim.

Forma planificada, “reta” e sem sobressaltos: marca dos deslocamentos de Reinaldo, que se expressam inclusive no seu equilíbrio corporal nas viagens de ônibus, como consta na nota de campo a seguir

O ônibus, na minha sensação, está correndo. Estou de costas para o motorista, de costas para o sentido do deslocamento. Não enxergo bem o que ocorre lá fora. A cada curva, me desequilibro um pouco, ao contrário de Reinaldo que se equilibra bem até com a sua marmita em uma das mãos. Faço o seguinte comentário:

- Você conhece cada curva desta linha, não é Reinaldo?
- Só lá na frente, na praça, rotatória recém construída é que não lembro! (Nota de campo, Reinaldo, 21 de outubro de 2008)

Conforme tratado em outro capítulo, Reinaldo narra os “avanços” na qualidade da oferta de transporte, das formas de condução dos veículos e da segurança em relação a outros períodos da sua vida. Desta feita, Reinaldo comenta as diferenças no estilo de direção dos ônibus com o passar dos anos, e como estas diferenças afetam o seu equilíbrio corporal

Tinha sempre acidente de ônibus, de automóvel mesmo. Quando chovia e os caras descendo a toda, oitenta, noventa. Entendeu? Às vezes, o cara fazia ponto morto na descida ali do antigo cinema Amazonas, na rua Pedra Bonita com Amazonas ali, dali pra lá, motorista passava era com tudo. Quando não tinha o viaduto da Silva Lobo, quantas vezes o motorista descia com tudo. Fazia até quinta ou ponto morto, pra descer embaladão pra pegar o outro morro lá de cima lá sem por marcha. Ou então ele ia começar a reduzir ali, na entrada da Junquilha, depois do viaduto da Silva Lobo. Depois da Junquilha ali, que ele começava, quarta, terceira, segunda. Chegava lá no CEFET lá, já tava de terceira de novo. Precisava dá uma freadinha, um automóvel, uma coisa assim, tinha que pisar no freio, ah o ônibus saindo pra esquerda lá. Aí... passageiro dando cabeçada! Hoje em dia não se acontece mais isso. Igual eu tô te falando, a velocidade máxima sessenta.

Você pode de certa forma é...é..equilibrar no ônibus. Eu que encarei os, os maus tempos, né, do ônibus. É uma tranquilidade pra, pra encarar. Eu sei que hoje em dia o motorista não dá freada. A não ser que dê um problema. Um ônibus novo, de três anos de uso aí, ele não vai faltar freio. Você não vê, não tem incidência aí: “Ah, porque o ônibus faltou freio, tal, não sei o quê. E o motorista teve que tocar pra cima de não sei pra onde”. Não existe mais, entendeu? E há uns dez anos atrás, o que mais acontecia era isso. Era chover nessa avenida Amazonas, nesses tobogãzinhos por aí afora. O motorista metia o pé no freio mesmo. Às vezes tocava pra cima de um táxi. E as brigas com táxi? Era taxista encostar pro passageiro próximo, próximo do ponto de ônibus. Não era na reta da plaquinha não. O motorista

chegava e fechava o camarada mesmo, descia, brigava, puxava a faca. Aí já arrancava nervoso, ficava derrubando passageiro dentro do ônibus. Não existe mais isso.

De uma direção abrupta a uma direção “civilizada”. Uma questão de fundo: qual movimento é legitimado por Reinaldo? Movimento com fluidez, sem “entrecortes”, presentes também nas representações praticadas por ele, nas quais temos valorização da planificação e eficiência. Um deslocar e um viver “sem sobressaltos” (ainda que isto se apresente mais como horizonte que como realidade, como mostra sua própria relação com a escolarização) compõem toda a sua narrativa, na qual o seu equilíbrio está colado à sua forma de se deslocar, na cidade e na vida.

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

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

Na tensão envolvendo pessoalidade e impessoalidade nos deslocamentos mais uma vez as dimensões da falta e da adversidade, no caso o não possuir todas as “informações” (que para Reinaldo são imprescindíveis) é que se gera a interação e o contato para Flora: em última instância, a sua experiência urbana. Só se “chega em Roma pela boca”, e só se “abre a boca”, perdendo-se. Dialogando com Caiafa (2007), o perder-se em última instância também comportaria uma possibilidade de criação de um espaço de exterioridade, conseqüentemente de uma forma de dessegregação. O conversar aqui, com estranhos ou conhecidos, aparece como uma estratégia de localização, conforme consta nesta viagem de Flora

Flora não sabe se a linha 3052 funciona nos feriados. Os dois jovens e o filho da Flora lhe dizem que acham que sim. Continuo sem interferir na decisão de deslocamento dela. Flora encontra uma mulher conhecida no ponto de ônibus. Conversam sobre como chegar ao bairro Buritis.

(Nota de campo, viagem de ida de Flora, 15 de novembro de 2008.)

As regiões da cidade para Flora acabam sendo “espaços de passagem”, os quais ela só observa, sem se apropriar tanto do entorno enquanto ela se desloca

Eu gosto muito do Nova Suíça. Nova Suíça, eu não sei se é porque, se é a casa ou se é a patroa. Eu sei que lá eu gosto muito. Mas assim, do bairro, do bairro assim, o que eu tenho a comentar é só mesmo os comércio, as coisa que é mais perto, que é mais longe. Mas assim, geral do bairro, eu não tenho nem como, porque pra comentar uma coisa, você tem que tá vivendo. E a minha passagem é tão rápida por ali, que não dá pra você... [comentar].

O que não impede, entretanto, de se apropriar do caminho, da “paisagem” envolta no “espaço-tempo de passagem”

Só que na Savassi tem muito mais comércio, né. Tem shopping. Tem...É muito mais bonito. É muito mais gostoso também de você andar. Por que você vê gente mais, melhor, assim, mais importante. É. A beleza, o público, né. As avenidas. É assim um bairro mais chique, então você vê gente mais bonita, mais bem vestida né. Mas tirando isso, não tem muito comentário sobre esses bairro, não.

Em seus percursos realizados em direção às várias residências a limpar, Flora não vê com bons olhos o espaço-tempo de passagem pelo Centro de Belo Horizonte

Ah, o Centro, pra te dizer a verdade. Eu não gosto muito de ir no Centro não. Porque lá no Centro é muita gente transitando. Tem muito assalto. Tem muito pivete, sabe? Que se você bobear eles te levam a bolsa. Leva tudo. Então lá no Centro eu num...se eu puder não ir, eu prefiro.

No entanto, Flora consegue se apropriar de algumas paisagens e lugares do centro da cidade, ainda que tal contemplação dos lugares tenha se dado única e exclusivamente pela ocasião de suas idas e vindas do trabalho

Mas assim, quando eu vou no Centro, o lugar que eu adoro ir é ali na Praça Raul Soares e no Parque Municipal. Ah, porque, a praça era bonita. Agora ficou mais bonita ainda, por que além de ter aquela área verde, agora tem aquela fonte, a coisa mais linda do mundo, né. E eu, assim, gosto de coisas bonita. Coisas que me chamam atenção assim, igual tipo a fonte, né, que fizeram lá. Aí, é assim um lugar que eu acho tranqüilo também. Não tem aquele, aquele tumulto de gente, não tem aquela coisa de você...você preocupa, todo lugar é perigoso, mas lá parece sossegado assim. Você vê só as pessoas é sentada no banquinho e conversando, batendo papo.

Ah, no Parque Municipal adoro vê aquela lagoa, aqueles brinquedo, aquela área verde também, você respira aquele ar puro. Eu gosto. Eu de vez em quando eu passo lá. De passagem. Mas ir pra passear mesmo... Ir pra passear deve ter uns 20 anos.

Há um ethos interiorano que permite a contemplação. Relativizando algumas das premissas de Paul Virilio e de Zygmunt Bauman, a mobilidade seria sempre um valor? Parar significa necessariamente morrer? A liberdade de “ir e vir”, ampliada em Virilio (1984) para uma necessidade de “liberdade de velocidade”, politizando-a, não abarcaria aí também uma necessária “liberdade de parar e de permanecer”?

Tranqüilidade, sossego, ausência de excesso de estímulos, aquilo que é “belo” na Belo Horizonte de Flora está justamente na “contramão” daquilo que Simmel (1979) aponta como “intensificação da vida nervosa”. Haveria um “ethos interiorano”, experimentado no Barreiro em outras épocas e que fosse desejado para a cidade? Cabe lembrar que a região do Barreiro é anterior à própria cidade de Belo Horizonte, sendo uma fazenda cujo ethos rural vai dando lugar ao urbano gradativamente, ao longo da própria história da expansão da cidade de Belo Horizonte.

Ainda sim, o deslocamento de Flora aparenta ser pragmático, ponto para se analisar as formas de relação com a cidade. Flora vai direto para seu destino. Altera o itinerário apenas se neste ato puder equacionar outras pendências de sua vida pessoal

Se eu tiver, por exemplo, tipo assim. Vamos supor que...que eu fiz um exame lá no Centro. Aí eu tô indo trabalhar. É o mesmo itinerário. Aí como. Aí eu não tô atrasada pra ir serviço ou então, eu tô voltando do serviço. Vamos supor... Indo ou vindo, né. Se eu não tiver atrasada, aí eu já passo, já aproveito que aquele caminho pra passar e resolver duas coisas numa só. Aí eu passo no lugar, pego o resultado de exame. Depois eu vou pro serviço. Ou então, eu pego o resultado do exame, depois eu venho pra casa. Geralmente, quando eu tô vindo pra casa, eu não tenho tanta pressa. Mas, quando eu tô indo trabalhar, eu procuro pegar só aquilo que tenho que pegar e direto pro serviço.

Cíntia aprende a se deslocar a partir das necessidades de sua família. Levando almoço para seu pai na Cidade Industrial, teve a primeira experiência de andar de ônibus sozinha, aos sete anos. O medo a acompanhava em suas primeiras viagens, como nos relata Cíntia nesta passagem

Ah, na época eu tinha sete anos. Ela levava eu, até num lugar pra levar almoço pro meu pai. Na firma. No SENAI. Cidade Industrial. Aí o ônibus parava na porta. Eu dava almoço pro meu pai. Esperava meu pai almoçar. Minha mãe colocava eu no ônibus aqui. Falava com meu pai; “Na hora que ela for levar a marmita pra ocê, Valdemar, você coloca ela no ônibus de volta”. Aí meu pai almoçava. Esperava... eu esperava meu pai almoçar. Pegava a marmita. Meu pai ia comigo até no ponto, colocava eu no ônibus e falava com o motorista: “tal lugar assim, você pára pra minha filha”. Aí, minha mãe já tava esperando eu. Eu tinha um medo de passar do lugar. Errar o lugar. Descer no lugar errado. Não vê meu pai e minha mãe mais. Isso.

Cíntia, por sua vez, ao se relacionar com os trajetos e as paisagens, expressa sua admiração pelos prédios do Bairro Sion, bairro de classe média alta da cidade de Belo Horizonte. Tem o desejo de ter um apartamento no Sion, “que só mora gente rica”. Sobre esta admiração de Cíntia pelos prédios deste bairro, comenta

Ah, eu acho bonito. A cidade... você vê a cidade de Belo Horizonte toda organizadinha. Lá de cima você vê os prédios tudo. Da Nossa Senhora do Carmo. Do lado lá do Sion. O bairro bonito também, né. O bairro tem várias boates. É muitos lazer. É um bairro tranquilo.

No caso específico de Lucas, conta que aprendeu a andar sozinho em Belo Horizonte, se perdendo muitas vezes no “Centro de BH”. Lucas só sabia a ida e a volta: caso errasse algum lugar ele se perdia. Perguntava para as pessoas, “marcava uma loja” e continuava. Conta que certa vez se perdeu no Centro, foi

“parar na Floresta”¹⁰⁰. “Marcou” a Praça Sete¹⁰¹ e a Rodoviária como referências, mas não tinha informações corretas de como se chegar a estes lugares. Aqui construir um “lugar” em oposição a um “não-lugar”, é condição *sine qua non* para a sua própria localização

Era ali [na Praça Sete] e a Rodoviária. O único lugar que eu gravei na cabeça. Se eu me perder eu pergunto: “Onde é a rodoviária, ou a Praça Sete?” Aí o pessoal informava. Só que uns informava errado. Aí eu ia, entendeu? Nunca achava o lugar. Aí eu comecei a ficar preocupado. Preocupado aí. Gente, será que eu vou ter que chamar a polícia pra poder me levar lá na rodoviária? (risos)...Que chegando lá na rodoviária eu sabia já [retornar para casa].

Deste modo, a Praça Sete e a Rodoviária foram os primeiros lugares que Lucas aprendeu a andar, a partir de um “télós” bem definido: a procura de emprego. A partir daí, quando da ocasião de parentes e amigos de Lucas que chegam a Belo Horizonte, ele os “ensina a andar na cidade”.

No que se refere às suas viagens a trabalho para Nova Lima, além das conversas com os amigos de longa data nos ônibus, há também a experiência da fruição nos trajetos. Compara a experiência do seu atual trajeto em relação à viagem para o Centro de Belo Horizonte

Aqui eu peço pra demorar. Gosto de ver o verde, adoro verde No Centro a viagem de ônibus é horrível!! (Narrativa DO deslocamento, 16 de setembro de 2008).

Cabe pensar, com base nestes depoimentos, o que de fato é ofertado no trajeto para Nova Lima e o que é ofertado pelos trajetos no Centro. A passagem pelo Centro de Belo Horizonte, marcada pela configuração radiocêntrica e poucas alternativas perimetrais, é problemática para Lucas, assim como para Flora e Cíntia. Algumas hipóteses surgem: a pressa, a estimulação incessante, a exigência de prontidão na forma de andar, elementos que podem nos ajudar a entender que “se demore” a deslocar no trajeto de Nova Lima em relação ao Centro de Belo Horizonte.

¹⁰⁰ Bairro da região Leste de Belo Horizonte, situado próximo ao centro da cidade.

¹⁰¹ Trata-se da Praça Sete de Setembro, uma das principais localizações da cidade, constitui-se do cruzamento das Avenidas Amazonas com Afonso Pena, tendo em seu centro um obelisco, o “Pirulito” da Praça Sete, um dos símbolos de Belo Horizonte onde se dão constantemente manifestações culturais e políticas. Nos termos de Marc-Augé (1996), um lugar antropológico do povo de Belo Horizonte.

“Se pudesse passaria a minha vida toda viajando” – afirma Lucas. Adora andar de ônibus de viagem. Disse que nunca andou de avião, mas tem medo. Adora andar de ônibus rodoviário, que segundo ele é mais confortável que o ônibus de linha. Ele faz esta comparação após eu ter perguntado se ele gosta de andar de ônibus urbano, em que mais uma vez o silêncio, “não escutar nada”, é um valor no momento de viajar

O ônibus de viagem tem mais conforto: o teto, as poltronas, o ar condicionado”. Mas uma vez eu fiquei no fundo, perto do motor. Aí eu fiquei escutando aquele barulho até de noite. Na frente a gente não escuta nada, é melhor. (Narrativa DO deslocamento, 16 de setembro de 2008).

Relações nos trajetos que influenciam o olhar que ele adquiriu sobre o próprio automóvel. Diferente de Reinaldo, para Lucas a fruição tem uma importância tão grande ou até maior que o caráter metódico do deslocamento pelos trajetos. Perguntado sobre a questão da expectativa que ele tinha com o carro, Lucas me responde que

perdeu um pouco a graça, cortou o prazer. O bom é ser carona! A sensação de dirigir é gostosa, mas não consegue apreciar a paisagem. Só olha pra frente. Gosto mais da posição do carona. (Narrativa DO deslocamento, 16 de setembro de 2008)

A sensação de você pegar o seu carro e sair dirigindo é a sensação gostosa. É bom. Só tem um problema. Que você dirigindo, você não aproveita de nada. Não vou dizer de nada, não. De quase nada. Nem tudo você vê e quando menos você espera, já passou. Entendeu? Você só está aqui [posição fixa da cabeça olhando para frente]. É igual... Às vezes, até é igual animal. Cê só olha pra frente, né. Porque o carro tem diferença que você tem que ficar olhando no retrovisor, dependendo do lugar. Mas eu considero que você só fica aqui. Só assim, assim. Carro é isso, você dirigindo. Quem tá do seu lado carona, é melhor do que você tá dirigindo. Mas é gostoso dirigir.

É nisso: você não pode tirar sua atenção. A não ser que você leva uma pessoa que sabe dirigir também pra você também aproveitar as paisagens, né? Às vezes você quer tirar uma foto do lugar, às vezes tem que parar e você não tem lugar para parar e vai você perde aquilo, vai embora, entendeu? Se ocê é carona não! O carona tá ali, você viu, fixou mesmo, você conta tudo direitinho o que aconteceu ou tá com a máquina, você mesmo tira a foto na hora, e dirigindo não. Mas é bom dirigir.

Neste sentido, Lucas relata admirar a posição de direção de um motorista de ônibus, por levar tanta gente. Assim como no deslocar-se por ônibus, ver tudo é um elemento importante para o fluir do deslocamento. Para ele a demanda de atenção na direção do carro faz ele se sentir “prensado”. Daí o mesmo chegar a cogitar o que viria a ser dirigir um caminhão, que para ele “tem a visibilidade de um carona” – ou como lhe disse certa vez um amigo, “quem aprende a dirigir caminhão não pega carro pequeno mais”. À época das observações de campo, Lucas dirigia há pouco mais de um mês. Relatou que com o tempo vinha perdendo o “nervosismo”, à medida ganhava prática na direção, ainda que com resistência a dirigir longas distâncias. “Pra distância longa não é bom dirigir não” – afirma Lucas.

Posso pensar que temos aqui uma relação com o veículo em que se contrastam em forma de oposição a *demanda de concentração X fruição no deslocamento*. Mais uma vez uma busca de uma sensorialidade específica no deslocar-se está em jogo na narrativa de Lucas, desta feita quando do seu retorno do serviço para casa

Quando for viajar, quero alguém pra dividir o volante comigo. Não dá pra ver as coisas, o verde, você tem que estar concentrado. A posição de carona é que é boa, que tá tranquilo e pode ver a paisagem.

(Lucas, Narrativa DO deslocamento, 16 de setembro de 2008)

Lucas admira as paisagens presentes no trajeto Nova Lima – Vila Bernardete; Flora os parques, as praças e a Savassi; Cíntia o bairro Sion; Reinaldo “os pontos de chegada”, em especial seu bairro de moradia e seu sítio em Brumadinho. Diferentes formas de se deslocar, mais ou menos pragmáticas, mais ou menos contemplativas, num contínuo que fica entre a indiferença do “*blasé*” e a fruição do “*flanêur*”: formas nunca experimentadas em estado puro, mas que são figuras que apontam uma tensão que se expressa possíveis processos de apropriação, por parte dos quatro sujeitos, das tramas da cidade.

Uma polissemia do “andar a pé”

Dentre as diversas “maneiras de mover”, expressas nas diversas “maneiras de fazer”, merece atenção especial o ato de caminhar, de “andar a pé”. Ato de caminhar que segundo Ingold (2004) vai possuir várias significações ao longo da história. Entre elas, o autor destaca desvalorização do caminhar/andar a pé na Idade Média, sendo este um símbolo de status inferior conferido aos pobres, criminosos, jovens e ignorantes (JARVIS, 1997, apud INGOLD, 2004), de forma que o andar em carruagens passa a ser um mecanismo de distinção. Andar este que sofre uma ressignificação na Modernidade, passando a ter um fim em si mesmo com a generalização dos meios de transporte¹⁰². Para o autor, o caminhar compõe a relação do homem com o ambiente e a relação dos homens com os próprios homens¹⁰³.

Voltando à discussão acerca da distribuição temporal dos vários momentos de deslocamento dos quatro sujeitos pesquisados, verificamos a presença expressiva do caminhar na rotina diária dos mesmos (10,2% do tempo de deslocamento de Cíntia; cerca de 19% dos deslocamentos de Reinaldo e Lucas; 25,34% do tempo de deslocamento de Flora).

A presença expressiva do caminhar parece revelar uma tendência nas formas de deslocamento em Belo Horizonte. Segundo Cardoso (2007), em sua Tese de Doutorado associando acessibilidade urbana, transporte público e desigualdade socioespacial na RMBH, há um aumento ao longo dos anos dos usos não-motorizados de deslocamento. Tal aumento seria devido a processos de

¹⁰² Reflexão esta que o autor também faz em relação à figura das cadeiras. Quase inexistentes mesmo nas melhores residências até o século XVI, passam a ser distintivos de status na Idade Média (a idéia do “trono” é emblemática neste contexto) e generalizadas no processo civilizatório até o século XVIII, completando um processo, nos termos do autor, de progressivo “desaterramento” (“groundlessness”) da nossa presença na metrópole moderna. (cf. INGOLD, 2004)

¹⁰³ Entre as diferenças entre Michel de Certeau e Tim Ingold, podemos citar os pertencimentos do primeiro ao campo da História Cultural e da Psicanálise. Já na perspectiva de INGOLD temos um diálogo com campos da Antropologia baseados na questão material e nas perspectivas de *embodiment* (“incorporação”). Tais perspectivas têm dialogado com perspectivas “ecológicas” para abordar o corpo e o movimento, notadamente as “Teorias de Percepção Direta” na qual o resultado do movimento humano não é atribuição única do comando do Sistema Nervoso Central. Abordagens estas que, coincidentemente, apresentam-se no campo do comportamento motor humano como crítica às perspectivas tradicionais de aprendizagem motora, nas quais a aquisição e execução do movimento seriam resultado exclusivo de estratégias de “processamento de informação”. (cf. OLIVEIRA, 1999)

desconcentração espacial do uso do solo na RMBH e à precarização das condições de oferta do transporte coletivo. O autor afirma que tal precarização seria resultante, entre outros aspectos, de um não compartilhamento da política pública de transporte na RMBH, uma vez que cada cidade administra seu próprio sistema de transporte. Destaca-se o fato da RMBH figurar *“como uma das regiões metropolitanas brasileiras que apresentam maiores problemas em relação à provisão de acessibilidade aos diferentes estratos populacionais”* (CARDOSO, 2007, p.115). Para tanto, o autor se valeu das análises comparativas de duas Pesquisas Domiciliares Origem Destino (OD), realizadas pelo NUCLETRANS da UFMG em 1992 e pela Fundação João Pinheiro em 2001. Esta análise identificou incremento significativo na frequência do “andar a pé” com motivação para o trabalho, passando de 22,4% em 1992 para 35,5% em 2001. Em relação ao modo de transporte por ônibus, tais pesquisas registram declínio no mesmo período, passando de 51,9% para 35,3% em 2001. Vale a pena dizer que as pesquisas OD analisadas pelo autor somente consideram as viagens a pé, *“de forma completa e superior a 15 minutos ou 600 metros, não sendo apurados, por exemplo, os deslocamentos a pé para transferência ou acesso ao sistema de transporte”* (op. cit., p.137). O estudo acima nos apresenta um aumento progressivo do “andar a pé” no conjunto de deslocamentos pela Região Metropolitana de Belo Horizonte, cujos resultados dialogam em alguma medida com os modos de deslocamento dos sujeitos pesquisados.

Em relação especificamente à cidade de Belo Horizonte, a empresa BHTRANS apresenta dados que contrastam em escopo (a pesquisa de Leandro Cardoso diz respeito à Região Metropolitana de Belo Horizonte) e também nos resultados da pesquisa anterior. Comparando o mesmo período de 1995 a 2001, a BHTRANS apresenta os seguintes percentuais das formas de deslocamento: ônibus 44,1% dos deslocamentos (contra 40,1% do ano de 1995); a pé 27,4% (contra 37,2% em 1995); metrô (1,1% em 2001, contra 0,6% em 1995); automóvel 23,2% (contra 18,5% em 1995); moto 0,8% em 2001 (contra 0,5% em 1995); bicicleta 0,5% em 2001 (contra 0,3% em 1995).¹⁰⁴

¹⁰⁴Informação aferida junto ao website oficial da BHTRANS. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br>>, acesso em: 18 set.2008.

Em que pese as diferenças no escopo, na metodologia (que não consta no Portal da BHTRANS) e no resultado das pesquisas, alguns pontos de encontro são úteis para essa investigação. Em primeiro lugar, o caráter pífio do trem metropolitano como provedor de acessibilidade urbana da cidade de Belo Horizonte e de sua Região Metropolitana, esta última inclusive tendo seus percentuais de uso quase estabilizados ao longo de seis anos. Outro ponto importante é considerar que, apesar das diferenças das pesquisas, o ato de caminhar é expressivo como forma de deslocamento em Belo Horizonte, não resultando menos que 27% do total de deslocamentos feitos na cidade. Cidade esta marcada, diga-se de passagem, por uma topografia que não é plana.

Cabe então, como questão para esta investigação, problematizar os diversos sentidos, significados, intenções, assim como as condições concretas que estão presentes quando da realização desta prática cotidiana. Dialogando com Certeau (1994), como os sujeitos estão “escrevendo a cidade” no seu caminhar? Que “contratos urbanos” têm sido firmados? Que apropriações e interdições se expressam no caminhar de trabalhadores e trabalhadoras?

Em outro trabalho, Oliveira; Nunes; Cunha (2008, p.7) realizaram pesquisa exploratória em que o caminhar era utilizado por 86% dos trabalhadores e estudantes do PET do turno da manhã. Os autores identificaram os seguintes sentidos e significados atribuídos pelos estudantes do PET (turno da manhã) ao ato de andar a pé:

- O uso da caminhada em função da ineficiência do transporte coletivo, no caso, o ônibus. O cansaço decorrente da demora é recorrente nas falas dos sujeitos: ganha destaque as queixas aos sistemas de baldeação (troca de veículos nas estações de ônibus); aos horários dos finais de semana e horários noturnos; além daquelas feitas às condições de conforto e higiene do veículo.
- A presença da combinação de formas de deslocamento mesclando “a pé” e “ônibus”. Também se verifica por parte de diversos sujeitos a caminhada como única forma de deslocamento por questão econômica, mesmo em

distâncias consideradas longas pelos sujeitos e em condições desfavoráveis de topografia.

- A representação da caminhada como prática de saúde e forma de distração. (OLIVEIRA; NUNES; CUNHA, 2008, p.7).

Em Oliveira; Nunes; Cunha (2008), as apropriações do espaço pelos sujeitos se concentraram durante o meio da semana, mesmo entre os aposentados. Tais temporalidades dos deslocamentos declarados no referido estudo exploratório dialogam com os significados do caminhar, seja como uma opção, seja como única possibilidade/recurso para as pessoas se deslocarem. Combinando estes dados com as declarações de precariedade do sistema de transporte também presentes neste estudo, fica a questão: em que medida situações de permanência no Barreiro e os poucos deslocamentos para fora desta região também são resultado da dificuldade de acesso à cidade? Nos termos de Lefebvre (2006) cabe pensar em que medida o *“Direito à Cidade”* seria subtraído a partir do comprometimento da acessibilidade urbana das pessoas, dissuadindo as experiências da alteridade e da exterioridade, premissas para uma dessegregação dos indivíduos e para uma verdadeira constituição da dimensão pública da cidade.

Passaremos agora a abordar a polissemia do caminhar experimentada pelos quatro trabalhadores, sujeitos desta pesquisa. Como Cíntia, Flora, Reinaldo e Lucas lidam o ato de andar a pé? Como o caminhar dialoga com os vários trajetos/percursos construídos?

Mais uma vez em relação ao Centro de Belo Horizonte, Cíntia nos relata que o andar não desperta qualquer sensação de bem estar. Pelo contrário, desperta sensação de “atropelamento” pelo outro nos encontros/desencontros na cidade. Cíntia descreve uma “coreografia” das formas de andar no Centro da cidade

Ah, o Centro da cidade é muito tumultuado. Tem muita gente. E um passa, pisa em você. Empurra você. Parece que eles anda lá igual cavalo, no Centro. Pra lá, pra cá correndo. Eu já... eu pra ser sincera com você, quando eu vou no Centro eu volto de lá até com dor de cabeça.

Você vai atravessar no sinal. O sinal fecha, em vez deles andar todo mundo junto, eles vem te empurrando, quase que você cai. Então, pisa no seu sapato, no seu chinelo. Parece que eles anda tudo com pressa, tudo correndo.

A correria e o atropelamento, ao contrário de Simmell, não gera um “*blasé*” para Cíntia. Gera um estado de prontidão, vigilância e tensão no caminhar: situações sim em que o “parar significa morrer”. Andar pragmático que, como nos fala nos coloca Benjamin (1989b), gera uma situação na qual a técnica submete o sistema sensorial a um treinamento de natureza complexa. Ou, nos termos de Denise Sant’Anna (2001), uma forma de andar que age mais por reatividade e reflexos e menos por reflexão. Relação esta tratada pela autora como sendo uma tensa transformação nos quais valores de cortesia perderiam cada vez mais espaço em uma sociedade da performance, cujos ideais estariam em diálogo íntimo com os princípios de eficácia e produtividade, nas quais a premissa da alta velocidade ganha lugar de destaque (SANT’ANNA, 2005).

No entanto, tais premissas não se dão de maneira homogênea e uníssona no caminhar realizado pelos sujeitos. Desta forma, Cíntia estabelece a comparação com a região da Savassi, inclusive nas suas “maneiras de mover”

A Savassi é menos movimentada. Não é igual o Centro. O Centro parece um formigueiro.

É. Uai! Você atravessa um sinal tranqüilo [na Savassi]. No Centro, ó, você tá atravessando, os carros tá avançando o sinal. Você corre risco de morrer no Centro. É. Tem que tá atento. Ele [o motorista] não espera. Tá fechado lá, o negócio de pedestre, eles tá arrancando o carro. O povo é muito agitado no Centro.

Cíntia declara que não moraria no Centro. Moraria sim, na Savassi, melhor ainda, Sion, que é perto da Savassi. Sobre suas “maneiras de mover” no Centro, Cíntia “vai e volta direto do INPS”. Os perigos do Centro são descritos da seguinte forma

Aí eu vou no INPS e resolvo o negócio. Volto de novo. Pego o metrô. Chego aqui na Estação do metrô, eu pego o ônibus que vem pra cá. Não fico trançando lá no Centro não. Que o Centro é muito perigoso. Tem muito trombadinha. Logo ali na, na Rodoviária fica uns cara cheirando cola.

Cíntia aponta o que é necessário para saber “andar na cidade”. A necessidade de um “rumo certo” é colocada como fundamental

Ela [a pessoa que vai andar na cidade] tem que saber as ruas. O número dos ônibus. Saber marcar onde ela desce. Aonde ela pega de volta. Qual rua. Porque não adianta ela andar no Centro sem rumo, que ela vai perder. Ela vai pra outras ruas. Confunde.

Já o caminhar de Flora atende a outros objetivos, tem outros significados. Ela comenta sobre o andar, “que é bom para o bolso e bom para a saúde!!!” Saúde, finanças e “fuga do stress” do ônibus compõem as suas motivações para caminhar. Em função de todas as questões envolvendo as viagens de ônibus, Flora fala de sua preferência em andar a pé, descrevendo as suas “maneiras de mover” nesta situação

Andar a pé pra mim, sô... é assim. Eu fico muito mais calma. Eu assim, eu acho que eu não sinto tanta dor nas pernas, é ao contrário. Quando eu ando de ônibus, eu sinto muita dor nas pernas e eu tando andando, parece que eu já vou aquecendo pro serviço. Quando eu chego no serviço eu já tô aquecida. Sabe? É tipo assim, como se eu tivesse fazendo um esporte. Então pra mim é...andar a pé é mais saúde. É, você economiza dinheiro, que andar a pé você não tem que gastar nada. Só o sapato mesmo.

Flora chegou a fazer faxina em uma casa no Bairro das Indústrias, local em que costumava, por questões de ordem financeira, andar cerca de uma hora e meia, entre subidas e descidas de morros

Que daqui lá, tanto você sobe, como desce morro. Lá eu cansava [na casa em que fazia faxina no Bairro das Indústrias]. Eu chegava do serviço. Eu chegava no serviço, dava vontade de sentar. Mas aí, começava o serviço. Já no sentido, pensando assim, eu vou começar, que aí eu acabo rápido. Vou embora e descanso.

Mesmo eventualmente se cansando, ainda sim, diz que está “enjoada de pegar ônibus”. Chegou a trabalhar em uma casa, uma boate na Antônio Carlos, em que pegava dois ônibus pra ir e dois pra voltar. Fala do cansaço e de como é ruim o ônibus cheio quando fica “preso no horário de pico”. (Flora, narrativa DO deslocamento, 28 de agosto de 2008).

Caminhar do trabalho que se distingue do caminhar para outros espaços, como nesta observação de campo em específico, a única realizada fora de situação de trabalho

O caminhar da Flora é outro caminhar. Apesar dela me dizer que “vai ser uma coisa rápida” e ficar me perguntando se eu estou com pressa (e eu constantemente lhe dizendo que “NÃO”), ela anda, pára em uma Loja, continua andando em direção à outra loja. É como se a caminhada sem hora marcada aqui ficasse numa certa condição intermediária: não tem o tempo marcado/hora marcada do trabalho, mas também não é o andar e o tempo do “flaneur” : não é um caminhar fluido, desinteressado, sem objetivo.. Diferente do caminhar para o trabalho, parece que o caminhar/andar a pé para o consumo tem outra lógica. Como a própria Flora falou que tem ido pouco às lojas do Barreiro por ali, o objetivo, diferente do objetivo de chegar a um local determinado de trabalho, é DIFUSO. As lojas são consultadas para ver se tem ou não o interesse inicial, mas outras coisas não pensadas são vistas, examinadas, como um cinto, por exemplo, que não estava no “script” das compras de Flora O deslocamento é meio aleatório e fragmentado: anda, pára, anda, pára...e por aí vai.
(Flora, nota de campo de 20 de setembro de 2008)

Em relação a Reinaldo, a caminhada aparece também como forma de otimizar o deslocamento

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

Significados atribuídos ao seu caminhar que se relacionam com discursos acerca da atividade física e saúde, bem como a possibilidade de estar junto ao seu filho

A caminhada faz parte da minha vida. Me deixa “em forma”.

Gosto de passear com meu filho na Avenida Olinto Meireles [quando está em seu tempo livre]” (Reinaldo, narrativa DO deslocamento, 14 de agosto de 2008).

Falar sobre andar a pé em Belo Horizonte implica, necessariamente, falar sobre topografia. Se o caminhar dos quatro sujeitos é ora tenso, ora tranquilo, ora pragmático, ora com possibilidades de contemplação, este se dá necessariamente em uma superfície que possui subidas e descidas, morros, aclives, etc. Quem desloca se desloca também por um meio físico, que inclui passagens, relevos, entre outros. Assim é que Lucas relata a sensação de frio e escuridão nas primeiras viagens de ônibus no Anel Rodoviário. Em relação às diferenças das superfícies (nos termos de Tim Ingold), Lucas recoloca as diferenças de topografia e de temperatura. O “frio” de Belo Horizonte contrasta com o “sol rachando” da Bahia

Ah, Belo Horizonte é o seguinte. Eu, assim que eu cheguei aqui, eu não gostei muito daqui não. Logo no início, se eu não me engano, no tempo em que eu cheguei aqui, que já tem o quê, já tem o quê? Onze anos, né! Vai fazer onze anos. O tempo era mais frio. Aí eu achei, que eu não ia acostumar com aquele tempo. Achei que não ia me acostumar, não. Com o clima aqui não. Inclusive, depois que cheguei aqui, até adoeci. Tive muita gripe. Isso aqui era um terror de frio. Tá doido! Cheguei mês de agosto ainda! Frio! Vento! Aí eu falei: “Ah não! Não vai dar certo ficar nesse lugar, não”. Esse trem quente...Que a Bahia é quente demais! Aqui é frio! Aí, passado o tempo, eu acabei acostumando. Inclusive, foi o primeiro bairro que eu fui morar mesmo, que eu disse que meus tios que me deram apoio. Foi lá na Vila Cemig. É um lugar alto. O lugar que ventava!

Pois é, uai. Lá é o seguinte: o sol de lá [da Bahia], acho que é duas vezes mais quente [que o de Belo Horizonte] por ser a maioria, não sei hoje se é hoje ainda, por ser a maioria das estradas de terra, areia. Parece que esquenta mais ainda. Então assim: quando eu vou pra lá passear, se eu vou sair a pé, tem que sair de manhã. De manhã dá. Aí só volto de tarde. Vou pra casa de um parente. Aí da casa desse parente, eu retorno de onde eu tô, só à tarde, porque o sol... Não da pra falar assim: vão ficar passeando aí, nesse sol “rachando”.

Dimensões sensoriais do território, que pautam sua forma de caminhar, inclusive no retorno à sua terra natal, como ocorre nas suas descrições a seguir

No início que eu cheguei aqui [em Belo Horizonte], que eu fiquei andando a pé nesse lugar aqui. Pra mim era uma cadeia. Eu andei: “vamos sair hoje”. Aí falava assim: “Vamos sair amanhã?”. Eu já não saía mais, que não agüenta. É totalmente diferente, que lá [em Teixeira de Freitas, cidade pequena do interior da Bahia] se você der três voltas no centro, você vai tranquilo, menino, a pé.

Dessa vez que eu fui lá [em Teixeira de Freitas], eu não andei a pé também não! Não sei se pelo costume daqui [do andar de ônibus e automóvel em Belo Horizonte] aí você chega lá, você já estranha. É totalmente diferente. Você já não quer andar a pé, você quer andar de ônibus. Aí você pensa: não vou andar de ônibus não, vou gastar aqui, é brincadeira. Aí você arruma uma bicicleta, você quer andar só de bicicleta ou carro ou moto. Pelo costume, né. Até você adaptar lá de novo, que eu não sei se pode mudar. É mudança radical, que eu acho que isso é psicológico.

As questões acima nos remetem a pensar com Tim Ingold (2004) que as relações do deslocar-se não se dão em um ambiente abstrato, mas em um meio físico e simbólico em constante interação com os sujeitos, de forma a se construir uma relação entre homem e superfície, na qual *“através do andar, as superfícies são tecidas na vida, e as vidas são tecidas na superfície, em um processo contínuo e sem fim”* (p.333). Sobre o ato de andar, o autor nos afirma que *“andar é uma atividade altamente inteligente. Esta inteligência, entretanto, não está localizada exclusivamente na cabeça, mas é distribuída através do campo de relações compreendidas pela presença do ser humano no mundo habitado”* (INGOLD, 2004, p.332). Como consta nesta comparação de duas cidades, presentes nas narrativas sobre o andar na história de vida de Lucas: o vento frio na sua chegada a Belo Horizonte e sua estadia na casa de na Vila Cemig (chegando a gripar e a adoecer logo de sua chegada na cidade) e a topografia da cidade, repleta de morros. Elementos de contraste com o calor da Bahia e sua topografia mais plana, perto do litoral. Diferenças que incidem inclusive nas aprendizagens das formas de andar, que se alteraram inclusive no seu retorno à terra natal, implicando em novas relações de quem anda NA e COM a superfície.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Ingold (2004) vai defender um “pensar com os pés”, de forma que o caminhar é muito mais que um mero ato além do fundamento mecânico, sendo que ao mudar o ambiente, muda o andar também. Assim, o autor vai propor a construção de três grandes eixos de pesquisa: a percepção do ambiente, a história da tecnologia; e a formação da superfície. O que, em última instância, implicaria em pensar uma história e uma antropologia das extensões e do território no qual se efetiva o movimentar-se das pessoas. O que não nos exime de levantar outras questões, uma vez que, se há uma dimensão física e ambiental, há necessariamente (os exemplos do próprio autor confirmam isto) uma dimensão moral e civilizatória do ato de andar (bem como de qualquer forma de “se movimentar” dos seres humanos) que também deve permear as análises que suscitem este objeto de investigação.

Elementos estes também presentes no caminhar apressado de mulheres pela superfície lisa da Estação Barreiro, em que o diálogo entre o ambiente construído da estação com o seu calçado como artefato técnico colocam condições e limites para o “se movimentar” dessas pessoas

Há mulheres chegando meio que apressadas e atrasadas na plataforma. Estas correm com dificuldade. *O piso da plataforma de embarque é liso* e elas portam bolsas e/ou sacolas. Algumas usam salto. O correr é dificultado, com pouca desenvoltura e um aparente esforço pra manter o equilíbrio na superfície da plataforma (Nota de campo Flora, 13 de novembro de 2008).

Dialogando a perspectiva de Benjamin com a abordagem teórica de Tim Ingold, podemos pensar também que, em um modelo de sociedade “asséptico”, cada vez mais orientado para “não se deixar rastros” (usando aqui uma linguagem benjaminiana), há que se pensar como os sujeitos “marcam” e são “marcados” pela cidade, “escrevendo” na superfície da mesma aquilo que lhe constituem Experiência. Na virada do século XIX para o século XX, Walter Benjamin vai identificar no ferro e no vidro os elementos de uma modernidade capitalista que buscava expor as mercadorias, homogeneizar os indivíduos e, principalmente, “não deixar marcas”. Penso que novos componentes hoje também realizam essa função: o asfalto e os diversos pisos cuja superfície não acomoda os passos dos sujeitos. Nas palavras de Ingold (2004, p.329) sobre o caminhar no contexto atual: *“as superfícies que você pode andar são aquelas que permanecem intocadas e não marcadas pela sua presença”*. Pavimentação e impermeabilização das cidades que constituem um “não deixar pegadas” dos sujeitos, mas apenas “marcas” de seus artefatos sócio-técnicos de deslocamento, atuais mediadores dos sujeitos com a cidade.

Em meio a alguns passeios públicos, o caminhar dos quatro sujeitos pesquisados também aconteceu em “rotas de passagem” que não são para nós, pedestres: pistas para automóveis, terrenos baldios e viadutos (estes últimos com casas), que também desafiam a racionalidade do planejamento urbano. O “andar a pé”, entendido como sendo uma das formas de contratos pragmáticos com o meio urbano, expressam indícios da correlação desigual de forças entre pedestres e veículos automotores (corelação esta que não é, entretanto, unilateral) com as quais

é construída/desconstruída Belo Horizonte e sua Região Metropolitana¹⁰⁶. Marcas das interdições e das tentativas de superação das mesmas pelos sujeitos pesquisados.

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

Os deslocamentos urbanos não existem isolados. Ao longo do dia, a jornada de trabalho faz com que os trabalhadores, em menor ou maior grau, se movimentem para cumprir suas tarefas diárias. Reinaldo, Flora, Lucas e Cíntia acabam por representar, nos termos colocados por Antunes (1997, 2006) uma das tendências das metamorfoses do mundo do trabalho nas últimas décadas, qual seja, o crescimento do setor terciário, da prestação de serviços. Tendência esta de “terciarização” também identificada na economia da Região Metropolitana de Belo Horizonte (TEIXEIRA; SOUZA, 2003)¹⁰⁷. Abordar esta movimentalidade no trabalho tem como intuito nos dar elementos para compreender as escolhas e sensações dos sujeitos em seus deslocamentos urbanos, a pé ou de ônibus/metrô. Passemos agora aos depoimentos sobre o cotidiano de trabalho das pessoas, bem como daquilo que elas fazem/experenciam em seu *tempo disponível* (cf. MARCELLINO, 1987).

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

Só que porém, o serviço de diarista ele exige muito exercício físico. Tanto é que eu tô querendo estudar, pra mim parar com o serviço de diarista. Porque ele te dá dinheiro, mas ao mesmo tempo sua saúde acaba muito. Tipo assim, coluna. Você dá muito assim, pobrema de coluna. Muita dor no corpo, sabe? Devido ao exercício físico. Então eu tô estudando pra mim consegui uma profissão, que não exija tanto esforço físico.

¹⁰⁶ Realidade esta também identificada em outro trabalho, realizado quando do início das observações de campo. (cf. OLIVEIRA, 2009b).

¹⁰⁷ Os autores em questão identificaram tal tendência à terciarização na RMBH especificamente em suas pesquisas relativas ao período de 1985 a 1995.

Eu já trabalho em pé o dia todo. Abaixo, limpo, lavo janela. Eu não vou ficar em pé no ônibus.

Em relação aos tempos do não-trabalho de Flora, estes são dedicados a resolver outras pendências da sua vida pessoal. Longe de um hedonismo, o “tempo livre” de Flora está voltado a resolver questões práticas e operacionais de sua vida e de sua família.

Tipo assim. Se eu tenho uma consulta médica, eu procuro marcar ela pro dia que eu tô em casa. É...reunião de escola, geralmente, se dá no dia em que eu tô em casa, eu vou. Agora se não dá, eu mando minha filha ir pra mim. Então é, às vezes, igual é, problema de escola. Igual, recadastrar bolsa escola. Como eu tenho que fazer isso, eu deixei pra essa semana, porque essa semana eu tô em casa, tô disponível pra resolver essas coisinha mesmo, né. E, fora isso, assim, se eu tenho que ir visitar alguém ou fazer alguma coisa, tipo igual essa entrevista hoje. Então é isso que eu faço assim, quando eu não tô trabalhando.

No domingo, geralmente, quando eu tô em casa, eu lavo roupa, passo, arrumo a casa, porque principalmente, quer dizer. Principalmente se eu for trabalhar. Aí então, eu já arrumo a casa pra deixar mais fácil pras meninas arrumar. Que elas também estuda, né.

Além da questão operacional do “tempo livre”, tem um prolongamento do trabalho no doméstico, do doméstico no trabalho. Tendo como atividades domésticas “cuidar da horta, cuidar da casa e ir ao médico”. Mais uma vez temos uma quase onipresença do doméstico e uma “empatia” em ficar em casa. A cidade seria mesmo tão pouco atraente para ela em seu tempo livre?

Flora não consegue ficar à toa, o que nos leva a pensar em que medida uma moral do trabalho, no sentido cunhado por Thompson (1998), está presente na sua formação

À toa, eu não gosto não. Não. Não curto não. Quando eu fico à toa, eu tenho que tá fazendo alguma coisa pra poder preencher o tempo. É porque você começa a trabalhar direto, você acostuma, seu corpo acostuma. Então é uma questão assim, você ficar à toa você sente falta. E me divertir? Raridade. Quase não saio, quase não vou em lugar nenhum. Quando eu não tô...eu só saio mesmo, quando eu tenho alguma coisa pra resolver e assim, é só quando tem um casamento ou um aniversário. Uma festa, aqui em casa mesmo eu vou. Geralmente até em outro lugar se me convidar, costuma eu nem ir.

“Ficar em casa ouvindo som”, cantando e dançando enquanto limpa a casa. O que nos remete a pensar: se o deslocar de Flora está necessariamente vinculado ao trabalho (com todas as implicações de trabalho e sofrimento), em que medida estes “outros tempos” não implicam mesmo em um interesse de “ficar parado”? Por outro lado, pergunto-me em que medida um “ethos doméstico” orienta as ações de Flora dentro e fora de casa, como se este ethos fosse uma verdadeira “senha de acesso” para se apropriar da cidade. Ponto para reflexão.

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

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

Supressão de linha em feriados, que interfere no trabalho de Flora, e no lazer de seus filhos

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

Região do Barreiro apropriada por Flora da seguinte forma

Ah, eu vou pra escola, né. Que é ali no...na Avenida Olinto Meireles e...e...de vez em quando eu vou no posto de saúde e de vez em quando eu vou ali no bairro Cardoso. Vou muito aqui em cima, na Vila [Vila Cemig]. Vou muito no [bairro] Milionários. No Milionários eu vou lá, às vezes, é em loteria, supermercado fazer compra e assim, só pra isso. Eu tenho uma irmã que mora aqui ó, mas é no Flávio Marques, na rua detrás. De vez em quando, eu vou na casa dela, mas tirando disso, eu não vou mais...só pra isso mesmo.

No caso de Cíntia, quando chega do serviço no seu apartamento alugado põe-se a arrumá-lo também, uma vez que mora sozinha. Segundo Cíntia, ela só dorme de madrugada, depois de 1h da manhã. O que nos remete a problematizar que o trabalho de doméstica se prolonga com o da casa e vice-versa. É quase uma indistinção, no caso das diaristas

Os tempos de Cíntia são marcados pelo acúmulo de afazeres e tarefas, de forma que “não consegue ficar parada”. Eis sua descrição acerca de seus tempos cotidianos

Ah, meu tempo, pra ser sincera com você, *é corrido demais. Eu não tenho tempo pra nada.* É...É assim, por exemplo, quando eu tô trabalhando, eu tenho que ir pro serviço, do serviço eu tenho que chegar em casa, tenho que fazer as coisas. Aí tem médico, tem que ir ao médico, demora, atrasa. Quando tem que resolver negócio no banco, tem que correr no banco. Ali já...minha vida é uma correria, né. Minha vida não pára não. Quando eu fico em casa assim, que eu fico em casa. Eu não fico parada. Eu coloco a casa em ordem. É, lavo uma roupa, passo uma roupa, porque eu sei que eu vou ter que sair no outro dia pra resolver negócio e não vai dar tempo de fazer nada. Então minha vida é assim. Agitada mesmo.

Ricardo Antunes (2006) nos remete à questão da *duplicidade do ato de trabalho* para as mulheres, nas quais, além de uma precarização e muitas das vezes a informalidade do trabalho remunerado (como nos casos de Flora e Cíntia), este também é marcado por toda uma jornada de trabalho doméstico, na qual se criam nessa esfera de trabalho não diretamente mercantil, “*as condições indispensáveis para a reprodução da força de trabalho de seus maridos, de seus filhos/as e de si própria*” (op.cit., p.108). Divisão sexual do trabalho que precisa incorporar o debate acerca do trabalho doméstico. Nas palavras de Helena Hirata:

Considerar o trabalho doméstico e assalariado, remunerado e não remunerado, formal e informal, como sendo modalidades de trabalho, implica um alargamento do conceito de trabalho e a afirmação da sua centralidade. Se o emprego assalariado retrai-se, a atividade real do trabalho continua a ter um lugar estratégico nas sociedades contemporâneas. (HIRATA, 1993, apud ANTUNES, 2006, p.109)

Mesmo com sua gravidez, uma certa “agitação” continua na vida cotidiana de Cíntia

Ah ficou mais...ficou assim. Melhorou bastante [a correria]. Um pouco. Mas mesmo assim, [a minha vida] ainda já é meio agitada pra eu ir, porque igual quando eu subo lá pra cima, a minha cunhada precisou ir no hospital, eu tenho que ficar com os meninos. Aí você tem que correr atrás de menino o dia inteiro, porque ele é pequenininho. Aí eu vou tomar conta dos dois meninos.

Correria que envolve inclusive os preparativos de seu casamento. Apenas no sábado e no domingo é que possui um “tempo livre”. No domingo, ela está com seu noivo, de maneira que seu tempo disponível é apropriado em seu bairro/região de moradia

Aí a gente fica aqui vendo DVD, senta na sala vê filme, às vezes a gente sai por aqui perto mesmo. Vamos comer um hambúrguer. É assim.

Costumava sair para dançar na casa “A Favorita”, situada no bairro Eldorado (cidade de Contagem), onde toca discoteca e no “New Texas” no bairro Cidade Industrial (onde toca forró e música sertaneja).

O New Texas, eu ia lá. É...ia, vez em quando com as amigas, né. Encontrava com as amigas, aí eu não tinha compromisso nenhum. Aí eu saía. Não tinha que esquentar a cabeça com nada. Mas agora, agora não tem jeito não (risos).

Eu saía na sexta. É...pra Savassi nós ia na sexta. Aí eu chegava sexta de manhã. Cinco horas da manhã. Sábado de manhã. Dormia o dia inteiro. Quando era noite. Era lá pelas oito horas, tornava a sair pra Favorita. Aí da Favorita, passava o domingo o dia inteiro, não saía não. Aí no outro sábado ia pro New Texas.

Saídas pra dançar que, no discurso de Cíntia, terminam com o casamento. À primeira vista, os movimentos de Cíntia parecem sempre precisar do respaldo dado pelo “outro”. No entanto, paradoxalmente, é na ausência deste “outro” que a apropriação de certos lugares e práticas da cidade é possível

Ele falou que não vai de jeito nenhum [à danceteria “New Texas”]. Ele foi falou comigo: “Se você quiser voltar dançar no New Texas, fala de uma vez aqui, que a gente acaba tudo aqui.

Passa a realizar seus deslocamentos sempre em companhia de seu noivo. Este, “quando está com muita folga”, a leva no cinema e no Parque Municipal. Relações de gênero construídas em uma interpenetração do mundo do trabalho com o mundo doméstico, que por sua vez remetem a uma dada forma de deslocamento

A gente fica lá. A gente conversa. A gente compra uma coisa de comer lá. Distrai a cabeça né. Aí ele gosta que eu vou com ele no cinema. Ele tá querendo ver um filme. Ele já tá até falando comigo: “Ah. Mô, depois do chá de panela, nós vamos no cinema. Quero ver um filme que tá na estréia aí, você vai comigo”. Aí eu vou com ele.

Lucas, por sua vez, busca negociar a sua saída do serviço um pouco mais cedo em função das aulas à noite. A distância entre a casa e a nova escola aumentou, o que o obriga a pegar mais um ônibus. Anda meio “cansado”, “desanimado” de andar a pé, uma vez que passou a andar mais em função do novo serviço de encarregado do supermercado.

Eu agora tô nesse serviço lá, eu tô andando mais. Dentro do setor. No serviço mesmo, eu ando muito. Busco uma coisa, faz uma, faz outra, atende um, atende outro. Então, às vezes, eu fico tempo mais é andando. Tem dia que eu não produzo nada lá dentro. Só andando e resolvendo negócio. Por que lá, eles quer que só eu ou esse rapaz vai lá fora pegar as coisas, né. “Ah não, só encarregado é que vai fazer compra aqui, pra fazer o necessário lá dentro”. Aí você tem que ficar um pede um “Ah um queijo, você tem que ir lá e pegar. Ah, uma lingüiça, uma salsicha? Aí tem que ir lá pegar.” Então, isso pesou. O tempo todo andando. E lá é assim, tem umas escadarias pra baixo, que é o depósito...

Você tem que descer aquelas escadas, que é...sabe? Uma após a outra, entendeu? Tem hora que você tem que segurar até xixi, pra não ter que ir ficar indo no banheiro demais porque o banheiro, às vezes é lá em baixo. Porque o outro mais de cima. Todos os dois tem que ficar andando.

O andar constante durante o serviço tem desestimulado-o a andar a pé de sua casa para a escola. Cabe lembrar que a escola em que Lucas estudava no período da observação participante já lhe demandava uma caminhada de 40 minutos, com subidas e descidas relativamente íngremes. A nova escola é um pouco mais afastada, cerca de três a cinco minutos a mais. Movimentação do trabalho que seria mais um elemento, talvez um dos mais importantes, a explicar a busca da quietude nos deslocamentos destas pessoas, em especial no interior do transporte coletivo,

reafirmando a ambigüidade em relação às viagens de ônibus: pode ser, inclusive ao mesmo tempo, pausa e desgaste em relação aos tempos de trabalho.

Lucas, quando de seu “tempo livre”, busca muitas vezes ficar em casa ou visitar casas de parentes próximos no próprio bairro.

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

Domingo, quando eu posso, eu saio. Com a minha mulher aí, a gente dá uma saída. Vamos andar à toa, vamos gastar gasolina nesse trem. Eu saio, dou umas volta. Almoça fora ou então mais, ultimamente mais tem sido dentro de casa mesmo. A gente tem ficado mais é aqui. As parentada vem, chega o domingo, aí a gente almoça, queima umas asinha aí e... normal. Aí quando é à noite, a gente vai pra a Igreja. Aí, segunda-feira começa a rotina.

Neste sentido, fico a pensar que, se o deslocamento (no caso de Lucas e dos demais) está tão “colado” ao trabalho, em que medida decorre que seu “tempo disponível” acaba por consequência na escolha mesmo de “estar parado”. No que tange aos usos do seu tempo disponível, eventualmente usa suas folgas também para resolver questões médicas. Querendo ou não, ao nos valermos de seus percentuais de deslocamento em relação ao dia de trabalho como um todo (22,15% em média, mesmo com o uso do automóvel) estes acabam sendo também parte do próprio trabalho, que como já foi colocado lhe demanda também muita movimentação. Neste sentido, não se deslocar, permanecer no local onde está pode, em última instância, ser representado como “não trabalhar”. Representação esta que coaduna com aquelas veiculadas/praticadas nos *Quadros de Horários* presentes nos ônibus, cuja distribuição desigual dos horários nos dias da semana “comunica” aos seus usuários os usos esperados da cidade.

Lucas em geral está no trabalho, na casa ou na igreja. Fala da sua falta de tempo em relação à Bahia: “você acha, encontra mais tempo na Bahia”. Seus tempos de “não-trabalho” consistem em curtir TV e som, além de arrumar a casa. Em algumas ocasiões, “dá umas voltas”, chama a mulher para “queimar uma gasolina” e almoça fora. Mais ultimamente, à época da entrevista, tem ficado em casa e almoça com a

família, só “saindo para comer um hambúrguer”. Segundo ele, vai quando pode no Parque Municipal, que considera um “lugar tranquilo”, brincar com os barquinhos que ficam nos lagos. Domingo à noite ele vai à igreja: ambos Lucas e sua esposa têm pertencimento evangélico. Em algumas ocasiões, vai até a cidade de Nova Lima, na casa de amigos de trabalho.

À época da pesquisa de campo, Lucas nunca tinha visto a Lagoa da Pampulha até o meu primeiro acompanhamento, quando teve que ir à delegacia para se encontrar com a esposa que teve sua câmera digital furtada em um evento religioso no Mineirão. Sempre quis ir ao zoológico. Achou que eu ia rir dele quando desta afirmação, não sei se pela questão de se associar zoológico à infância, ou se pelo fato de achar que todos na cidade menos ele já tinham visitado este “lugar”. Territórios acessados ou a acessar na cidade de Belo Horizonte, cuja distribuição socioespacial definitivamente não é igual para todos. Uma “aprendizagem” distinta e distintiva da cidade, por assim dizer.

Já Reinaldo tem em seus passeios de carro para o sítio em Brumadinho, a reedição de práticas de um Barreiro que não existe mais

Então as transformações que aconteceram, elas foram e serão sempre necessárias. Eu acredito que daqui a cinco, dez anos, por exemplo, lá na região que eu vou pra lembrar a, a época de juventude, a época de solteiro. Lá em Brumadinho, por exemplo, a sessenta quilômetros daqui, nos fins de semana é muito comum você chegar numa casa ter um churrasquinho, ter um violão ou então um sonzinho eletrônico mesmo, né. Basicamente só o sertanejo e tal, dificilmente pinta assim um forró. Mesmo a turma dos mais novo assim vai pra satisfazer o pai e tal. Alguém de lá toca só um sertanejo mesmo. É raro você vê até um carro passando assim, abaixa o volume, numa rua lá. Na rodovia principal que vai de Brumadinho pra Bonfim, você vê um carro tocando um som pesado eu acho que eu nunca vi até hoje. Saio de manhã, daí a quarenta minutos tô lá no Brumadinho. Fico lá um dia, às vezes, durmo lá de sábado pra domingo e volto a tarde aqui quando eu tô trabalhando.

Existe uma positividade da região do Barreiro na narrativa do Reinaldo. Positividade esta vinculada diretamente à questão de infra-estrutura, esta se apresentando como um “termômetro”, critério para a avaliação da região. Reinaldo fala dos espaços de lazer da região,

Hoje tem o ...tem clube Vila Marine, que inclusive tem... desenvolve aquele projeto da terceira idade. É público. É...eles tem um controle lá de, de frequência e tal. Só pra não dar excesso. Durante o dia é bordado, não sei o quê. Pintura. Pororô e tal. É, é manicure. Isso é muito bom pra comunidade ali. É... e tem os bailes da terceira idade, entendeu? Com esses sertanejos aí. Esse pessoal aí, muito bom. Tem o clube da Copasa lá em cima. Você vê, que em questão de clubes sociais e tal, que é basicamente pro pessoal da...pros funcionários da, da Copasa, mas também se consegue pra...eles liberam lá, periodicamente pra comunidade. Clube Copasa. E então em questão de lazer tá bem servido. E hoje com esse, essa implantação de quadras, né. Você vê. Lá tem umas duas, três quadras. Tem uma quadra do Nelinho lá perto do Júlia. É...grama sintética e tal, né. Piso sintético. Tem a outra lá em cima, do Nelinho, lá pro lado do Cardoso. Do Pongelupe. Naquela avenida Barão de Monte Alto. Tem aonde eu moro, que é desse astro aí. É...Éder Aleixo. Que é do lado da minha casa. O meu filho de vinte, vinte e um anos, nos bons tempo lá, quando inaugurou a quadra. Era..Tava até passando a ... fazendo a cobertura. Fizeram o piso sintético lá. Meu menino, ele passava a parte da manhã, férias de aula. Doze, treze anos. Hoje ele tá com vinte. Às vezes ele entrava dentro de casa assim, os meninos chegavam na esquina: “Ô Gabriel, vem cá. Ô tá faltando um no time aqui”. Entrava dentro de casa, dava duas, três garfadas no prato de comida: “Ô pai, eu tô voltando pra quadra lá”. Voltava na correria. Ficava lá de uma até às cinco da tarde, pra você vê que bacana. Brincava com o pessoal todo. Conheceu todo mundo. Aí ia lá Toninho Cerezo, Éder. É...é...esse Márcio Rezende, ia pra lá pra...pra promover, né. A quadra tava abrindo naquela época. Tanto é que ela nasceu com o nome de Éder Aleixo.

No seu discurso Reinaldo planeja cada passo da sua vida. De quinze em quinze dias vai para Brumadinho em um sítio de sua família. Planejamento, definição e cumprimento de metas como valor moral. Lá tem como principais atividades confeccionar pipa, jogar bola. Quando não vai ao sítio, outra prática que constitui o seu “tempo livre” são os almoços em família. O futebol também está presente nas práticas de Reinaldo, geralmente com os filhos na parte da manhã antes do almoço.

Na relação espaço tempo de lazer, os tempos do trabalho e os tempos escolares geram um “descompasso” na vida de Reinaldo

A minha esposa já teve uma temporada lá em Guarapari, na praia, entendeu? Levando todos os meus meninos. Foram umas quinze pessoas mais ou menos e foi até sugestão minha. Eles fizeram a viagem lá pra Guarapari de trem, trouxe todo mundo aqui na Estação... só fazia farra com os meninos. Você sai daqui é sete da manhã e chega lá dezenove, entendeu? Sai de lá sete da manhã e chega aqui dezenove. Dezenove, vinte horas. Então, veja bem, eu

por motivo de trabalho, eu não tenho essa, essa facilidade de deslocamento, a não ser época de férias, que dá exatamente ao contrário. Minha época de férias aqui não bate com férias escolares. Só no mês de julho, mas mês de julho é muito corrido. Então o que eu gostaria assim de fazer, de acrescentar e sempre quando eu puder, eu vou fazer, é exatamente essa viagem pra praia também, com todo mundo, com mais frequência até. Pelo menos aí umas duas vezes ao ano, entendeu? E hoje eu não posso exatamente pelo trabalho. O trabalho me prende aqui, mas eu libero o pessoal, todo mundo lá e tal. Então eu pretendo no...2010, no mês de julho dar uma ida na praia. É o que eu gostaria de fazer em família, entendeu? Fora esse meu lazer atual.

A escolha para ir ao sítio é sempre de carro, em função de problemas com a frequência dos ônibus do Barreiro a Brumadinho (sempre de trinta em trinta minutos), além de outro ônibus que vai de Brumadinho ao sítio (apenas quatro vezes ao dia: às oito, doze, quinze e dezenove horas). Este último veículo, segundo Reinaldo, recebe o nome de “poeirinha”. A questão da frequência dos ônibus, de sua disponibilidade, aparece mais uma vez como um problema às demandas de deslocamento dos sujeitos.

Entre as práticas de deslocamento dentro do bairro, Reinaldo cultivava um hábito: andar de bicicleta, que utiliza sempre que seus deslocamentos de casa ultrapassam os cem, cento e dez metros.

Passou de um quarteirão, um quarteirão e meio, eu já pego a bicicleta, exatamente pra fazer um exerciciozinho, manter a forma. Sair do sedentarismo. Quando eu passo assim dois dias que não coincide com a folga, pra um futebol com os meninos, uma peladazinha de uma meia hora ou eu não dou umas pedaladas, os músculos da perna já dá aquele sinalzinho de uma repuxadazinha. Quer dizer, a falta do exercício, já de hábito.

Valor moral do trabalho e do exercício físico. A questão do exercício físico incorpora um pouco mimética e metaforicamente a lógica de tempo planejado presente em quase todas as falas de Reinaldo.

Com base nas narrativas dos tempos de trabalho e de não-trabalho expostos pelos sujeitos, podemos fazer aqui algumas reflexões. Na “luta de representações” (cf. CHARTIER, 1991) expressas nas práticas de deslocamento e permanência na região de moradia, qual seria a fronteira entre a escolha e a interdição?

Encontramos a busca a quietude nos deslocamentos para o trabalho, e uma busca de fazer algo nos tempos do doméstico. Considerando-se, nos termos de Benjamin (1985a, 1985b) a *Experiência* como lócus da subjetivação, na qual temos as “marcas do oleiro sobre o barro”, em que medida temos uma educação das sensibilidades PARA o trabalho enquanto um valor moral?

Por um lado uma quietude, um “ficar sossegado” das agitações, perigos e desgastes da cidade e de sua intensa exigência de movimentação e prontidão dos sentidos, de forma que nossos sujeitos podem escolher não “se-movimentar”. A esse respeito, Robert Cervero apresenta a seguinte análise, que nos convida a colocar em questão justamente a primazia do movimentar-se a qualquer preço na cidade

O modelo dominante de planejamento urbano das sociedades modernas e industrializadas tem sido a de maximizar a mobilidade pessoal. É questionável se este paradigma é sustentável. Tem de haver uma mudança contra o planejamento baseado em mobilidade e a favor de um enfoque em facilidade de acesso. Substituir planejamento de auto-mobilidade com planejamento de facilidade de acesso significa que considerações sociais têm precedência sobre considerações individualistas. Também reconhece de que são feitas as cidades: em primeiro lugar, pessoas e lugares, não movimento. Cidades eficientes, bem geridas, minimizam a necessidade de se viajar, permitindo aos seus residentes gastar o tempo mais produtivamente em destinos desejados em vez de enfrentar o trânsito. (CERVERO, 2001, apud CARDOSO, 2007, p.92)

Concordo parcialmente com o autor acima, ao entender que, entre outras coisas, a existência de equipamentos públicos – inclusive de cultura e lazer – devem pertencer a diversos espaços, não se restringindo a um único centro urbano onde as práticas acontecem. Situação que de certa forma permeia alguns bairros da região do Barreiro. Mais notadamente no bairro Santa Helena, onde reside Reinaldo, conforme suas próprias narrativas, com menções dessa infra-estrutura também por Flora e por Cíntia, que perseguem uma “dignidade no permanecer”. O que confere a esta região um status de outra centralidade que comporta práticas sociais, produtos e serviços que, diferente de outras regiões da cidade, lhe confere certa autonomia em relação ao Centro de Belo Horizonte. Neste sentido, a constituição daquilo que Lefebvre (2006) chama de “*O Direito à Cidade*” dialoga com a luta contra aquilo que Kowarick (1979) denominou de “*Espoliação Urbana*”. Luta por políticas dignas de

moradia e de bens de consumo coletivo: escolas, saneamento básico, transporte, saúde e, entre outras, espaços/equipamentos e práticas de lazer.

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

Acerca da relação entre lazer, neoliberalismo e classes sociais, Mascarenhas (2004, 2005) aponta que a desintegração dos direitos sociais e a Reforma do Estado (ambos convertidos à lógica de mercado) resultariam no fenômeno caracterizado como “*mercolazer*”. Neste contexto, as políticas públicas de lazer para as classes mais baixas estariam restritas apenas a um *lazer solidário* ou *lazer filantrópico*, com forte atuação do Terceiro Setor, que “*passam a pautar-se pela lógica focalista, atacando focos de instabilidade com a introdução de compensações pontuais, visando o funcionamento do sistema e a conservação da ordem institucional*” (MASCARENHAS, 2004, p.81). Na contramão desta lógica, o autor defende a luta por uma “*lazerania*”, termo que procura expressar a possibilidade de apropriação do lazer como um tempo e espaço para a prática da liberdade. Lazerania que seria a tradução da qualidade social e popular cujo direito ao lazer teria seu reconhecimento alicerçado em princípios democráticos, deixando de ser monopólio ou instrumento daqueles que concentram o poder econômico. “Pegando carona” nas reflexões do autor, tais políticas de lazer não se materializam sem políticas de mobilidade e acessibilidade urbana que contemplem também esta dimensão da vida pública. Vida pública esta que demanda a experiência da alteridade, da exterioridade, coisa que não se obtém permanecendo sempre na mesma região de moradia, por mais bem

estruturada e humanizada que ela seja no provimento dos direitos sociais e necessidades básicas de seus habitantes. O que, para Milton Santos, implica em uma *“geografização da cidadania”* que *“supõe que se levem em conta pelo menos dois tipos de franquias, a serem abertas a todos os indivíduos: os direitos territoriais e os direitos culturais, entre os quais o direito ao entorno”* (SANTOS, 2007, p.150).

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

PARA APREENDER A CIDADE COM “GENTILEZA URBANA”: CIVILIDADE, MORALIZAÇÃO E EDUCAÇÃO DOS CORPOS A PARTIR DO JORNAL DO ÔNIBUS

*... não cabemos em mim ou em você
como toda gente tem que
não ter cabimento para crescer ...*

Arnaldo Antunes

As viagens de ônibus pela cidade de Belo Horizonte, como já tratado, acontecem em uma arquitetura “itinerante” da qual os sujeitos realizam um conjunto de apropriações. Além de transportar homens e mulheres na condição de passageiros, esta “arquitetura” também transporta suportes letrados, portadores de informações, mensagens; mas o mais importante, são portadores de representações acerca da cidade e das pessoas, bem como do próprio transporte coletivo.

Em outro capítulo abordamos as representações acerca da cidade e de suas formas desejadas, esperadas e “proibidas” de apropriação a partir do *Quadro de Horários* das referidas linhas de ônibus utilizadas por Cíntia, Lucas, Flora e Reinaldo. Itinerários, rotas e horários de deslocamento são induzidos, enquanto outros são dissuadidos pelo sistema de transporte coletivo da cidade.

Além dos *Quadros de Horários*, outro suporte textual tem destaque e recorrência no “acompanhamento” das viagens. O intuito aqui é analisar as representações – no sentido proposto por Chartier (1991) – do segundo suporte textual que compôs nosso material empírico: trata-se do “*Jornal do Ônibus*”, que circula dentro dos veículos de transporte coletivo que trafegam no interior da cidade de Belo Horizonte.

O *Jornal do Ônibus* é um suporte letrado, afixado em uma superfície de vidro, bem atrás do assento do motorista (vide imagem abaixo e demais edições no anexo I deste texto). De periodicidade quinzenal, foi criado em 1994 pela Assessoria de Comunicação Social da BHTRANS (Empresa de Transportes de Trânsito de Belo

Horizonte S.A), responsável pela gestão do trânsito de Belo Horizonte. Um exemplo da disposição física deste jornal no interior do veículo pode ser vista na foto a seguir:



FIGURA 19 – Disposição do Jornal do ônibus nos veículos

FONTE: Arquivo do autor

O *Jornal do Ônibus* apresenta a seguinte estrutura geral: informações acerca das ações da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH); informes de pessoas desaparecidas, seguida de informes especiais quando estas eventualmente são encontradas; divulgação de eventos culturais e cursos profissionalizantes gratuitos, além de anúncios de oportunidades de emprego.

Porém, cabe um destaque especial para uma determinada seção do referido jornal: trata-se da seção “*Gentileza Urbana*” que, segundo informações contidas no próprio “*Jornal do Ônibus*”, seria composta por sugestões dos próprios usuários. Desta feita, os itens da referida seção acabam sendo apresentados e representados como “porta vozes” das demandas dos usuários do transporte coletivo. Para além da informação escrita, cabe destacar também os elementos gráficos presentes nos desenhos/caricaturas das situações cotidianas apresentadas nesta “tira” do jornal. Tal seção do jornal constitui-se de indicações aos usuários sobre comportamentos durante as viagens de ônibus, apresentando, de edição para edição, um conjunto de

atitudes daquilo que se “deve” ou “não deve” fazer no cotidiano: comportamentos apresentados como indicadores da “gentileza” dos usuários no meio urbano, mais especificamente, nas viagens de ônibus – incluindo também situações de embarque e desembarque dos mesmos.

Para efeito desta pesquisa, apresento a seguir uma análise de 60 exemplares do referido jornal (vide anexo I deste texto¹⁰⁸), veiculados no período de abril de 2008 a outubro de 2010, buscando identificar esta fonte como uma crônica dos deslocamentos por ônibus na qual se produzem e se veiculam representações acerca do Poder Público, da cidade de Belo Horizonte e principalmente dos sujeitos (tratados no jornal com a designação de “*usuários*”) que se valem das linhas do transporte coletivo.

Um primeiro elemento de análise trata-se da maneira como são tratados os papéis dos usuários e da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) no conteúdo do jornal. Via de regra, o indivíduo aparece retratado no referido jornal como responsável direto pela qualidade da viagem a partir de sua “gentileza urbana”. Viagem esta cotejada pelo anúncio das “melhorias e realizações” promovidas pela PBH, anunciadas em outras “tiras” desta publicação. O layout básico é apresentado com base nas figuras a seguir, exemplares emblemáticos de organização e veiculação de mensagens deste suporte letrado e visual:

¹⁰⁸ Em função volume de edições analisadas, o anexo conterá uma amostragem daquelas mais significativas acerca das questões tratadas neste trabalho. Para ter acesso a todas as 60 edições na íntegra, estas são de acesso público e encontram-se disponíveis no site da BHTRANS, <www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Emblemático no layout do *Jornal do Ônibus* é a disposição gráfica das mensagens. Na parte superior do referido jornal concentram-se todas as ações e benfeitorias realizadas pela BHTRANS, assim como da Prefeitura de Belo Horizonte e outros órgãos do Poder Público em geral.

Na parte inferior do jornal, numa lógica em que a disposição gráfica convida para um olhar no sentido descendente, encontram-se as sugestões de “gentileza urbana” enviada pelos passageiros. Com caráter prescritivo acerca dos seus comportamentos, temos aqui o contraste das representações. Neste exemplo, enquanto a BHTRANS e outros atores institucionais melhoram o transporte coletivo, os usuários tornam a fluidez da viagem um empecilho, como consta na charge ao lado.



FIGURA 20 – Jornal do ônibus – visão Geral
 FONTE: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br>>

A disposição gráfica e o conteúdo das mensagens/notícias do Jornal do Ônibus merecem análise e consideração. Tanto por meio das imagens quanto por meio dos textos, a PBH e a BHTRANS aparecem no corpo das edições analisadas como *sujeito da ação*: apresentam-se pelo que elas realizam na cidade e no trânsito, a partir da divulgação de suas realizações na promoção de políticas públicas, em especial aquelas referentes ao transporte coletivo. Em contrapartida, o usuário é representado como *sujeito da “falta”*, do “dever ser” ou “dever fazer” (em algumas variantes “dever evitar fazer”). Sujeito da “falta” que precisa, com a colaboração dos próprios usuários signatários desta “tirinha”, lidar com as viagens em uma postura ordeira, garantindo “conforto”, “respeito”, “urbanidade”, enfim, “gentileza urbana” aos demais passageiros.

“Sujeito da falta” que apresenta diversos comportamentos e que, portanto, precisa discernir aqueles que são “adequados” dos “inadequados”, comportamentos estes que compõem a seção “*Gentileza Urbana É...*”. Nos termos da própria empresa BHTRANS:

Em 2002, a seção Gentileza Urbana passou a publicar sugestões enviadas pelos próprios passageiros de ônibus. Nesse espaço são relatados *exemplos de comportamento das pessoas dentro do ônibus, sobre a prática do respeito mútuo e da convivência social*. [O Jornal do Ônibus] Foi vencedor do Prêmio Associação Brasileira de Comunicação Empresarial, na categoria Boletim Externo, nos anos de 1996 e 2006, graças aos *textos curtos e de fácil assimilação, linguagem direta e um Projeto gráfico cuja atração principal são ilustrações e charges retratando o cotidiano dos passageiros durante a viagem de ônibus*. (Disponível em <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br>>. Acesso em 24 set.2009, grifos meus)

“Linguagem direta” e “textos curtos e de fácil assimilação”. Tais premissas de valoração destes aspectos da comunicação nos remetem à discussão de Marc Augé (1996, 1998) sobre uma linguagem imperativa/prescritiva própria dos “não-lugares”, um “letramento funcional”, nos termos do autor, marcado pela repetição e pelo esquematismo. “Letramento” este que faz do recurso adicional das “charges” uma tentativa de moralizar, a partir da ironia, aspectos do cotidiano das viagens de ônibus.



FIGURA 21-Jornal do ônibus – visão geral

FONTE: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br>>

Neste exemplo, temos a divulgação de um teste de sistema de informação que permite mostrar o tempo de chegada nos pontos de ônibus.

Ao centro, um conjunto de anúncios mais gerais, boa parte deles contendo uma linguagem na forma imperativa, como que convocando os usuários para um determinado conjunto de obrigações.

As ações da BHTRANS contrastam com as posturas dos usuários, aqui tratados como um empecilho à boa qualidade das viagens. A tecnologia impessoal e “asséptica” de medição dos tempos dos ônibus contrasta com o mau cheiro exalado pelos usuários desprovidos de higiene.



FIGURA 22 – Jornal do ônibus – visão Geral

FONTE: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br>>

Mais um exemplo da estrutura de layout da distribuição das notícias presentes nas manchetes do Jornal do Ônibus. Aqui neste exemplo, a BHTRANS aparece a partir da construção dos abrigos, “melhorando o conforto” a quem espera pela chegada dos veículos...

... em contraste com as práticas dos próprios passageiros, que comprometem a “agilidade da viagem”, subtraindo-lhe o referido conforto.

Tal *linguagem direta*, “curta” e de *fácil assimilação* significa, em última instância, a valoração de um “timing” mais reativo e menos reflexivo: *reflexos desprovidos de reflexão*, para usar a expressão de Denise Sant’Anna (2001). No tempo imprevisível das viagens, a assimilação do conteúdo precisa se dar tal qual “A Passante” de Baudelaire, como um “amor à última vista”. Há, entretanto, uma diferença crucial: a “passante” aqui não produz encantamento, ela emite ordens buscando moralizar e corrigir a quem lhe tem contato; de uma “fugitiva beleza” passamos a uma prescrição recorrente. Podemos verificar, por parte de quem concebe e implementa o referido

jornal, compreensões e práticas de linguagem que remetem a uma dada educação DOS e PELOS sentidos mobilizados pelos *usuários* em suas viagens de ônibus.

Textos curtos com caráter direto e de fácil assimilação que, por consequência de sua estrutura, atrofiam a narrativa. Guardados os cuidados necessários à diferença de contexto tanto das épocas quanto das cidades, penso ser de grande valia as reflexões de Walter Benjamin acerca da informação pontual, e de como a mesma contribuiu e ainda contribui para o declínio da narrativa, e por consequência, a transmissão e adensamento da *Experiência*. Segundo Walter Benjamin:

Há uma rivalidade histórica entre as diversas formas da comunicação. Na substituição da forma narrativa pela informação, e da informação pela sensação reflete-se *a crescente atrofia da experiência*. Todas essas formas, por sua vez, se distinguem da narração, que é uma das mais antigas formas da comunicação. Esta não tem a pretensão de transmitir um acontecimento, pura e simplesmente, (como a informação o faz); integra-o à vida do narrador, para passá-lo aos ouvintes como experiência. Nela ficam impressas as marcas do narrador como os vestígios das mãos do oleiro no vaso de argila. (BENJAMIN, 1989b, p. 107)

Dialogando com a reflexão acima, podemos pensar que a linguagem direta associada a uma dada “pedagogia das imagens” (na forma prescritiva e vexatória de charges) atrofiam a experiência. Por consequência, atrofia-se também até desaparecer a figura dos narradores que, ao não mais adensarem suas narrativas passam a não deixar mais suas marcas na “argila-cidade”, o que leva a comprometer, por consequência, a própria possibilidade de vida pública, no sentido mais amplo do termo. O “*Jornal do Ônibus*” acaba por corroborar representações dos viajantes de ônibus: de *sujeitos coletivos de direitos* passam a ser reduzidos exclusivamente à condição genérica de *usuários*. Decorrencia disto é a comunicação que passa a remeter a um conjunto de prescrições de ações e comportamentos que se dão no plano meramente individual.

O acesso às várias regiões da cidade, inclusive aos domingos, é de responsabilidade exclusiva da escolha do indivíduo. A permanência em casa é uma “desculpa”, um subterfúgio para não se apropriar dos espaços da cidade. A complexidade de questões que levam os sujeitos a permanecerem em suas residências (entre elas a própria frequência e supressão de linhas de ônibus, como tratado em outro capítulo) não são aqui levados em consideração.

Contrastando com isso, temos uma moralização da conduta dos usuários, os quais devem se valer de expressões “adequadas” no decorrer das viagens, em uma visão estereotipada de polidez. A título de curiosidade nesta charge, as expressões de polidez ocorrem no desenho no qual não há o entreolhar dos passageiros. Uma coincidência? Fica a reflexão.



FIGURA 23 – Jornal do ônibus – visão geral
 FONTE: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br>>

Além do caráter genérico atribuído aos sujeitos que se deslocam nos veículos, outra questão importante a ser tratada nesta análise é o *caráter especular* a que se outorga o *Jornal do Ônibus*. Do ponto de vista do conteúdo, o fato das sugestões da tirinha “*Gentileza Urbana É...*” serem enviadas pelos usuários acaba por veicular uma representação de que a condição de “falta” é referendada e identificada pelos mesmos. Este processo se reforça pela não contextualização e maior detalhamento das situações concretas e dos motivos que geraram as devidas sugestões, como se essas mesmas sugestões não passassem por crivos de seleção, edição e alteração por parte da própria BHTRANS. Passa-se uma idéia de que tais sugestões de

“gentileza” provêm direta e exclusivamente por parte dos usuários, sem qualquer apropriação das mesmas pela BHTRANS e/ou pela Prefeitura de Belo Horizonte¹⁰⁹.

Já do ponto de vista da disposição física do jornal na arquitetura do veículo, a afixação deste suporte letrado em uma superfície de vidro perpendicular ao piso, voltada frontalmente para os assentos (conforme consta na foto mostrada anteriormente), acaba lhe configurando um formato similar a um “espelho”, “refletindo” os usuários. Uma *forma especular* que produz representações não apenas da cidade e do transporte, mas procura veicular imagens de *quem são os passageiros* em questão. *Forma especular* que incide sobre representações dos corpos dos indivíduos, em especial através das charges. Incidência esta que será tratada a seguir.

Moralização dos sujeitos e educação dos corpos ou... quando a “gentileza” vira prescrição.

Um possível olhar acerca destas recomendações/sugestões da tira “*Gentileza Urbana É...*” nos incita a investigar esta seção do suporte como uma “pedagogia” dos textos e das imagens que, entre outras coisas, aponta elementos para uma “educação dos corpos”. Educação dos corpos, das ações, das gestualidades e das sensibilidades, presentes nos códigos de civilidade e racionalização das ações nas viagens de ônibus. A existência de preceitos higiênicos centrados na pessoa e em suas ações é apresentada dentro de uma lógica de culpabilização dos indivíduos por eventuais transtornos ocorridos em suas respectivas viagens. A justificativa de que são os próprios usuários que enviam os “exemplos de comportamento”, “respeito” e “convivência social” apenas serve para tentar ratificar esta representação.

No intuito de se fazer uma análise da corporeidade dos indivíduos presentes no referido jornal, apresento aqui quatro eixos pelos quais as prescrições de comportamentos dos corpos dos sujeitos *usuários* se fizeram mais visíveis.

¹⁰⁹ Vale dizer que as charges são produzidas, no período da pesquisa, por um mesmo cartunista, de forma que a população que sugere a “gentileza” não participa de forma alguma de sua elaboração imagética quando de sua divulgação, assim como todas as outras tirinhas e seções do referido suporte letrado.

Eixo 1: a alocação dos corpos no interior do ônibus:

Uma série de tarjetas da seção “*Gentileza Urbana É...*” aponta para o uso racional da alocação dos corpos no interior dos ônibus. Destaque para a reserva de assentos aos idosos, pessoas com deficiência e gestantes: únicos corpos que escapam ao caráter homogeneizante atribuído aos passageiros. Aos usuários que descumprem a “gentileza” são lhe atribuídos de antemão a condição de má-fé, sendo apresentada na charge uma condição corporal vexatória e disforme, conforme as imagens abaixo:



FIGURA 24 – Jornal do ônibus edição n° 342, maio de 2008



FIGURA 25 – Jornal do ônibus edição n° 352, novembro de 2009¹¹⁰



FIGURA 26 – Jornal do ônibus edição n° 377, novembro de 2009

¹¹⁰ Na imagem ampliada é possível observar que o homem “não-gentil” lê um livro de piadas: se diverte às custas do desconforto de outros passageiros.

Outras prescrições se dão na premissa da ocupação racional dos espaços do ônibus sem, no entanto, problematizar as condições de oferta dos veículos em relação ao número de passageiros e de suas situações. Exemplo disto são as indicações de não sentar ou permanecer nos degraus dos ônibus, assim como a de se dirigir para o fundo do mesmo. Em tais “gentilezas” não se problematizam as motivações e contextos das escolhas supostamente “não-rationais” de ocupação da arquitetura do veículo.



FIGURA 27 – Jornal do ônibus edição nº 350, outubro de 2008



FIGURA 28 – Jornal do ônibus edição nº 364, maio de 2009¹¹¹



FIGURA 29–Jornal do ônibus edição nº 357, janeiro de 2009

¹¹¹ O personagem acima, obeso e ligeiramente calvo será aquele que com maior frequência aparecerá descumprindo os preceitos de “gentileza urbana...”, o que confere um estereótipo de quem cumpre e quem não cumpre os ideários de urbanidade tanto no interior como fora dos veículos.



FIGURA 30 – Jornal do ônibus edição n° 359, fevereiro de 2009

Alocação de espaço com normas de etiqueta e “civildade” que não colocam em questão a própria disposição arquitetônica do veículo, ponto que apareceu na observação e nas narrativas dos sujeitos pesquisados em função da frequência dos ônibus. Reflexão esta que se estende às indicações dos usos dos abrigos nos pontos de espera.



FIGURA 31- Jornal do ônibus edição n° 372, setembro de 2009¹¹²



FIGURA 32 – Jornal do ônibus edição n° 376, outubro 2009

¹¹² O usuário não pode exercer, nem mesmo indiretamente, qualquer interferência sobre os demais. Sua própria presença corpórea é um empecilho nesta charge, no caso, à visão dos outros passageiros.

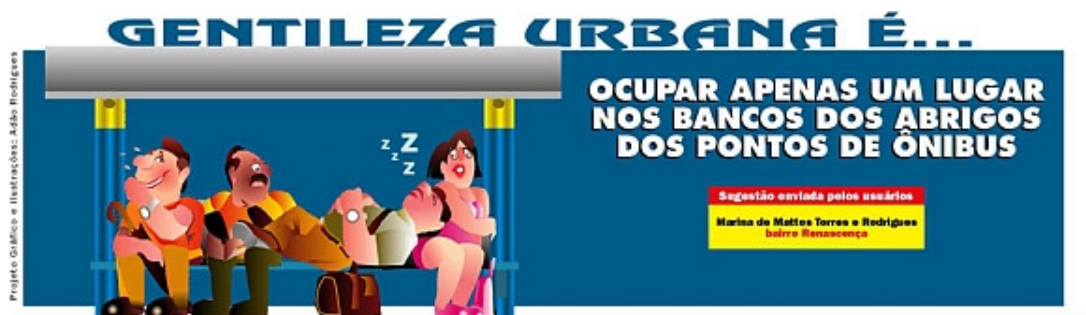


FIGURA 33 – Jornal do ônibus edição n° 384, março de 2010¹¹³

Eixo 2: Prescrições de movimento:

Paralelo à alocação dos corpos das pessoas nos ônibus, temos também a prescrição funcional da movimentalidade dos mesmos no interior do veículo. Formas de deslocar, embarcar, desembarcar e esperar são submetidas a uma dada racionalidade, que é tratada aqui como sinônimo de urbanidade. Também como no eixo anterior, há uma distinção nas charges dos corpos dos usuários “gentis” e “não-gentis”, como podemos ver nas tirinhas abaixo:



FIGURA 34 – Jornal do ônibus edição n° 344, junho de 2008.

¹¹³ Na perspectiva funcional de ocupação dos espaços, há que se reparar nesta charge que quem ocupa além da “sua parte” dorme, “se dá bem” às custas dos outros: funcionalização que se conjuga com a moralização das posturas dos indivíduos. A questão da alocação dos espaços ganha uma conotação, se me permitem o trocadilho, de um axioma “cada usuário no seu galho”.



FIGURA 35 – Jornal do ônibus edição n° 348, setembro de 2008¹¹⁴



FIGURA 36 – Jornal do ônibus edição n° 349, setembro de 2008

Situações de “gentileza” nas quais a agilização do deslocamento dentro do ônibus apresenta-se como um valor, como consta nas charges a seguir:

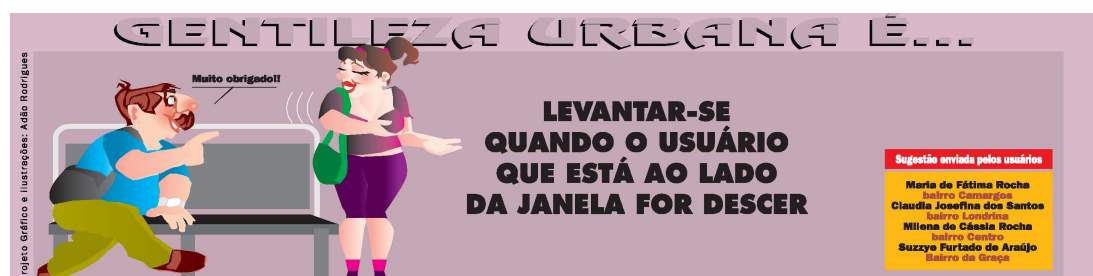


FIGURA 37 – Jornal do ônibus edição n° 354, dezembro de 2008



FIGURA 38 – Jornal do ônibus edição n° 363, abril de 2009

¹¹⁴ Os problemas relativos ao deslocar-se do ônibus são de responsabilidade exclusiva dos usuários. Há aqui um silêncio da charge em torno da gênese do problema da superlotação, bem como a apresentação de um “tipo” (jovem, de boné, e carregando mochila) como o causador do transtorno em questão.

Prescrições de um movimentar-se racional dentro do ônibus que acabam por atribuir os atrasos da viagem à figura dos usuários. Culpabilização dos usuários nas charges que silencia, entre outros aspectos, a distribuição dos intervalos de frequência nos ônibus, bem como a complexidade de fatores que conjuram para a baixa velocidade de deslocamentos dos veículos na cidade.¹¹⁵



FIGURA 39 – Jornal do ônibus edição n° 391, junho de 2010



FIGURA 40 – Jornal do ônibus edição n° 381, janeiro de 2010

Idéia de agilidade e premência no deslocamento que não é inconteste, mas é tensionada por outras representações em que as normas de polidez predominam sobre a eficiência racional dos movimentos, ainda que a lógica da não-interrupção permaneça presente. Destaque para a ação solidária junto a idosos, crianças, gestantes e deficientes, “tipos” representados que tornam-se a única diversidade reconhecida em relação à perspectiva predominante de homogeneização dos passageiros. No entanto, cabe pensar que estes tipos no interior das seções de gentileza urbana, também são tratados de forma genérica nas várias edições deste jornal.

¹¹⁵ Vale lembrar que a velocidade média dos ônibus na cidade de Belo Horizonte no ano de 2008 era de cerca de 19 Km/h no pico da manhã e 16 Km/h na pico da tarde em todo o trajeto. Na Área Central de Belo Horizonte, estes valores se alteram para 12,6 Km/h e 9,2 Km/h no pico da manhã e no pico da tarde, respectivamente. Qual a participação efetiva dos passageiros na geração dessas velocidades? Ponto não abordado no referido jornal.



FIGURA 41 – Jornal do ônibus edição n° 360, março de 2009



FIGURA 42 – Jornal do ônibus edição n° 368, julho de 2009

Movimentar-se racional e eficiente dentro do ônibus que possui um pressuposto: o não-contato incidental nos deslocamentos. O não tocar o outro passa a ser uma das principais premissas de “gentileza urbana” atribuídas às formas de se deslocar dentro dos veículos, sendo tais premissas de responsabilidade exclusiva da figura do usuário, o que remete ao terceiro eixo identificado da “educação dos corpos”, que versa sobre a evitação e regramento dos contatos nos ônibus.

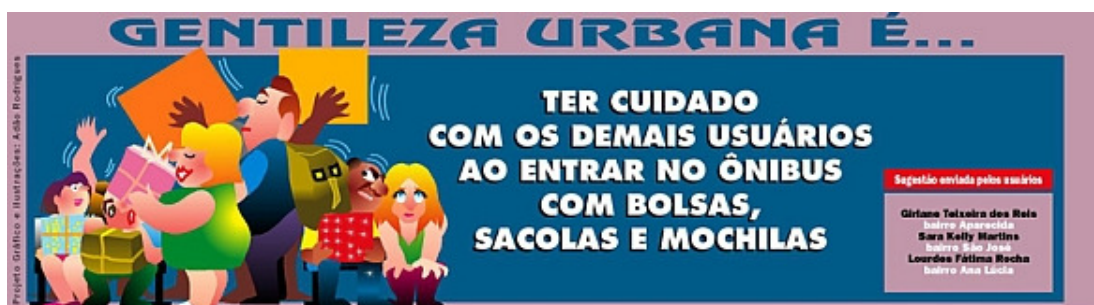


FIGURA 43 – Jornal do ônibus edição n° 366, junho de 2009



FIGURA 44 – Jornal do ônibus edição n° 370, agosto de 2009

Eixo 3: Evitação e regramento dos contatos

A premissa do não tocar e não ser tocado nos ônibus é pano de fundo para outro elemento estruturante das noções de “gentileza” no referido jornal. Trata-se da evitação e regramentos dos contatos e conflitos no interior dos ônibus. Também aqui as noções de respeito e boa convivência pressupõem uma determinada forma estereotipada de polidez, representada aqui mais uma vez por uma racionalidade no deslocar-se dos indivíduos. Temos aqui uma “economia dos movimentos” que se desdobra em um racionamento dos contatos de toda e qualquer espécie em meio às viagens.



FIGURA 45 – Jornal do ônibus edição n° 345, julho de 2008¹¹⁶.

¹¹⁶ Os “brigões” usam bandana, tem braços desproporcionais e atitude necessariamente hostil e agressiva. Cabe notar as diferença dos corpos destes em relação aos demais passageiros e ao motorista, este último sempre aparecendo de forma amistosa e sorridente.



FIGURA 46 – Jornal do ônibus edição n° 346, agosto de 2008

A mesma dualidade apresenta-se neste terceiro eixo das charges. Como na edição de número 346, as pessoas “educadas” são dóceis e amistosas. Tanto nesta quanto em outras charges o conflito é apresentado como algo necessariamente negativo e prejudicial à realização das viagens; portanto algo da ordem da falta de educação e gentileza.

Valoração do não-contato que se desdobra em uma educação dos corpos dos passageiros. As demandas de não-contato físico, verbal ou sonoro acabam por moralizar as práticas do conversar, do falar ao telefone, entre outras, em prol de uma ausência de qualquer imprevisibilidade nos deslocamentos. Ao cercear a imprevisibilidade, mesmo as expressões de alegria e de êxtase (como no grito de gol presente na edição de número 353), as ações imprevistas passam a ser, em última instância, representadas como uma ação anti-urbana, segundo as concepções de “gentileza” presentes no referido jornal. Tomando a liberdade para um trocadilho, “gentileza urbana é...” não haver qualquer “ruído” – exceto o do motor e da trepidação – no deslocar individual e privativo dos *usuários*.

FIGURA 47 – Jornal do ônibus edição n° 351, outubro de 2008¹¹⁷

¹¹⁷ Como figuras contrastantes nesta edição o homem gentil e discreto perde espaço para o enorme “homem papagaio”, cuja cabeça desproporcional e disforme é um elemento imagético a mais de moralização da conduta dos passageiros.



FIGURA 48 – Jornal do ônibus edição n° 353, novembro de 2009

Dialogando com a obra de Marc Augé fica a seguinte questão: em que medida boa parte das “gentilezas” presentes nas charges possuem como pano de fundo justamente a construção de não-lugares? Ao dissuadir a pluralidade de usos e apropriações do veículo (uma dissuasão da possibilidade da transformação do veículo em “espaço”, um “lugar praticado”, nos termos de Certeau) acabamos por atrofiar as possibilidades que o mesmo venha a adquirir o mínimo de relação identitária por parte dos passageiros, que passam a ser representados não como uma coletividade, mas um somatório de indivíduos. Reduzidos à sua dimensão de passagem, os sujeitos não se relacionam: temos aqui uma “*pedagogia da quietude e da solidão*”. Ou, se olharmos pelo prisma das análises de Janice Caiafa, teríamos sim uma relação entre os passageiros, mas não aquela do “silêncio ativo”, “denso”, “povoado de presenças” como nos remete a autora. O silêncio aqui é pragmático e instrumental que busca coibir a pluralidade de expressões (em especial as coletivas) dos passageiros.



FIGURA 49 – Jornal do ônibus edição n° 362, abril de 2009



FIGURA 50– Jornal do ônibus edição n° 365, maio de 2009¹¹⁸



FIGURA 51 – Jornal do ônibus edição n° 373, setembro de 2009¹¹⁹



FIGURA 52 – Jornal do ônibus edição n° 395, agosto de 2010

As prescrições de não-contato não são, entretanto, as únicas representações que balizam as formas de “gentilezas” no jornal. Existem outras formas de interação que são desejadas além do não-contato: são interações pautadas por normas de etiqueta e polidez. Mais uma vez cabe ressaltar quais são os corpos que se apresentam neste grupo de charges: sorridentes, dóceis, amistosos e sem qualquer deformidade ou traço desproporcional que coubesse algum tom jocoso de suas atitudes.

¹¹⁸ Nas edições 362 e 365, quem descumpre o preceito de “gentileza urbana...” ostenta um ar de cinismo e indiferença para com os demais passageiros.

¹¹⁹ O corpo do mesmo personagem aparece. A vergonha associada à caricatura debochada torna-se recurso de moralização do usuário de celular.



FIGURA 53 – Jornal do ônibus edição n° 358, fevereiro de 2009

FIGURA 54 – Jornal do ônibus edição n° 375, outubro de 2009¹²⁰

FIGURA 55 – Jornal do ônibus edição n° 379, dezembro de 2009



FIGURA 56 – Jornal do ônibus edição n° 386, abril de 2010

¹²⁰ Em uma das raras vezes em que o contato é incentivado, este se dá na charge de forma regrada, com expressões que não se relacionam em nada com a nossa linguagem coloquial. Vale a pena notar que, em meio ao contato regrado e polido, os sujeitos da charge não se olham. Pergunto-me mais uma vez se trata-se aqui apenas de uma mera coincidência.



FIGURA 57 – Jornal do ônibus edição n° 398, outubro de 2010¹²¹

Outra prática que merece destaque na análise é a prática do dormir. Criticada nas tirinhas, foi uma das mais presentes na observação participante. O tom de ironia das charges retrata a busca do repouso como um problema da viagem: o dormir é aqui retratado como um problema para os demais passageiros, dentro e fora dos ônibus.

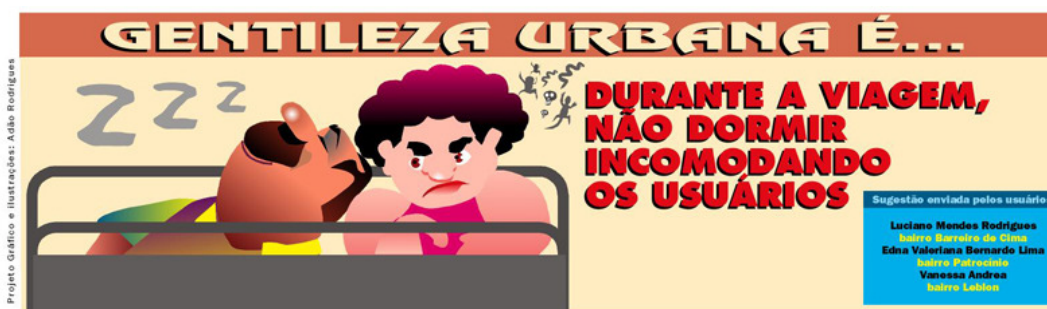


FIGURA 58 – Jornal do ônibus edição n° 340, abril de 2008.



FIGURA 59 – Jornal do ônibus edição n° 397, setembro de 2010¹²²

¹²¹ Mais uma vez a recorrência da seguinte situação: as expressões “com licença”, “por favor”, “desculpe-me” e “obrigado” não vêm acompanhadas do entreolhar dos passageiros desenhados. Tal contato, ao mesmo tempo polido e restrito, acaba se tornando indicador pretendido de “gentileza” e de “urbanidade” nas viagens.

¹²² Quem dorme em todas as situações incomoda alguém. O desenho, ao “carregar nas tintas”, veicula uma idéia de que quem dorme abusa e tem descaso com o outro. O dormir em si e seus motivos não são problematizados em nenhuma das charges.

Normas de “etiqueta” com regramento e mesmo evitação dos contatos. “*Gentileza Urbana É...*” em termos práticos, uma viagem sem contatos, sem sobressaltos. Em termos benjaminianos, uma viagem no tempo da funcionalidade e da monotonia, ou seja, uma viagem sem *Experiência*. Funcionalidade e monotonia cujas premissas são a redução ao máximo dos contatos com o outro, com a experiência de exterioridade, com a prática intersticial de dessegregação, ou, para dialogar com os termos de Janice Caiafa, “gentileza urbana é...” o arrefecimento da “Aventura das Cidades”.

Eixo 4: Práticas de Higiene

As premissas de “assepsia dos contatos” se desdobram na “assepsia dos corpos”, como consta no quarto eixo de práticas identificado nesta pesquisa. Práticas de higiene, tanto das pessoas quanto da conservação do interior dos veículos, são constantemente apresentados nas tirinhas do jornal que se veicula quinzenalmente nos ônibus. Também neste grupo a forma especular é ratificada: são os usuários que estão demandando do Poder Público que se aborde os comportamentos “inadequados” e pouco “assépticos” dos outros passageiros. Desta feita, assim como nos demais eixos identificados, há uma série de prescrições de comportamento para garantir a limpeza, a saúde e a assepsia das viagens, todos estes de responsabilidade exclusiva do indivíduo, no caso, o passageiro do ônibus.



FIGURA 60 – Jornal do ônibus edição nº 339, abril de 2008.



FIGURA 61– Jornal do ônibus edição n° 343 junho de 2008.



FIGURA 62 – Jornal do ônibus edição n° 347, agosto de 2008¹²³



FIGURA 63 – Jornal do ônibus edição n° 367, junho de 2009

Sem ter a pretensão de querer fazer uma análise exaustiva das imagens, chama-me a atenção o fato de quais corpos descumprem a “gentileza” ou é alvo de seus efeitos. Recorrente, em várias sessões, temos a presença de um homem, de meia idade, calvo e obeso. Esta conformação vai se repetir em diversas tirinhas ao longo dos 60 exemplares analisados. Em contraste, podemos observar também os corpos de quem é “gentil”, “urbano” e “sorridente”, como constam nas charges subsequentes.

¹²³ O lixo é colocado com um sorriso: higienismo e docilidade representada pelo Jornal do Ônibus



FIGURA 64 – Jornal do ônibus edição n°371, agosto de 2009¹²⁴

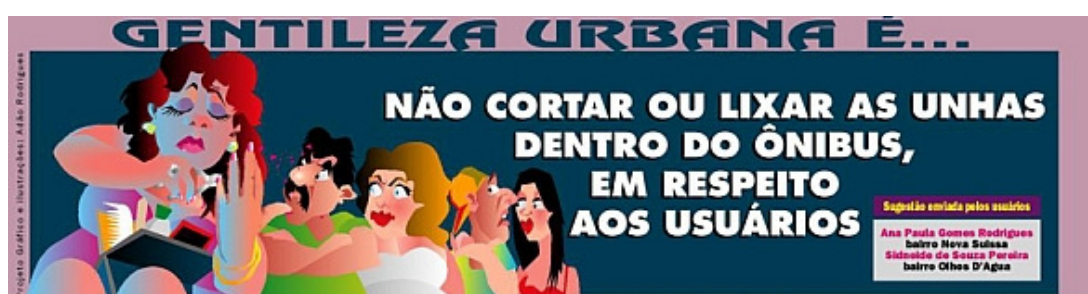


FIGURA 65 – Jornal do ônibus edição n°374, outubro de 2009



FIGURA 66 – Jornal do ônibus edição n°378, novembro de 2009



FIGURA 67 – Jornal do ônibus edição n°378390, junho de 2010

¹²⁴ Os corpos de quem tem práticas de asseio e de quem não as tem são, na mesma tirinha, retratados como sendo bastante diferentes.

Emblemática nesta situação é a charge da edição de número 356, retratada a seguir. A charge apresenta um homem negro com seus pés colocados junto à cabeça de uma senhora de idade. À esquerda temos um homem alto e branco; e uma mulher, com uma boca e dentes desproporcionais ao seu corpo, propiciando também o mau-cheiro no ônibus. Importante lembrar que nesta edição, como já mostrado anteriormente neste capítulo, temos em outra matéria os novos testes de tecnologia de medição dos tempos de viagem dos ônibus pela BHTRANS. Viagens assépticas e controladas são colocadas em contraposição ao mau cheiro imprevisível que é de responsabilidade dos usuários. O que chama a atenção aqui é como o Poder Público assume as “sugestões” dos usuários e como as retorna. Retorna com um caráter discursivo de que o corpo dos usuários pode não estar preparado para as viagens de ônibus. O corpo de quem quebra a “gentileza urbana” quando não é disforme é bem mais caricaturado que os demais desenhos. Temos a produção de uma forma de vergonha, uma prática vexatória: expor os sujeitos que trafegam nos ônibus ao ridículo acaba sendo a principal *estratégia* desta “pedagogia das imagens” que constitui a referida seção.



FIGURA 68– Jornal do ônibus edição n° 356, janeiro de 2009

Cabe ressaltar, mais uma vez, que as situações de mau cheiro tratadas na edição provêm exclusivamente do asseio e higiene dos usuários de forma descontextualizada. O nível de limpeza e conservação dos veículos¹²⁵, bem como todas as questões referentes à superlotação e às inevitáveis sensações de desconforto decorrentes (entre elas a própria sudorese e a falta de ventilação) não são tematizados no referido jornal. Os veículos em questão são tratados como uma

¹²⁵ Na observação participante e na entrevista de Lucas, ambas as situações foram mencionadas: a falta de asseio eventual de um passageiro da linha 3828 em contrapartida ao constante acúmulo de poeira no interior dos veículos, fato este que também pude apreender na observação participante.

abstração, só mencionados quando dos deveres dos usuários para com a conservação dos mesmos, como nas duas charges apresentadas abaixo.



FIGURA 69 – Jornal do ônibus edição n° 341, maio de 2008.¹²⁶



FIGURA 70 – Jornal do ônibus edição n° 387, abril de 2010

Lutas de representação, estratégias e táticas nas “maneiras de fazer”: por uma construção de uma cultura pública DOS coletivos.

Estas seriam, portanto, as principais questões acerca do Jornal do Ônibus: uma *estratégia*, nos termos de Certeau (1994), que busca conformar um certo tipo de sujeito: designado por “*usuário*”, espera-se um conjunto de condutas “ordeiras” nas quais as regras de uma dada representação de polidez implicam em uma agilização dos deslocamentos, bem como uma restrição ao máximo dos contatos com as outras pessoas nos onibus, pressupondo uma representação de transporte coletivo como um somatório de destinos e passageiros individuais.

Concorre para esse quadro não apenas o conteúdo do jornal, mas também sua linguagem imperativa e pragmática que promove um dado esvaziamento das possibilidades de interação, cujas prescrições de comportamento produzem

¹²⁶ Situação inusitada nesta edição, uma vez que temos um crime (a depredação de ônibus) sendo tratada como uma falta de “gentileza”.

representações da convivência entre os diversos indivíduos pela via da moralização¹²⁷. Desta feita o ideal de “*Gentileza Urbana*” preconizado no jornal é a efetivação do ônibus como um não-lugar, destituído de dimensão relacional, identitária e histórica, reduzido a um espaço-tempo de “passagem”.

Cabe problematizar, no entanto, o que os sujeitos fazem com as produções que lhe são dadas ou distribuídas, uma vez que as relações de comunicação são não-lineares. Prova disso se encontra na própria alocação do jornal na arquitetura do ônibus, justo na posição dianteira, aquela menos privilegiada por Reinaldo, Lucas, Flora e Cíntia em seus deslocamentos urbanos.

Lucas não tinha acesso ao *Jornal do Ônibus* à época da observação, pelo fato de sua linha de ônibus ser gerenciada pelo DER-MG e não pela BHTRANS. Já Cíntia, nos conta acerca do jornal alegando lê-lo às vezes, ainda que não lhe atribua grande credibilidade

Ah, pra ser sincera com você.... [acerca do Jornal do Ônibus]. Ah, muitas vezes eles fala que vai melhorar o ônibus. Diz que o ônibus vai vim com rapidez. Aí chega no ponto não vai. É que não vai aumentar a tarifa do ônibus. Pega aumenta. Então, muita coisa que fala aquele jornalzinho, eles não cumpre.

Flora, por sua vez, faz o seguinte comentário sobre o “Jornal do Ônibus”, cuja leitura está condicionada a não haver lugares na parte traseira do ônibus. Distinto da seção “*Gentileza Urbana É...*”, Flora é mobilizada por outros interesses. Interesses de leitura que inclusive lhe possibilitou conhecer o PET e se matricular nele

Ah, eu sempre leio assim é, quando, quando o ônibus tá cheio e não tem como sentar lá atrás, que eu tenho que sentar naquelas cadeirinhas. Ah, eu acho interessante, porque deixa os usuários do ônibus informado, né. Às vezes tem um curso, até mesmo pessoas desaparecidas, que você bate o olho ali. Aí se você conhece a pessoa, você bate o olho ali, você pode ajudar. Tem várias outras coisas. Anúncios, sabe? Igual o anúncio do PET mesmo. Do PET eu vi no Jornal do Ônibus.

¹²⁷ A título de comparação, Augé (1996) também vai mencionar um fenômeno de esvaziamento lingüístico nos não-lugares. Tal esvaziamento se daria, segundo o autor, “*pela baixa competência semântica e sintática média das línguas faladas*” nos não-lugares, resultante muito mais da generalização funcional que propriamente a subversão de uma língua pela outra. Fica a reflexão acerca das similitudes entre estes processos e a “linguagem direta”, os “textos curtos” e de “fácil assimilação”, características tomadas como referência para o Jornal do Ônibus em Belo Horizonte.

Reinaldo está “sempre em dia” com o Jornal, chegando a narrar o caso de uma pessoa desaparecida que seus parentes teriam identificado em um vagão de trem a caminho de Vitória por causa da seção de desaparecidos do Jornal do Ônibus

Sempre. Sempre eu tô em dias ali [com o Jornal do Ônibus]. E houve até um caso interessante, há...no mês de janeiro, no dia quinze, a minha esposa tava numa dessas idas lá pra Vitória, eu trouxe todo mundo aqui na, na praia. Tem um rapaz de dezesseis anos, que disse que foi um pedófilo que sumiu com ele e tava já relacionando com ele e tal. Dando uns presentinhos, não sei o quê e tal. Lá da região das minhas cunhadas. E esse menino sumiu.

E colocaram o nome dele naquele jornalzinho do ônibus. Do mês de novembro até janeiro agora. Tava o rosto dele como desaparecido. Vizinho nosso lá. A minha esposa vai de trem. Diz que quando chegou lá, o dia já tava clareando. Chegando lá em Vitória os meus sobrinhos e tal. O meu menino de treze anos andando dentro do ônibus, disse que viram o rapaz.

Aí os meus sobrinhos, mais o meu menino voltaram no vagão que tava a minha esposa né, e a minha cunhada. Falou assim: “Ô tia, vão lá pra vocês verem o filho da fulana de tal, tá lá no vagão aqui da frente!!” A minha esposa foi discretamente lá e tal, viram que era o menino[...] E aí eles voltaram, procuraram o segurança do vagão, olha pra você vê, que é o guarda da rede ferroviária. Explicaram pra ele o caso [...] O cara não tomou providência. Minha esposa falou, mais a minha cunhada: “Eu não podia fazer mais nada”. Falei: “Ó, você deveria ter disfarçado, pego um celular e me ligado aqui”.

Em todos os sujeitos da pesquisa não houve referência à seção “*Gentileza Urbana É...*”, ainda que algumas de suas representações e práticas (a alocação fundo do ônibus, a agilização da saída do veículo, a redução de contatos sonoros e a evitação dos outros) estejam presentes no cotidiano das viagens de Flora, Cíntia, Lucas e Reinado: “*lutas de representação*” que constituem o agir dos sujeitos na cidade. Sem poder fazer uma afirmação categórica acerca do lugar da seção “*Gentileza Urbana É...*” para os sujeitos pesquisados, a compreensão que tenho é a de que tal seção transita de certa forma e é tensionada nas percepções e práticas dos quatro trabalhadores em questão: tal seção do jornal não lhes é uníssona, como também suas representações não lhe são indiferentes.

Por fim, creio que a aposta (e a educação é antes de tudo uma aposta, que aqui assumo como balizada pelos valores ético-políticos de enfrentamento da lógica do capital e das diversas formas de opressão da condição humana) é a de que nestas *lutas de representação* esteja a possibilidade de ruptura com uma dada racionalidade e funcionalidade prescrita aos sujeitos nas viagens. E que, em uma cultura pública de fato, a participação dos sujeitos na feitura do jornal extrapole o simples envio de “sugestões”. Talvez assim possamos cunhar uma *ágora itinerante*, cuja real “gentileza” seja de fato – para retornar aqui a Arnaldo Antunes – “*não ter cabimento para poder crescer*”.

DESCENDO NO “PONTO FINAL”, MAS EM LUTA POR OUTROS MOVIMENTOS: CIDADANIA, SUBJETIVAÇÃO E DIREITO À CIDADE NOS NOSSOS DESLOCAMENTOS INDIVIDUAIS E (NOS) “COLETIVOS”

Ah, tem uma repetição, que sempre outras vezes em minha vida acontece. Eu atravesso as coisas – e no meio da travessia não vejo! – só estava era entretido na idéia dos lugares de saída e de chegada. Assaz o senhor sabe: a gente quer passar um rio a nado, e passa; mas vai dar na outra banda é num ponto muito mais embaixo, bem diverso do em que primeiro se pensou. Viver nem não é muito perigoso?

É no meio da travessia que o real se dispõe pra gente.

João Guimarães Rosa

Estamos chegando ao “ponto final” deste itinerário de investigação. Final aberto, uma “baldeação” se me permitem dizer, posto que muitos dos aspectos/dimensões que constituem a trama dos deslocamentos urbanos podem e merecem ser mais bem explorados. O “real que se dispôs na travessia” deixa marcas e pistas de outros rios de pesquisa a atravessar.

Faço, portanto, este movimento, de olhar aqui para outras linhas e itinerários de investigação que não puderam ser acessados devido ao tempo, cujos “quadros de horários” institucionais dos prazos da pesquisa entraram em assincronia com estas e outras demandas no decorrer da investigação.

Referindo-me mais uma vez às metáforas benjaminianas do *camponês* e do *marinheiro* presentes na obra *O Narrador*, esta última mobilizou todo um conjunto de situações, e por conseqüência, de aprendizagens com os quais Flora, Cíntia, Lucas e Reinaldo tinham que lidar: as escolhas nas relações com os tempos do deslocar, em especial a escassez de ofertas de viagens em dias específicos; a significação da espacialidade dos veículos; o constante desafio/tarefa de lidar com a alteridade nas viagens, por vezes atraente, por vezes perigosa; a busca do conforto e de quietude no deslocar, tanto no trabalho quanto fora dele; o enfrentamento das representações acerca de sua condição reduzida a usuários dos ônibus. Aprendizagens que se

desdobraram, nos termos de Walter Benjamin, em Experiências que se transmitiram e se adensaram a partir das narrativas dos sujeitos. Aprendizagens também que, dialeticamente, eram derivadas de processos por vezes demasiado desumanos de vida, cotidiano e trabalho. “Enunciações pedestres” e “retóricas ambulatórias” sempre confrontadas com limites e possibilidades de se “escrever” a cidade e a própria vida.

Além destas questões, outras se apresentaram no “navegar” urbano dos sujeitos, mais especificamente relacionados aos seus pertencimentos de gênero, raça, classe social e lugar de moradia. Mesmo na impossibilidade de um maior aprofundamento teórico destas questões, gostaria de apresentar estes “dilemas em trânsito” nos quais o “se-movimentar” de Flora, Cíntia, Lucas e Reinaldo produz e é marcado por representações acerca dos trajetos e das regiões: por consequência, representações acerca deles mesmos. Temos, portanto, no “se-movimentar” de Flora, Cíntia, Lucas e Reinaldo os seguintes dilemas em trânsito nos itinerários destes sujeitos.

Tornando-se um “homem de bem” nos deslocamentos para o trabalho

O deslocar pela Região Metropolitana de Belo Horizonte é repleto de representações acerca dos passantes. Entre estas, temos aqui a questão da violência, cujo medo produz a estigmatização dos sujeitos. Emblemático a esse respeito é o caso de Lucas, cujos deslocamentos para Nova Lima foram marcados de início pela experiência do preconceito e da discriminação. Em suas primeiras viagens a trabalho para Nova Lima se valendo do ônibus da linha 3694 (Cidade Industrial – Nova Lima, posteriormente renomeado como 3828), Lucas se posicionava no ponto de ônibus em frente a Vila Bernardete, no Anel Rodoviário: local em que o motorista se recusava a parar para feitura do embarque.

“Acho que o primeiro a conseguir parar esse ônibus aí nessa BR foi eu... Aí, eles não parava pra mim não, passava direto. Eu dava sinal e eles zumm !!! Iam embora” – afirma Lucas. Segundo ele teve que ir ao ponto final da linha de ônibus que ele utilizava diariamente. Por coincidência, fez isso justo quando pegou um ônibus errado, mas que tinha o mesmo fiscal de linha que o ônibus que ele utilizava.

Perguntou então ao fiscal se o ônibus parava ou não no Anel Rodoviário, pois por três vezes seguidas o veículo “passou direto”. Os motoristas levaram uma queixa e ele explicou que não tinha ido reclamar, mas sim para perguntar. O trocador se sentiu delatado e foi tomar satisfações com ele. Trocador e motorista o viram de capuz e ficaram com medo de assalto, o que fez com que Lucas chegasse três vezes atrasado no serviço. Nomeações dos corpos, dos pertencimentos étnico-raciais (vale lembrar que Lucas é negro), das roupas e dos territórios pelos quais os itinerários dos ônibus trafegam

Ele [o trocador] foi lá falar comigo assim: “Ô, você dedou nós, né!” Eu falei: “Dedei vocês porque?” “É que você falou lá que nós não pára aqui procê, que não sei o quê”. Falou um bocado de coisas. Falei: “Não, eu comentei sim, sobre isso. Mas eu queria saber porque que vocês não paravam aqui”. E [me] perguntou porque que eu estava falando. [Respondi] Porque vocês não param pra mim.

“Não, você tá todo encapuzado, ali de touca e tudo. A gente tem medo de assalto nessa região. Por isso que a gente não pára. Mas como você conversou lá com o rapaz e a gente viu que você é pessoa que não tem nada a ver com o que a gente pensava, aí a gente passa a parar pra você” [resposta do trocador de ônibus ao questionamento do Lucas, segundo depoimento do próprio Lucas]

Eu falei com ele: “Não, pra você ver como é as coisas! Se fosse um cara de terno, gravata, vocês tinham parado! De repente, o cara era até um bandido disfarçado e vocês paravam pra ele. Como eu tava com uma touca, devido o frio, luvas preta na mão, vocês não pararam pra mim. Só que vocês tem que ver uma coisa: você entrou nesse ramo, meu filho, é pra isso! É pôr Deus na frente e ir embora! Num deu sinal você tem que parar, não tem? Então, é a vida de cobrador, de motorista, do dia-a-dia de todo mundo que trafega, pega ônibus. Não pode ficar fugindo disso. Que você me prejudica. Você vê, essas três vezes que vocês não parou pra mim, eu cheguei atrasado no emprego”.

Apesar do desconforto, Lucas afirma não ter se sentido ofendido com a situação, até porque ele é de certa maneira partidário e praticante destas mesmas representações

Não, eu não me senti [ofendido] não [com a atitude do trocador e motorista]. Porque eu acho que, a cabeça, né, pensa mil e uma coisas. Agora, por você não ser uma coisa, é meio esquisito. Acho que até eu pensaria dessa forma. Né, de estar num lugar que eles conhecem como fama de assalto, que antigamente era mesmo. E nessa época, era bem a época, passado um tempo, morreu os cara que fazia isso mesmo, entendeu? Então, eu não me senti ofendido não, por eles terem pensado isso não. Inclusive quando ele falou assim pra mim: “Por a gente ver que você conversou lá com o rapaz no final, com o fiscal. Aí a gente passou a parar pra você, porque a gente vê que você não é pessoa errada”. Quer dizer, se fosse um cara torto, um cara errado ele não ia lá no final, né, conversar com alguém, porque que ônibus não parava lá. Eu falei assim: “Mas corre o risco também de uma pessoa má tá do meu lado e se aproveitar E aí?”

Agora que Lucas é “reconhecido” pelo trocador e motorista como um “homem de bem”, eles param sempre para ele na ida e o deixam à vontade inclusive para dormir no seu retorno para casa. Impossível não mencionar aqui acerca das minhas sensações como pesquisador em relação ao Anel Rodoviário. Um extenso corredor que, com poucas formas de acesso para a sua travessia, divide a Região Oeste de Belo Horizonte (no qual se encontra o Buritis, bairro de classe média no qual eu residia no período da pesquisa) e Bonsucesso/Vila Bernardete (região de moradia de Lucas). Neste sentido, tem-se o paradoxo: o “Anel” Rodoviário que recebe a denominação de algo que “liga” acaba por ser mais um “cinturão” que separa, de forma material e simbólica, duas realidades sociais diferentes. Pergunto-me se o motorista e o “trocador” em questão teriam receio em parar o veículo para embarque na pista oposta do Anel Rodoviário.

Esta “demarcação” de territórios também orienta Lucas nos seus deslocamentos dentro do próprio bairro. O mesmo processo de demarcação de identidades e mecanismos de construção do OUTRO é o que faz Lucas me “preparar” para a investigação, demarcando meu pertencimento naquele território como alguém que não está envolvido no tráfico de drogas. Procedimentos que vão desde a definição dos locais de espera para o início da pesquisa (evitando as ruas “cabulosas” da favelinha) até mesmo o andar junto ao seu lado, de forma a não ser associado com a figura de traficante ou comprador/usuário de drogas. Nas palavras de Lucas

A gente vive do serviço pra casa, casa escola, igreja, que eles conhecem a gente como evangélicos e tudo. Eles respeitam, né. Então, quem vem na casa da gente, eles fala: “lá, aqueles falam a mesma língua. Esse cara é gente boa, que é parente de fulano lá”. Tipo assim, se você for aqui na casa de um cara que é traficante, tudo muda. Aí o cara vai achar que você tá indo lá comprar ou então querendo tomar o ponto dele. Eu penso dessa forma, né?

Questão que me toca, tanto na observação participante quanto na entrevista, é a demarcação territorial, de uma necessária distinção entre a “favela” e a “não-favela”, sendo que a primeira, na narrativa de Lucas, são “as casas ‘emboladas’ “mais pra cima” (Narrativa NO deslocamento, 24 de abril de 2008). Lucas imprime de certa maneira a mesma demarcação que sofreu do motorista e do trocador do ônibus que ele embarca todos os dias. Fico a pensar em que medida a nomeação de um espaço constitui o deslocar e vice-versa, na qual homens e mulheres precisam ser de um lugar e não em outro. Emblemática neste sentido a reflexão de Milton Santos:

Pensamos, antes de tudo, que o espaço não é uma estrutura de aceitação, de enquadramento ou coisa que o valha, mas uma estrutura social, como as outras. Consideramos também que o valor do homem, assim como o do Capital em todas as suas formas, depende de sua localização no espaço [...] As condições “geográficas” são, indubitavelmente, condições sociais, porém de um tipo particular. O problema da dialética de classes, não há dúvida, sempre se acha presente, mas a diversidade (enorme) de situações espaciais de classe também constitui um problema. [...] Indivíduos que disponham de uma soma de capital, formação cultural e capacidade física equivalente, ocupados num mesmo tipo de atividade – para não falar senão dessas qualidades comuns – são, sem embargo, dotados de possibilidades efetivas sensivelmente desiguais, *conforme os diferentes pontos do espaço em que se localizem* (SANTOS, 2007, p.108, grifos meus.)

Ser “evangélico” é “não ser traficante”. À medida que a construção e afirmação de um pertencimento religioso, além de “protegê-lo” da violência também lhe permite construir a distinção do OUTRO – que de certa forma é uma proteção também, da ordem do simbólico – que, por conseqüência, solicita também uma demarcação territorial, de uma necessária distinção entre a “favela” e a “não-favela”. Região da “favela” justamente onde ele se sentiu discriminado por não ser atendido três vezes pelo motorista e pelo “trocador” dos ônibus, alegando insegurança. A nomeação de um território constituiu o deslocar de Lucas, que acaba por ser colocado mais uma vez diante de uma tomada de decisão, de uma nova “regra de cálculo” – desta vez,

o “cálculo” *tempo de deslocamento* (que se reduz bastante ao escolher embarcar de ônibus na entrada da Vila Bernardete) X *risco de estigmatização*.

Lucas precisa construir pra si um mecanismo de distinção em relação aos “Outros” que habitavam o mesmo bairro/região em que ele morava. Estratégia de distinção que se dá pela demarcação de “fronteiras imaginárias” e pela afirmação de seu pertencimento evangélico. Construção do “Outro” que se dá também pelos bens de consumo que compunham o interior da casa do Lucas. E, entre esses bens que “integram” Lucas na sociedade de consumo encontra-se o automóvel. Considerado por Lucas uma “Graça de Deus” (devido, entre outras coisas, à economia de tempo propiciada em seu deslocamento para o trabalho, que cai de 45 para 20 minutos), fala do medo que possui da perda de seu veículo

Aqui é meio complicado pra você sair. Até porque eu tenho esse carrinho aí e você sai tudo, mas com a orelha em pé, né! Hoje em dia você tem um Fusquinha, o cara já cresce o olho. Igual vejo reportagem aí: saiu, assaltou um tal, fulano de tal, matou. Entendeu? Então isso deixa a gente meio...entendeu? Inseguro pra sair. Igual aqui...eu não tenho vontade assim de, a não ser para um lugar que alguém tá indo, conhece muito, que eu tô indo com uma pessoa que me passa confiança do lugar. Igual, eu não tenho coragem de pegar aqui e ir pro Rio Acima¹²⁸, que dizem ter uma cachoeira muito boa! Eu não tenho coragem de chegar lá e ficar lá à vontade, tranquilo, porque como tá a violência hoje em dia... É. Até mesmo andar de carro por aí de noite, trás uma cismazinha, entendeu?

Elementos que vão tornando Lucas um “homem de bem” que, se permite a paródia, “diga-me como andas, que te direi quem és”. “Andar” aqui representado por Lucas em uma perspectiva individual, uma vez que não entende os processos de discriminação pelos quais sofreu como um problema do seu coletivo de moradores da região: estes últimos são os “outros” que justificam, em última instância, sua própria segregação espacial e temporal de apropriação da cidade de Belo Horizonte. Tensionamentos na vida de Lucas no que se refere ao seu Direito à Cidade, pois, se de um lado sua concessão ao imprevisível permite a amizade e a Experiência da alteridade/exterioridade nas viagens de ônibus residência-trabalho, por outro tem seu direito inviabilizado/ameaçado na própria região de moradia devido a tais

¹²⁸ Cidade pequena pertencente à Região Metropolitana de Belo Horizonte, na qual encontra-se um conjunto de córregos, sítios e cachoeiras. Enfim, a mesma paisagem ambiental tão admirada por Lucas em seus deslocamentos residência-trabalho.

processos de segregação. O que nos convoca a futuros desafios de investigação, nos quais a análise da tríade território/pertencimento étnico-racial /deslocamento se faça presente para aprofundar o conhecimento destas relações.

Ser mulher e ser “do bairro”: gênero e violência nas escolhas dos trajetos

Preconceito, discriminação e segregação espacial estão intimamente relacionados ao problema da violência, cujo medo e formas de enfrentamento se manifestaram de maneira singular nas mulheres, mais particularmente nos trajetos de Flora.

Flora foi vítima de vários assaltos, muitos deles próximos à sua casa. Chegou a presenciar pessoas executadas na esquina de sua residência. Flora fala de seu pânico ao ter que sair de sua casa todos os dias, por conta da violência promovida pelo tráfico de drogas. Marca de seu pertencimento de gênero e das várias experiências que sofreu ao longo da vida, Flora se apropria da presença do pesquisador e da situação de pesquisa para efetuar seus trajetos até o Padre Eustáquio

Quando você falou da pesquisa, eu logo cheguei pra você e falei; “Ah, ó, se você quiser me acompanhar, eu aceito. Não sei o quê?” Né! Aí é, mas assim, eu gosto sempre de andar acompanhada. E até mesmo assim, eu me sentia mais segura quando você tava me acompanhando, porque em certos lugares... Igual aquela vez, que eu cheguei a comentar com você, né. Que a gente já ia passando debaixo do viaduto [no bairro padre Eustáquio, cruzando a via Expressa]... que eu passei sozinha, que eu...devido a ter que passar naquela favelinha, que eu tinha medo. E tando com você, eu me sentia mais segura.

Situações de constrangimento também em seus deslocamentos de ônibus pela Avenida Antônio Carlos, nos quais a condição feminina lhe tornava alvo de assédios em meio às viagens

E...e também no ônibus, tem uma coisa que eu detestava, por isso eu passei a andar, procurar andar sempre em ônibus vazio e sempre é, andar assim é...atrás. Quando o ônibus tá cheio, principalmente homem, a gente pega o ônibus e aqueles homens vem, sabe? Tirando casquinha nocê...relando nocê. Então eu detestava. Eu várias vezes cacei confusão dentro do ônibus, pelo fato de eu ver que a pessoa, não era totalmente que o ônibus tá cheio [o motivo do encostar]. É. Tava querendo aproveitar mesmo. Falava. Isso daí, eu sempre... Nessa hora eu não tenho timidez. Eu falava, eu xingava. Teve uma época do...quando eu trabalhava lá no...no...na Antônio Carlos, que eu passei a andar com alfinetinho na bolsa, sabe? Quando eu via que o sujeito tava aproveitando, eu pegava o alfinetinho e punha assim ó [movimento/gesticulação explicando a alfinetada]. Na hora que ele vinha encostando, eu... Enfiava sem dó. Aí ele vinha me xingar. Eu falava: “Não. Isso é pra você aprender a respeitar os outros dentro do ônibus”. Geralmente eu sempre brigava. Sempre, sempre, eu vinha em pé e sempre, sempre tinha um engraçadinho pra fazer essas coisas. Não era só comigo não. Era várias mulheres.

Pertencimentos de gênero e medo da violência que definem as ações de Flora no trajeto, como consta nesta narrativa DO deslocamento, realizada em meio às viagens do dia 15 de novembro de 2008, acerca de seu retorno para casa de uma das aulas do PET, cuja turma de Flora tinha suas aulas na Escola Sindical Sete de Outubro

Flora conta que choveu na quinta à noite [dois dias antes desta nota] e ficou presa até quase 11h [23h] na Escola Sindical. Depois de um tempo saiu do prédio com chuva mesmo. No retorno, sozinha à noite, vê um homem correndo em sua direção. Corre dele, de medo. Ele continua correndo, até que em determinado momento, ele “dobra a esquina”. Aí, ela conclui que “ele estava correndo da chuva e eu pensava que ele estava correndo atrás de mim. (Nota de campo, 15 de novembro de 2008)

Pertencimento de gênero este que, se por um lado interdita trajetos em função do medo, a ponto de precisar se valer da figura do pesquisador – um “homem que acompanha” – por outro lado este pertencimento não é o único balizador nas escolhas dos trajetos supostamente mais seguros. Emblemático neste aspecto é o retorno do trabalho no dia 15 de novembro de 2008, data em que sua linha de ônibus (Linha 3051, Flávio Marques Lisboa – Savassi) foi suprimida de funcionamento por não operar nos domingos e feriados. As dificuldades de deslocamento entre seu bairro e a cidade alteram o olhar de Flora sobre a minha pessoa na condição de pesquisador. De “homem que acompanha”, eu me torno

agora “alvo fácil”, em função de outro tipo de pertencimento, qual seja, ser ou não ser “do bairro”. Flora nesta ocasião confirma e diz que, mesmo com o serviço de táxi 24h, não seria garantido o meu retorno à minha casa por falta de veículos, e me pede que não prossiga da Estação Diamante até seu bairro, pois eu como pesquisador poderia ser abordado em Flávio Marques Lisboa. Nas palavras de Flora naquele episódio

Eu sou mulher [respondendo ao meu questionamento sobre o perigo de concluir a viagem sozinha pra casa], mas eu sou do bairro!!!. Você não é do bairro!!! Você pode ser abordado!!

Possibilidade de assalto mediante ao fato de não pertencer àquele território, fato este, segundo Flora, perfeitamente “legível” com base no meu vestuário, em última instância do meu próprio corpo, utilizado no dia da observação:

Eles vão saber que você não é do bairro. Porque os jovens do bairro, os boys, têm um jeito de vestir que é diferente do seu.

Situação de violência que também faz com que Flora constitua um necessário “Outro” como mecanismo de distinção. Morando no bairro Flávio Marques Lisboa, geograficamente não muito distante dos bairros Bonsucesso/Vila Bernardete, Flora exerce o mesmo processo de marcação de uma distinção de sua região em relação a de Lucas, como conta na seguinte nota de campo, em que a fronteira da “favela” e da “não-favela” torna-se processo indispensável à sua subjetivação

Ao passar do ônibus na altura da Vila Bernardete, cometo um “deslize” no protocolo de ética e digo que ali é a região onde Lucas mora. Flora com ar de espanto, diz:

– Ali é favela. Você vai lá?

Respondo que sim. Poucos metros à frente, no entanto, Flora mostra o sítio em que o ex-companheiro de sua irmã vivia, onde ela, a irmã e os amigos freqüentavam a piscina e faziam os churrascos (Notas de campo, viagem de Flora, 10 de dezembro de 2008).

Violência propiciada pelo narcotráfico de um lado, mas principalmente, pelo esvaziamento da vida pública, sendo que um é consequência do outro, reciprocamente. A esse respeito, Jacobs (2000) analisa a questão da segurança nas

ruas. Ainda que seu escopo de discussão se refira às cidades norte-americanas, suas análises guardam pertinência com o que ocorre nos deslocamentos de Flora e de outras pessoas na região do Barreiro em Belo Horizonte.

A primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar sua necessidade. É mantida fundamentalmente por uma rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados. (p.32)

Para tanto, a autora aponta a importância da presença de “olhos sobre a rua” (“eyes upon the streets”), “olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua” (op.cit., p.35), ponto chave para o combate da criminalidade urbana

Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou o lado morto para a rua ou deixá-la cega. (ibidem, p.36).

A segurança das ruas é mais eficaz, mais informal e envolve menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando as pessoas as utilizam e usufruem espontaneamente e estão menos conscientes, de maneira geral, de que estão policiando (ibidem, p.37).

A autora a esse respeito faz uma análise do papel da iluminação pública que, apesar de importante, não possui a menor serventia na ausência de “olhos” para contemplar as ruas e demais espaços públicos

O valor da iluminação forte nas ruas de áreas apagadas e desvitalizadas vem do reconforto que ela proporciona às pessoas que precisam andar nas calçadas, ou gostariam de andar, as quais não o fariam se não houvesse boa iluminação. Assim, as luzes induzem essas pessoas a contribuir com seus olhos para a manutenção da rua. Além do mais, como é óbvio, a boa iluminação amplia cada par de olhos – faz com que cada os olhos valham mais porque seu alcance é maior. Cada par de olhos a mais e qualquer aumento em seu alcance representam um trunfo para as áreas apagadas e desvitalizadas. *Porém, as luzes não têm efeito algum se não existir olhos e não existir no cérebro por trás dos olhos a quase inconsciente reconfirmação do apoio geral na rua para a preservação da civilidade. Quando não há olhos atentos, podem ocorrer crimes horrorosos em público, e ocorrem, nas bem iluminadas estações do metrô. Quase nunca ocorrem crimes em salas de espetáculo escuras, onde muitas pessoas e muitos olhos estão presentes. As luzes da rua podem ser comparadas àquela famosa pedra que cai*

num deserto onde não há ouvidos para ouvi-la. Será que faz barulho? Sem olhos atentos para enxergar, a luz ilumina? Para fins práticos, não. (op. cit., p.43, grifos meus)

Colocando em diálogo o retorno noturno apreensivo de Flora e a idéia de “Olhos Sobre a Rua” colocada por Jane Jacobs, penso que o estabelecimento da violência também se dá pela não circulação dos meios públicos de transporte, no caso, os ônibus. Mais do que circular pelo centro e pelos bairros, os ônibus carregam a possibilidade de “olhos em movimento sobre as ruas”, em um fluxo constante de tempo de exposição de passageiros e transeuntes. Circulação restrita, por vezes suprimida de veículos – como foi o caso desta data de observação – que, para além da “asfixia das ligações” com o resto da cidade, cria vazios de vida pública nos próprios bairros, o que acaba por contribuir para a ocupação da violência pelo narcotráfico. Dialogando com Kowarick (1979), temos na espoliação urbana dos bens de consumo coletivo também a espoliação da segurança e do pleno direito de ir e vir das pessoas, em especial as mulheres.

Cabe lembrar que a linha 3051 (Flávio Marques Lisboa – Savassi) liga justamente o bairro de Flora a uma das regiões da cidade mais apreciadas esteticamente por ela e sua irmã Cíntia, mesmo em situação de trabalho. Em que medida a organização do transporte coletivo de BH é também balizado por um processo de segregação socioespacial? De maneira diferente do erguimento de uma “Cidade de Muros” (como denuncia CALDEIRA, 2003)¹²⁹, uma determinada estrutura do transporte coletivo também pode “asfixiar” possíveis ligações entre regiões da cidade de classes sociais diferentes. Ao dialogar com estudo de Teixeira; Souza (2003) acerca da distribuição das classes sociais na RMBH teríamos a seguinte situação, que sugere mais uma vez que “a senha de acesso à cidade” de muitas trabalhadoras seja restrita aos serviços domésticos. Ponto de partida para futuras reflexões e investigações:

¹²⁹ A este respeito, temos aqui um paralelismo perfeitamente possível de ser realizado entre os estudos de Caldeira (2003) sobre os “enclaves fortificados” e a “socialização entre os iguais” construída na cidade de São Paulo com a “asfixia”/restrição das ligações entre os pontos da cidade pertencentes a classes sociais diferentes em Belo Horizonte, tais como a supressão da linha 3051: Flávio Marques Lisboa (residência de Flora) – Savassi (serviço de Flora e Cíntia, um dos corações de vida comercial e cultural do centro de Belo Horizonte).

A elite dirigente é o grupo social mais seletivo ao morar, concentra-se em número reduzido de unidades [espaciais], quase sempre na Zona Sul [da cidade de Belo Horizonte], e tem como vizinhos profissionais de nível superior, empregados ou autônomos. De seus espaços estão excluídos os trabalhadores manuais, sejam operários de qualquer setor, sejam os trabalhadores de sobrevivência, *mas não os dos serviços domésticos* (TEIXEIRA, SOUZA, 2003, p.37, grifos meus).

As unidades espaciais [da Região Metropolitana de Belo Horizonte] não são espaços uniclassitas, presididos por uma lógica de guetos, mas a distribuição de grupos sociais está longe de ser aleatória, como se o espaço metropolitano fosse socialmente indeterminado. Ao contrário, há um padrão social de moradia que se define nas relações sociais, que se concretizam, no espaço, em relações de vizinhança e segregação (op.cit., p. 40).

O pertencimento de gênero de Flora, cujo “ethos doméstico” se prolonga nas suas práticas de trabalho quase como uma indistinção; o temor da violência resultante da criminalidade e o esvaziamento/precarização da vida pública do bairro; as situações de constrangimento e desconforto vivenciadas dentro do ônibus; a oferta precária das viagens (em especial a supressão de uma de suas linhas aos domingos e feriados). Temos aqui uma “*pedagogia da reclusão*” que, ainda que comporte a dimensão de Flora como sujeito de escolha, subtrai sobremaneira a *Experiência da Exterioridade* (Caiafa, 2002, 2007) e o próprio *Direito à Cidade* (Lefebvre, 2006). Em especial no dia 15 de novembro, dia em que a “Proclamação da República” ilhou a cidade. O *Direito à Cidade*, na forma mais básica de seu acesso, foi precarizado. No feriado que consagra a (coisa) pública brasileira, Flora tem o espaço público subtraído em suas condições concretas de produção e apropriação.

“Pedagogia da reclusão” que, por sua vez, dialoga com uma “territorialização da violência”, conjuntamente a uma “sazonalidade da violência”, na qual certos locais apresentam “horários inadequados” de se transitar, como no caso emblemático da Praça Marabu. Sem querer estabelecer aqui qualquer relação simplista de causalidade, há que indicar que o “pico de violência” noturna da referida praça coincide com a escassez de oferta de viagens dos ônibus que atendem aquela região: menos “olhos e veículos nas ruas”, parafraseando Jane Jacobs.

Tal “pedagogia de reclusão”, no caso específico de Cíntia, recebe tonalidades mais fortes nas “lutas de representação” (CHARTIER, 1991) em torno do gênero feminino, em que seu deslocar-se pela cidade é sancionado, tanto nos seus trajetos como na sua forma, sempre pelo outro (no caso, seu noivo) como consta neste episódio ocorrido na viagem de 7 de agosto de 2008, que instiga a futuros diálogos entre estudos de gênero e as diversas áreas que problematizam a questão urbana brasileira

Cíntia recebe ligação de celular do namorado, só que de outro número (na altura do bairro Betânia, região Oeste de Belo Horizonte), de forma que ela não o identificou imediatamente. Disse que este namorado “é sério, sistemático, não bebe como o ‘ex’, que sumiu depois que ela descobriu a outra mulher dele e o filho no Espírito Santo”. Mas receia o controle deste outro namorado e uma briga entre ele e o ex-dela.

O acesso “feminino” à cidade, tanto de Flora quanto de Cíntia, seria possível pela contrapartida delas terem que levar “o mundo “privado/doméstico” junto consigo. “Mundo doméstico” que, paradoxalmente, “subtrai certas cidades” e vira “senha de acesso” a outras, mediadas pela localização das casas a limpar. Desta feita, a luta pelo *Direito à Cidade* é, portanto, correlata à luta pela dignidade do trabalho feminino. Ainda que esta pesquisa não tenha em tempo hábil incorporado parte do acúmulo dos estudos de gênero, penso ser relevante apontar os posicionamentos de Ricardo Antunes, ao discutir as metamorfoes do mundo trabalho, sobre o lugar político do trabalho feminino. Para o autor

a “presença feminina no mundo do trabalho nos permite acrescentar que, se a consciência de classe é uma articulação complexa, comportando identidades e heterogeneidades, *singularidades* que vivem uma situação particular no processo produtivo e na vida social, na esfera da *materialidade* e da *subjetividade*, tanto a contradição entre o *indivíduo* e *sua classe*, quanto aquela que advém da relação entre *classe* e *gênero*, tornaram-se ainda mais agudas na era contemporânea. A *classe-que-vive-do-trabalho* é tanto masculina quanto feminina. É portanto, também por isso, mais diversa, heterogênea e complexificada. Desse modo, uma crítica do capital, enquanto relação social, deve necessariamente apreender a dimensão de exploração presente nas relações capital/trabalho e também aquelas opressivas presentes na relação homem/mulher, de modo que a luta pela constituição do *gênero-para-si-mesmo* possibilite também a emancipação do gênero mulher (ANTUNES, 1997, p.46, grifos do autor)

Questões de gênero, raça/etnia, violência e territorialidade que demandam o entrecruzamento dos diálogos destas dimensões, bem como a apropriação de outros estudos já realizados sobre estas temáticas que tenham como pano de fundo as cidades latino-americanas: pauta de trabalho para compor os itinerários de investigação posteriores.

Os “passantes recorrentes” nas viagens: pensando novos itinerários de investigação.

Outro ponto para futuros itinerários de investigação é a recorrência de alguns “passantes” em determinadas linhas de ônibus. A presença de certas linhas de ônibus me apresentou pessoas muito semelhantes durante a observação. Como é o caso da linha 3828 (Cidade Industrial-Nova Lima), utilizada por Lucas. Os usuários desta são predominantemente homens e são marcados por uma grande homogeneidade étnico-racial. Destaca-se o aspecto “curtido” da pele dos trabalhadores que se deslocam nesta linha: “marcas” dos corpos transportados pelo ônibus. Cenário semelhante de homogeneidade se dá no retorno para casa de Reinaldo, na linha 30 (Estação Diamante – Centro): mulheres em esmagadora maioria no interior do ônibus, semelhantes na vestimenta, nos cabelos presos voltados para trás e nas sacolas plásticas que constituem seus pertences. “Você pode ver pela aparência delas” [que elas são cozinheiras ou domésticas] – diz Reinaldo. Os ônibus, no decorrer da pesquisa, “têm gênero”, assim como “têm raça/etnia”. Interpretar essas configurações constitui um desafio futuro de investigação.

A pesquisa aqui se debruçou sobre quatro sujeitos adultos (Lucas, o mais novo, possui 29 anos). Pertencimentos geracionais semelhantes que balizam suas escolhas de deslocamento e apropriação da cidade. O que nos desafia, em novos itinerários de pesquisa, a pensar como outras gerações pertencentes à classe trabalhadora se apropriam e produzem subjetividades no deslocar-se pela cidade. Chamo a atenção aqui para a questão da juventude, que possui por parte dos quatro sujeitos pesquisados representações bastante negativas, bem distantes da sua condição de sujeitos de direitos. Flora conta dos jovens que embarcam sem pagar passagem pela linha 325 (Flávio Marques Lisboa- Estação Barreiro):

Você vai ter o que escrever desta linha. A gente nem consegue descer, porque eles entram pela porta de trás. Eles ainda vão desativar esta linha 325, porque poucos vão pagar. Aí os justos pagam pelos pecadores. (Flora, narrativa DO deslocamento, 28 de agosto de 2008).

No horário de saída da escola é um horror. Você nem pode descer do ônibus porque eles sobem pela porta de trás” (Flora, 20 de setembro de 2008).

Reinaldo também fala de seus conhecimentos das linhas e da dificuldade de algumas delas por causa dos jovens da vila/favela, perto da PUC Barreiro, que entram sem pagar pela porta da frente. (Reinaldo, 14 de agosto de 2008). Marcas geracionais articuladas com marcas de classe social.

Cíntia fala de problemas com a violência dos “pivetes” no interior do veículo

Ah, mas aqueles pivetes!! Entra dentro do ônibus. Só falta quebrar os ônibus. Uma falta de educação. Se a gente tiver é...coisa, eles empurra a gente.

Pertencimentos geracionais que se dão em uma das poucas capitais brasileiras que, até o momento da realização da pesquisa, não possui qualquer subsídio para a juventude e para os estudantes se deslocarem, o que conforma um campo tenso de luta de representações em torno do direito à cidade. Campo de lutas que se constitui em fecundo itinerário de investigação a se trilhar.

Os “Outros Possíveis” de Flora, Cíntia, Reinaldo e Lucas: pensando educação, deslocamentos urbanos e Direito à Cidade

Se como “marujos” os sujeitos da pesquisa deparam-se com os dilemas apresentados anteriormente, como “camponeses” que “viajam no tempo” (um tempo, sob certo aspecto, espacializado), Flora, Reinaldo, Lucas e Cíntia alimentam seus projetos: seus “outros possíveis” que apontam para itinerários de vida e apontam para uma “outra” cidade.

Reinaldo fala de seus planos após a formatura do PET: as possibilidades de “fazer o segundo grau na Escola Estadual Francisco Bicalho (a mais próxima de sua residência) e o desejo de fazer curso de inglês”. (Reinaldo, narrativa NO deslocamento, 11 de dezembro de 2008). E anuncia “outros possíveis” para a sua região, com suas formas específicas de efetivação

Se eu tivesse o poder nas mãos de decidir logo a parada, era o metrô chegar até no Barreiro ou passar [próximo ao Barreiro], já que tem ferrovia lá pela aquela região mesmo [nas proximidades do Barreiro]. Lá pela fronteira para Ibirité [cidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte, contígua à região do Barreiro]. Então, lá no Barreiro já tem os trilhos. A ferrovia já tá pronta e tal. É só o lado político. O que eu faria, no caso de tá na política, seria resolver a parada. Ou tentar pelo menos, né. Eu iria insistir. (...) Mas então seria o metrô pra região do Barreiro, entendeu? Vê bem. Com essa eleição do prefeito Márcio [Márcio Lacerda, da coligação PT-PSB-PSDB], que também foi outro que falou na, na, no metrô. Foi duas coisas. O metrô estender um ramal até o Barreiro e o hospital lá na região do Barreiro. Mas, muitos outros políticos aí, uns quatro ou cinco prefeitos, né. Candidatos à prefeitura já falaram: “Não, eu sendo eleito, eu vou tocar o hospital e tal”. Felizmente parece que dessa vez, o hospital vai sair.

É o metrô [maior demanda na visão de Reinaldo]. O hospital já foi definido e já está bem da, da, do atendimento médico-hospitalar. A região do Barreiro tá sendo... continua sendo referência pra Belo Horizonte. Então seria mesmo o metrô porque as demais infra-estrutura até agora me deu tranquilidade para continuar ali e eu pretendo encerrar por ali a [vida]... Já com os filhos, né, que passaram por ali. Todo mundo estudou por ali, Graças a Deus. Então não [pretendo mudar]..pretendo ficar quietão no Barreiro. Encerrar [a vida] no Barreirão.

Flora também alimenta seus “outros possíveis”: ser avó, se tornar uma advogada e mudar para o interior, em especial Antônio Dias (cidade do interior de Minas Gerais próxima às cidades de Nova Era, Timóteo e Coronel Fabriciano), cidade na qual ela vai passear. Um Barreiro sem violência constitui, implicitamente, seu “desejo” de cidade quando da pretensão de sua mudança para outro lugar

Agora pra ir pra outro bairro, eu fico aqui mesmo. Mesmo com a questão da violência. Que a violência aqui, até então, eles tem atacado, bandido ataca bandido. Pelo menos até agora. Graças a Deus, gente de bem não. Assim, tirando os assalto que eu sofria, mas também não era gente da região, pelo fato que eu te relatei.

Ambigüidades presentes nas leituras e sensações de maior ou menor pertencimento do Barreiro, que por sua vez, orienta seus movimentos e suas ações cotidianas. Flora fala que vai sentir saudades do PET, pois tinha o que fazer à noite. Pretende continuar a estudar à noite na Escola Estadual Francisco Bicalh, e concluir o segundo grau.

Lucas deseja uma vida “controlada”, não quer ser rico. Tem como projetos entrar na Polícia Civil. Tem vontade de trazer sua mãe para em Belo Horizonte para ficar junto a ele, ou, em última instância, ir com a esposa para a Bahia cuidar dela. À época da entrevista, estava esperando um filho de sua esposa. Em relação ao olhar que tem sobre sua região, Lucas narra também que, se pudesse, aumentaria o policiamento e o combate à violência, apesar da sua percepção de que esta tem diminuído na sua região. Violência esta que não apenas define as formas de deslocamento de Lucas nos bairros Bonsucesso/Vila Bernardete, como também o levou a “orientar o pesquisador”, no caso, a minha movimentação dentro do bairro, que “não pode ser de qualquer jeito”. No entanto, fala da redução da violência com a morte ou a prisão de “quem é perigoso”, apenas aconselhando que “quem está envolvido hoje é só não mexer que é tranquilo”. Um bairro sem violência constitui os seus projetos de cidade.

Cíntia se admira com os prédios do bairro Sion: “Ah, eu ficava imaginando: Ah, os prédios bonitos, ah eu com uns prédios desses!” – afirma. Também faz menção ao bairro Buritis, onde mora uma amiga, definindo-o como

Um bairro que tem muito lazer, igual lá. Lá tem muitos barzinho. Muitas é...lanchonete. muito é...é..lugar que tem música ao vivo. Então é um ambiente alegre.

Tranquilidade, infra-estrutura e lazer/vida social. Ideais de cidade pra Cíntia, que em vias de se casar e ter um filho também alimenta a esperança de ter “liberdade com cuidado”.

Projetos de cidade, de urbanidade e de vida que dialogam com a idéia de Direito à Cidade de Lefebvre, na qual a cidade é *obra* (no campo do valor de uso) mais que *produto* (inserido no valor de troca).

Condição de obra sobre produto que, por ser abrigo do lúdico e do imprevisível, base para a realização da Festa, precisa sofrer necessariamente um deslocamento no plano político e estético. Uma estética que se contraponha à funcionalidade que instaura o tempo da monotonia e subtrai a ação criativa dos sujeitos, expressa inclusive nas representações praticadas nos/pelos suportes letrados veiculados pelo Poder Público de Belo Horizonte no interior dos veículos, bem como na organização dos horários de partida dos mesmos. Ponto fundamental na transformação de cidades e sociedades *dromocráticas* em cidades e sociedades *democráticas*, estas últimas contendo Mercúrio e Vulcano em prol da afirmação da vida e da liberdade, em uma polirritmia que aponte para a emancipação e não para a reificação.

Em meio a processos societários em torno do ato de dirigir, temos a tensão entre a afirmação e a resistência à primazia do deslocamento individual, seja pelo transporte motorizado em si quanto pelas formas individualizantes de se apropriar do transporte coletivo. Assim, faz-se necessário a superação da concepção restrita de “usuários” em prol da noção de *cidadãos*, ou seja, de *sujeitos coletivos de direitos*, instaurando outros critérios políticos, éticos e estéticos que confrontem e superem a lógica do capital e da rentabilidade no provimento de transporte público nas cidades brasileiras e latino-americanas.

As questões acima nos remetem a um olhar sobre os processos educativos que se dedicam sobre o fenômeno do trânsito nas cidades brasileiras. O que remete à necessidade de, mais que uma “*Educação PARA o Trânsito*”, como se este último se manifestasse de forma substancial e a-histórica, caberia uma “*Educação Coletiva DO Trânsito*”, em que a própria noção de fluxo fosse tratada como questão política. Nesta, a questão da fluidez e dos sentidos do deslocar nos nossos processos sociais e culturais se constituiriam em arena pública de discussão, politizando as velocidades metabólica e tecnológica, nos termos de Paul Virilio. Pauta para um debate ético e político acerca do lugar que ocupam nossos artefatos técnicos de deslocamento, bem como dos ambientes para eles concebidos.

Em relação aos quatro sujeitos pesquisados, podemos perceber que, como estudantes de EJA, possuem processos de subjetivação ancorados bem longe dos bancos escolares. O trabalho aqui aparece ao mesmo tempo como senha de acesso a certas “cidades” e à interdição de “outras”, notadamente aquelas em que o primado da utilidade destes trabalhadores não se faz presente. Ponto para reflexão para os educadores da EJA: pensar os processos de subjetivação daqueles que vivem o cotidiano e dialogam constantemente com a cidade, a mesma na qual vivem os educadores em questão. Questões fundamentais para se pensar, inclusive, os processos e os “conteúdos” de formação desses sujeitos, em uma lógica que supere o simples recorte disciplinar de conhecimentos e saberes. Destaque também para a questão dos tempos de formação da EJA, que precisam necessariamente não se tornar mais uma assincronia com os tempos de vida, trabalho e deslocamento destas pessoas, em seus duros itinerários de trabalho, de escola e de vida.

Com base no exposto, as condições do deslocar-se pela cidade deveriam constituir pauta a ser tratada como uma questão pública de conhecimento e participação efetiva das pessoas. Desta forma, entendo que a luta pelo “*Direito à Cidade*”, por sua vez, deveria dialogar com processos educacionais que pusessem os seguintes pontos em questão: a luta contra a espoliação urbana e o papel dos bens de consumo coletivo aos sujeitos de direitos; as interdições de acesso às regiões da cidade; as segregações socioespaciais em suas várias formas; as lógicas temporais que excluem ou inibem práticas sociais e culturais democráticas; e tudo aquilo que impedisse ou dificultasse o pleno “direito de ir e vir”.

Neste sentido, Miguel Arroyo (1997) nos fala da importância de uma educação que promova o aprendizado do direito à cidade, aprendizado este que está na luta constante pela produção de uma *cultura pública* de direitos na dinâmica urbana, em constante enfrentamento de uma cultura privada, da mercantilização dos direitos e dos espaços públicos. Uma cultura pública pela qual nós educadores (em especial os educadores da EJA) deveríamos nos engajar. Luta pelo direito à cidade que, ao tocar nas imprescindíveis condições materiais para a sua realização, aborda a questão do acesso, mas também da produção da cidade, de sua construção material e simbólica, coletiva e democrática pelos seus sujeitos. Movimento este que necessariamente “esbarra” nas práticas de segregação urbana, também abordadas

por Lefebvre. Práticas promovidas, entre outras coisas, segundo o autor, pela proliferação das ciências parcelares, cuja lógica do especialista destitui uma cultura pública de deliberação dos rumos da cidade (cf. Lefebvre, 2006).

“Pedagogia do Direito à Cidade” que articule necessariamente as relações entre cidadania e território. Neste sentido, cabe aqui a reflexão de Milton Santos em torno de um novo modelo territorial de cidadania que se contraponha à segregação desencadeada pela lógica imobiliária que prevê o espaço como lugar de consumo e que classifica e hierarquiza os indivíduos. Para tanto, defende o autor que

Nessas condições, deve-se falar de um modelo cívico-territorial, a organização e a gestão do espaço sendo instrumentais a uma política efetivamente redistributiva, isto é, tendente à atribuição de justiça social para a totalidade da população, não importando onde esteja cada indivíduo. A plena realização do homem, material e imaterial, não depende da economia, como hoje entendida pela maioria dos economistas que ajudam a nos governar. Ela deve resultar de um quadro de vida material e não material, que inclua a economia e a cultura. Ambos têm que ver com o território e este não tem apenas um papel passivo, mas constitui um dado ativo, devendo ser considerado com um fator e não exclusivamente como um reflexo da sociedade. É no território, tal como ele atualmente é, que a cidadania se dá tal como ela é hoje, isto é, incompleta. *Mudanças no uso e na gestão do território se impõem, se queremos criar um novo tipo de cidadania, uma cidadania que se nos ofereça como respeito à cultura e como busca de liberdade* (SANTOS, 2007, p.18, grifos meus).

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

De tudo isso, resta pensar que uma possibilidade é, sem deixar de lado a dimensão do esclarecimento e da razão, apostar em uma outra ambigüidade: que a razão seja tensionada pelo lúdico, pelo estético, pelo imprevisível. Tensionamento necessário

para se enfrentar uma razão instrumental, cuja funcionalidade ameaça homogeneizar e cancelar a produção cotidiana dos sujeitos. Contra uma pedagogia prescritiva e moralizante da “gentileza urbana”, do não conflito, defendo que possamos fazer de fato, sem abrir mão da cortesia, uma *“Pedagogia do Direito à Cidade”*, no sentido mais amplo do termo: uma pedagogia na qual os sujeitos e não mais usuários) possam assumir a autoria dos destinos, trajetos e formas de realização de suas viagens.

Para concluir este trabalho, mas não a reflexão, posto que temos um final aberto a outros “itinerários” de pesquisa e militância, defendo que se deva assumir mais uma alegoria benjaminiana, talvez a mais importante de todas: o Amor. Amor que *“como forma de conhecimento, o amado é imprescindível, pois é parte do nosso auto-reconhecimento”* de forma que *“as emoções não são, como em Descartes, fenômenos de perturbação do conhecimento, mas base empírica de comunicação e intersubjetividade”* (MATOS, 1995, p.23). Amor como forma de conhecer que, segundo Olgária Matos, *“é razão anfíbia, que reunifica Eros e Logos, atividade e passividade, o eu e a alteridade, sensação e cálculo, isto é, experiência”* (op.cit, p.26)

Uma utopia? Talvez. Há caminho para se chegar ao que está sendo proposto? Em princípio, não. No entanto, mais do que um problema, perder-se na cidade (e também em todas estas questões) é uma inspiração, tão brilhantemente tratada por Walter Benjamin:

Saber orientar-se numa cidade não significa muito. No entanto, perder-se numa cidade, como alguém se perde numa floresta, requer instrução. Nesse caso, o nome das ruas deve soar para aquele que se perde como o estalar do graveto seco ao ser pisado, e as vielas do centro da cidade devem refletir as horas do dia tão nitidamente quanto um desfiladeiro. Essa arte aprendi tardiamente; ela tornou real o sonho cujos labirintos nos mata-borrões dos meus cadernos foram os primeiros vestígios. Não, não os primeiros, pois houve antes um labirinto que sobreviveu a eles. O caminho a esse labirinto, onde não faltava sua Ariadne, passava por sobre a Ponte Blender, cujo arco suave se tornou sua primeira esarpa.

[...] Desde logo percebi que havia algum significado nesse labirinto, pois aquela esplanada ampla e banal por nada deixava transparecer que ali, isolada a alguns passos da avenida dos coches e carros de aluguel, dormitava a parte mais notável do parque. Disto recebera um sinal já muito cedo. Aqui mesmo ou perto, Ariadne deve ter assentado seu leito, em cuja proximidade compreendi pela primeira vez, e para nunca mais esquecer, o que só mais tarde coube como palavra: Amor. (BENJAMIN, 2000, p.73-74)

Que tenhamos a coragem de nos “perder” nos nossos desejos de vida e de cidade. Condição primeira para se abrir novos caminhos e experiências a compartilhar e a trilhar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADAM, Bárbara. Modern Times: the technology connection and its implications for social theory. *Time & Society*. London, Sage Publications, v. 1, n.2, p. 175-191. 1992.

ADORNO, Theodor W. *Educação e Emancipação*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao Trabalho?* : ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 1997.

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

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

AUGÉ, Marc. *Não-Lugares*: uma antropologia da supermodernidade. São Paulo: Papirus, 1996.

AUGÉ, Marc. *El Viajero Subterraneo*: un etnólogo en el metro. Barcelona: Gedisa, 1998.

BARROS, José Márcio. Cidade e Identidade: a Avenida do Contorno em Belo Horizonte. In: MEDEIROS, Regina (org.) *Permanências e mudanças em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PUC Minas: Autêntica, 2001.p.19-37.

BAUMAN, Zygmunt. *Globalização*: as conseqüências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.

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

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

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

BENJAMIN, Walter. Teses sobre a Filosofia da História In: BENJAMIN, Walter. *Benjamin: Sociologia*. São Paulo: Ática, 1985d.

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

BENJAMIN, Walter. Sobre alguns temas em Baudelaire. In: *Obras Escolhidas III: Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, v. 1, 1989b, p. 103-149.

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

BRACHT, Valter. *Sociologia Crítica do Esporte: uma introdução*. Vitória: UFES, 1997.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. 5 de dezembro de 1988.

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

CAIAFA, Janice. Comunicação e expressão nas viagens de ônibus. *Contemporânea*. v. 3, n.1, janeiro/junho 2005, p. 123-137.

CAIAFA, Janice. *Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro*. *Contemporânea*. v. 4, n.2, dezembro 2006, p. 45-64.

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

CALDEIRA, Teresa. *Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. 2 Ed. São Paulo: Edusp, 2003.

CALVINO, Ítalo. *Seis Propostas para o Próximo Milênio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

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

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

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

DUPUY, Jean-Pierre. *Introdução à Crítica da Ecologia Política*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1980.

ELIAS, Norbert. *Sobre o Tempo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L. *Os Estabelecidos e os Outsiders*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

ESCOLANO, Augustín. Arquitetura como Programa: espaço-escola e currículo In: ESCOLANO, Augustín; VINÃO-FRAGO, Antonio. *Currículo, Espaço e Subjetividade: a arquitetura como programa*. Rio de Janeiro: DP&A, 1998. p. 19-57.

EZPELETA, Justa; ROCKWELL, Elsie. Escola e classes dependentes: uma história do cotidiano. In: EZPELETA, Justa; ROCKWELL, Elsie. *Pesquisa Participante*. São Paulo: Cortez: Autores Associados, 1989. p. 55-75.

FONSECA, Cláudia. Quando cada caso não é um caso: pesquisa etnográfica e educação. *Revista Brasileira de Educação*. n.10, jan/fev/mar/abr/ 1999. p.58-78.

GOMIDE, Alexandre A. *Transporte Urbano e Inclusão Social: elementos para políticas públicas*. Brasília: IPEA, 2003. (Texto para discussão n. 960).

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

HADLER, Maria Silvia Duarte. *Trilhos da Modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos*. Tese. 326p. (Doutorado em Educação), Faculdade de Educação, UNICAMP, Campinas, 2007.

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

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

INGOLD, Tim. Culture on the Ground: The World Perceived Through The Feet. *Jornal of Material Culture*. V. 9. n.3. 2004. p. 315-340.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

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

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

KUNZ, Elenor. *Educação Física: Ensino e Mudanças*. Ijuí: Unijuí, 1991

KUNZ, Elenor. *Transformação Didático-Pedagógica do Esporte*. Ijuí:Unijuí, 1994.

KUNZ, Elenor. O Esporte na Perspectiva do Rendimento. In: GRUPO DE ESTUDOS AMPLIADO DE EDUCAÇÃO FÍSICA. *Diretrizes curriculares para a Educação Física no Ensino Fundamental e na Educação Infantil na Rede Municipal de Florianópolis – SC*, Florianópolis: O Grupo, 1996, p. 95-104.

LE BRETON, David. O Fim do Corpo. *Jornal do Brasil*, 17 de março de 2001, p.4.

LEFEBVRE, Henry. *A Cidade do Capital*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

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

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

MAGNANI, José Guilherme C. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. In: MAGNANI, José G. C.; TORRES, Lílían de Lucca (orgs.) *Na Metrópole: textos de antropologia urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2000, p.12-53.

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

MARTINS, José de Souza. *A Sociabilidade do Homem Simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. São Paulo: Contexto, 2008.

MASCARENHAS, Fernando. “*Lazerania*” também é conquista: tendências e desafios na era do mercado. *Movimento*. Porto Alegre, v.10, n.2, Mai-ago 2004, p.73-90.

MASCARENHAS, Fernando. Exclusão Social Clube: problema para as Políticas Públicas e Gestão em Esporte e Lazer In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DO ESPORTE, 14, 2005, Porto Alegre. *Anais....* Porto Alegre: Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte, 2005.

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

MATOS, Olgária. A narrativa: metáfora e liberdade. História Oral. *Revista da Associação Brasileira de História Oral*. n.4, jun/2001, p.9-24.

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

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

MONTES, Maria Lúcia. Pós-fácil. In: MAGNANI, José G. C.; TORRES, Lílían de Lucca (orgs.) *Na Metrópole: textos de antropologia urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2000, p.299-318.

NUNES, Adrilene M.M; CUNHA, Charles. *Projeto de Educação de Trabalhadores: uma proposta de Educação de Jovens e Adultos*. Belo Horizonte: Adrilene Marize Muradas Nunes, 2008, 208p.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio. Aprendizagem Motora e Educação Física. In: FARIA JUNIOR, Alfredo G. et al.(orgs.). *Uma Introdução à Educação Física*. Niterói: Corpus, 1999, p.161-176.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio. *Quando os Tempos e os Corpos se Educam: Um Estudo sobre o Projeto Político-Pedagógico Escola Plural (Belo Horizonte, 1994-2001)*. 2003. Dissertação (Mestrado em Educação Física), Centro de Desportos, UFSC, Florianópolis.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio. Os sujeitos da EJA e suas corporeidades: reflexões a partir da experiência do Projeto de Educação de Trabalhadores In: *Projeto de Educação de Trabalhadores: pontos, vírgulas e reticências - um olhar de alguns elementos da EJA através do ensimesmo do PET*. 1 ed. Belo Horizonte: Adrilene Marize Muradas Nunes, 2009a, p. 141-165.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio. Deslocamentos de trabalhadores em Belo Horizonte: elementos para pensar a educação nas formas de acesso à cidade In: *Projeto de Educação de Trabalhadores: pontos, vírgulas e reticências - um olhar de alguns elementos da EJA através do ensimesmo do PET*. 1 ed. Belo Horizonte: Adrilene Marize Muradas Nunes, 2009b, p. 211-238.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio; CAMPOS, Rogério Cunha. Notas Sobre a Experiência dos Deslocamentos Urbanos de Trabalhadores pela Cidade de Belo Horizonte (Minas Gerais, Brasil). In: *VIII RAM- Reunión de Antropología del Mercosul*, 2009, Buenos Aires. *Anais...VIII RAM - Reunión de Antropología del Mercosul*. Buenos Aires, 2009.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio; NUNES, Adrilene. Identidades Coletivas e o Projeto de Educação de Trabalhadores. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DO ESPORTE, 14, 2005, Porto Alegre. *Anais....* Porto Alegre: Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte, 2005.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio; NUNES, Adrilene Marize M.; CUNHA, Charles Moreira. A experiência formativa do deslocamento de trabalhadores em Belo Horizonte. In: CORPOCIDADE: debates em estética urbana, 1, 2008, Salvador. *Anais...Salvador: UFBA*, 2008.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio; SILVA, Ana Márcia. Reflexões sobre a filosofia de Descartes: subsídios para compreender as relações entre corpo e educação. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DO ESPORTE, 12, 2001, Caxambu. *Anais....* Caxambu: Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte, 2001.

QUIJANO, Anibal. 2005. "Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina". En: Edgardo Lander (comp.) *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas*. LANDER, Edgardo (org.). *Argentina: CLACSO (Colección Sur Sur)* p.227-278, 2007: Disponível em <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/lander/pt/Quijano.rtf>> Acesso em 27.nov.2007.

ROCKWELL, Elsie. Etnografia e teoria na pesquisa educacional. In: EZPEPETA, Justa; ROCKWELL, Elsie. *Pesquisa Participante*. São Paulo: Cortez: Autores Associados, 1989. p. 31-54

ROCKWELL, Elsie. *La Experiencia Etnografica: historia y cultura en los procesos educativos*. 1 ed. Buenos Aires: Paidós, 2009.

ROMERO, José Luis. *América Latina: As Cidades e as Idéias*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ. 2004.

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

SANT'ANNA, Denise. Do culto da performance à cultura da cortesia. In: SILVA, Ana Márcia; DAMIANI, Iara (orgs.). *Práticas Corporais*. Florianópolis: Nauembru Ciência & Arte, 2005, v.1, p. 65-73.

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

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

SENNETT, Richard. *Carne e Pedra; o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SILVA, Ana Márcia. *Corpo, Ciência e Mercado*. Campinas: Autores Associados: Florianópolis: UFSC, 2001.

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

SOARES, Leôncio; GIOVANETTI, Maria Amélia; GOMES, Nilma.(orgs). *Diálogos na Educação de Jovens e Adultos*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

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

THOMPSON, Edward P. *Costumes em Comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TREBELS, Andréas. Plaidoyer para um diálogo entre teorias do movimento humano e teorias do movimento no esporte. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*. v. 13, n. 3, 1992, p. 338-344.

VAGO, Tarcísio Mauro. *Cultura Escolar, Cultivo de Corpos*: educação física e gymnastica como práticas constitutivas dos corpos de crianças no ensino público e primário de Belo Horizonte (1906-1920). Bragança Paulista: EDUSF. 2002.

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

VAZ, Alexandre Fernandez. Memória e Progresso: sobre a presença do corpo na arqueologia da modernidade em Walter Benjamin. In: SOARES, Carmen. (org.). *Corpo e História*. Campinas, SP: Autores Associados, 2001, p.43-60

VEIGA, Cynthia G. *Cidadania e Educação na Trama da Cidade*: a construção de Belo Horizonte em fins do século XIX. Bragança Paulista: EDUSF. 2002.

VERÁS, Maura Pardini Picudo. Trocando olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade. São Paulo: Studio Nobel: EDUC, 2000.

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

VIÑAO-FRAGO, Antonio. Do espaço escolar e da escola como lugar: propostas e questões. In: ESCOLANO, Augustín; VINÃO-FRAGO, Antonio. *Currículo, Espaço e Subjetividade: a arquitetura como programa..* Rio de Janeiro: DP&A, 1998. p.59-139.

VIRILIO, Paul. *O Espaço Crítico e as perspectivas do tempo real*. Rio de Janeiro: Ed.34.1993.

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

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

WIRTH, Louis. O Urbanismo como Modo de Vida. In: VELHO, Otávio. *O Fenômeno Urbano*. Guilherme. Rio de Janeiro: Zahar, 4 Ed. 1979.

ANEXO 1 – EXEMPLARES DO “JORNAL DO ÔNIBUS”

JORNAL DO ÔNIBUS

PBH-BHTRANS • ANO 15 • BELO HORIZONTE • OUTUBRO 2008

NÚMERO **350**

AÇÕES OPERACIONAIS PARA MELHORAR O TRANSPORTE COLETIVO NO HIPERCENTRO



Iniciadas dia 25/9, ações reúnem agentes da BHTRANS, Guarda Municipal e Polícia Militar.

- Motorista, pare o ônibus próximo ao meio-fio.
- Usuário, aguarde sua linha no passeio e evite permanecer na pista de rolamento.

De 7 a 12/10

XXII Fantástico Mundo da Criança

Meio Ambiente e Fontes de Energia



Jogos educativos, teatro e música. Gratuito.

Local: Parque das Mangabeiras (Av. José do Patrocínio Pontes, 580, Mangabeiras), das 9h às 16h30.

16/10

FESTA DE SANTA EDWIGES

CELEBRAÇÕES:

- Capela Santa Edwiges (bairro Serra Verde)
- Paróquia Santa Edwiges (bairro São Cristóvão)
- Igreja de Santa Edwiges (bairro Lagoinha)



16/10

SAÚDE NA PRAÇA

Exames preventivos feitos por profissionais da medicina e orientação sobre diversas doenças.



Gratuito.

Local: Praça da Liberdade, das 9h às 15h.

ESTAÇÃO DAS PROFISSÕES

Elaboração de currículos, orientação sobre cursos, dicas sobre emprego.



Gratuito.

Local: Av. dos Andradas, 620, loja 4. INF.: 3222-0017

GENTILEZA URBANA É...

NÃO VIAJAR NA PORTA OU SENTADO NOS DEGRAUS



Projeto Gráfico e Ilustrações: Adão Rodrigues

Sugestão enviada pelos usuários
Ana Lúcia Evangelista da Costa
bairro Esplanada
Poliana Rabelo
bairro Santa Tereza

CURSOS PROFISSIONALIZANTES DO MERCADO DA LAGOINHA.
INF.: www.pbh.gov.br e www.artedaculinaria.com.br ou pelo 3277-6121



JORNAL DO ÔNIBUS



PDH-BHTRANS • ANO 15 • BELO HORIZONTE • NOVEMBRO 2008
NÚMERO 353

A PARTIR DE 15/11
NOVO MODELO DO
TRANSPORTE COLETIVO
BENEFICIA USUÁRIOS



Aos domingos e feriados, a tarifa será de até R\$ 2,10 para usuários do Cartão BHBUS que utilizarem dois ônibus em um intervalo de 90 minutos, facilitando o acesso ao lazer. O intervalo de viagens será reduzido em dias úteis, sábados, domingos e feriados. Os ônibus terão quatro cores - azul, verde, amarelo e laranja -, mapas com itinerários das linhas e nome dos pontos na Área Central, com implantação gradativa.

NOVA ANTÔNIO CARLOS
MAIS UM TRECHO
DUPLICADO.
PISTAS EXCLUSIVAS PARA
ÔNIBUS, NOVOS ACESSOS E
MAIS CONFORTO E
FACILIDADE PARA A
POPULAÇÃO.



ORÇAMENTO
PARTICIPATIVO
DIGITAL

Vote até 8 de dezembro.
Conheça as obras:

- 1- Av. José Cândido da Silveira/Av. Andradas
- 2- Av. Pedro I com Av. Portugal
- 3- Av. Teresa Cristina com Anel Rodoviário
- 4- Portal Sul/Belvedere
- 5- Praça São Vicente com Anel Rodoviário

Acesse
www.pbh.gov/opdigital ou
ligue 0800-7232201

De 1º a 5/12
SEMANA
DA CONCILIAÇÃO
Conciliar é legal
e faz bem



Informações:
www.tjmg.jus.br e
www.trt3.jus.br

DESAPARECIDOS



15

Edvan Cássio Gualberto
 Informações: 0800-2828197/3429-6009



46

Manoel Messias de Oliveira
 Informações: 0800-2828197/3429-6009

GENTILEZA URBANA É...

GO

POLL!!!

NOS DIAS DE JOGOS, OS TORCEDORES
RESPEITAREM OS USUÁRIOS
DENTRO DOS ÔNIBUS



Sugestão enviada pelos usuários
 Reginaldo Silva
 Bairro: Modulo Azul
 Deia Lucia Marques da Silva
 Bairro: Venda Nova

De 14 a 26/11 - 1ª MOSTRA MINEIRA DE HAICAI (POEMA JAPONÊS) MULHERES EMERGENTES. NA RODOVIÁRIA (LINHAS 2210C, 5502A e 1207B). GRATUITO



JORNAL DO ÔNIBUS



PBH-BHTRANS • ANO 13 • DE LO HORIZONTE • JANEIRO 2009

356

TECNOLOGIA MOSTRA TEMPO DE CHEGADA DOS ÔNIBUS NOS PONTOS




Sistema de Informação ao Usuário é testado na capital nas linhas 104 (pontos da Av. Afonso Pena) e 105 (pontos da R. da Bahia) e dá a previsão de chegada dos ônibus no ponto. Confira!

AJUDE A PREFEITURA A COMBATER A DENGUE



Não deixe água parada e receba bem o Agente de Combate a Endemias.
INF: 3277-7722
(Ouvidoria Pública do SUS/BH)

CURSOS NOTURNOS NA UFMG



Encarregado Geral de Obras; Construção Civil; Eletricidade de Baixa Tensão; Soldagem.
Inscrições de 19 a 30/1.

Local:
UFMG - Av. do Contorno, 842, 4º andar (linhas 5401, 5508, 5523A).
INF: 3408-1733

PAGUE SEU IPTU 2009 ATÉ 16 DE JANEIRO E GANHE DESCONTO DE 7%.



Informações: www.pbh.gov.br

GENTILEZA URBANA É...



Projeto Gênesis e Sustentável: Jânio Rodrigues

TER HIGIENE E CUIDAR BEM DAS AXILAS, DOS PÉS E DA SAÚDE BUCAL

Regulador controlado pelas unidades

• Rosely B. S. Silva

• Rosângela Lemos

• Marlene Andrade da Oliveira

VAGAS DE EMPREGO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA. LIGUE PARA O SESI/CIRA E FAÇA SEU CADASTRO: 3378-2452



JORNAL DO ÔNIBUS



PBH-BHTRANS • ANO 16 • BELO HORIZONTE • ABRIL 2009
363

ABRIGOS EM CALÇADAS ESTREITAS



A BHTRANS está implantando abrigos nos bairros da cidade em calçadas com 1,5 metros de largura. A Região do Barreiro já ganhou 60 equipamentos. O objetivo é melhorar o conforto dos usuários do transporte coletivo.

CAMPANHA NACIONAL DE VACINAÇÃO CONTRA A GRIPE



De 25/4 a 8/5. Se você tem mais de 60 anos, procure um posto de vacinação.
INF.: 3277-7722

23/4
FESTA SÃO JORGE DE ROSAS E LIVROS



Em comemoração ao Dia Mundial do Livro e dos Direitos do Autor, as pessoas trocam livros por rosas.
Local:
Praça da Liberdade, 18h.
INF.: 3261-1501

DAS ESTANTES DA BIBLIOTECA PARA INSTANTES COM "O AR DA HISTÓRIA"



Dias 22 e 29/4, Ciclo de debates e espetáculo teatral. Local: Teatro da Biblioteca Pública Luiz Bessa, Praça da Liberdade, 21, Funcionários. Entrada Franca.
INF.: 3337-9693

DESAPARECIDOS



35
anos

Ricardo Vieira da Silva
Informações: 0800-2828197



52
anos

Paulo Roberto
Informações: 0800-2828197

GENTILEZA URBANA É...

ANTES DE EMBARCAR, SEPARAR O CARTÃO BHBUS OU O DINHEIRO DA PASSAGEM PARA AGILIZAR A VIAGEM



Sugestão enviada pelos usuários

Uziel de Oliveira de Paula Barbosa e
Ricardo da Silva de Carvalho
Isadora Mendes Falcão
Diana Amaral de Falcão
Isadora Almeida
Renata Moreira de Paula dos Reis
Isadora Falcão
Marta Ângela Carvalho
Isadora Silva

INSCRIÇÕES PARA OS EXAMES SUPLETIVOS ENSINO FUNDAMENTAL E MÉDIO, ATÉ 29/4.
INF.: www.educacao.mg.gov.br/supletivo



JORNAL DO ÔNIBUS



PREFEITURA
DE
BELO HORIZONTE

PBH-BHTRANS • ANO 16 • BELO HORIZONTE • JULHO 2009

368



11 e 12/7

ARRAIAL DE BELÔ 2009



Shows com Elba Ramalho & Dom e Juan. Apresentação das 14 quadrilhas do grupo A. Local: Praça da Estação, às 18 horas. Informações: www.pbh.gov.br

CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL



Cursos gratuitos no setor de comércio e serviços para jovens e adultos oferecidos pela Fundação CDL, em parceria com o Ministério da Ciência e Tecnologia. Inscrições: Av. João Pinheiro, 495, Funcionários, das 9 às 17h.

BICICLETÁRIOS

A BHTRANS implantou mais um bicicletário na cidade, na Rua Ceará, 490, em frente ao Restaurante Popular da Santa Casa.

Você também pode estacionar gratuitamente sua bicicleta na Savassi (Rua Pernambuco com Avenida Getúlio Vargas) e na Pampulha (Praça São Francisco).



DESAPARECIDOS



Geraldo José Terra
Informações: 0800-2828197



Luiz Cláudio Avelino
Informações: 0800-2828197

GENTILEZA URBANA É...

Projeto Gráfico e Ilustrações: Adão Rodrigues



**AGUARDAR
O EMBARQUE E DESEMBARQUE
DE IDOSOS, GESTANTES, PESSOAS
COM DEFICIÊNCIA E CRIANÇAS**

Sugestão enviada pelos usuários

Elcio Tampieri
Rosa de Fátima
Elza Moreira Pinto
Bairro Tiró

PARA SUGESTÕES, SOLICITAÇÕES E RECLAMAÇÕES DO TRANSPORTE COLETIVO, UTILIZE O FALE CONOSCO DA BHTRANS.
ACESSO: www.bhtrans.pbh.gov.br



JORNAL DO ÔNIBUS



PDH-BHTRANS • ANO 16 • BELO HORIZONTE • SETEMBRO 2009
NÚMERO 373

TARIFA MÁXIMA AOS DOMINGOS E FERIADOS:

R\$ 2,30

Em Belo Horizonte, com o Cartão BHBUS e no prazo de uma hora e meia, você pode pegar dois ônibus pagando no máximo R\$ 2,30



Informações: 3248-7300 (Transfácil)

DOE LEITE MATERNO PARA OS BEBÊS PREMATUROS DO HOSPITAL ODILON BEHRENS



Entre em contato com o Banco de Leite pelo telefone 3277-6137

25 a 27/9

112 ANOS DO PARQUE MUNICIPAL



Participe das comemorações e confira a programação no site www.pbh.gov.br/parques
INF.: 3277-9244 ou 3277-4161

27/9

DOMINGO AÉREO DA AERONÁUTICA



Esquadrilha da fumaça e lazer para as crianças.
Local: CIAAR, Av. Santa Rosa, 10, ao lado do Aeroporto da Pampulha. **Entrada:** 1 kg de alimento não perecível.

DESAPARECIDO



Antônio dos Santos Oliveira

Informações: 0800-2828197/3429-6009

GENTILEZA URBANA É...

AO UTILIZAR O CELULAR, CONVERSAR EM TOM BAIXO, RESPEITANDO OS DEMAIS USUÁRIOS



Sugestão enviada pelos usuários

Clia Prado
Vila Pêlo
Ronaldo Batista
Bairro: Pampulha - 3ª Zona Secão
Gisele Grazielle Alves
Bairro: Boa Vista

BOLSAS DE ESTUDO PARA ALUNOS DE BAIXA RENDA NOS COLÉGIOS SANTO ANTÔNIO (2123-9300) E FREI ORLANDO (3412-9777)

JORNAL DO ÔNIBUS

BHTRANS

PREFEITURA
BELO HORIZONTE

PDH-BHTRANS • ANO 16 • BELO HORIZONTE • JANEIRO 2010

380

IPTU 2010

EM BH TODOS OS RECURSOS DO IPTU SÃO INVESTIDOS EM OBRAS E PROGRAMAS SOCIAIS

Pague o seu IPTU com desconto até o dia 20 de janeiro.
Informações: www.pbh.gov.br

Até 4/1

VIAGENS DA RODOVIÁRIA NA ESTAÇÃO BHBUS SÃO GABRIEL



Algumas viagens foram transferidas da rodoviária para a Estação São Gabriel: Av. Cristiano Machado, 5.600, bairro São Gabriel.

Use o metrô e as linhas de ônibus que integram às estações.

INF.: 3271-3000/3209-0658 (Rodoviária) ou 3277-6500 (BHTRANS)

De 9/1 a 10/2

VERÃO ARTE CONTEMPORÂNEA VAC 2010



Artes visuais, cinema, dança, gastronomia, literatura, música e teatro a preços populares, em diversos pontos da cidade.

INF.: 3227-7331 ou pelo site www.veraoarte.com.br

ENCONTRADO:



com o apoio do Jornal do Ônibus 379 e a colaboração dos usuários, **Dênio Roberto da Silva**, desaparecido durante 28 dias. Desde 2001, início desta seção, foram encontradas 15 pessoas.

DESAPARECIDOS

50 anos		FOTO: 1993
	João Macedo	
		14 anos
	Suely de Fátima Teixeira	
16 anos		
	Jusué Matias Alves Moreira	Informações: 0800-2526197

GENTILEZA URBANA É...

AO OUVIR MÚSICA DENTRO DO ÔNIBUS,
UTILIZAR O FONE DE OUVIDO



Sugestão enviada pelos usuários:

- Edmar de Rodolfo da Costa Rodrigues - bairro Barreiro de Baixo
- Viviani Alexandre - bairro Vista Alegre
- Marcelo Augusto Ribeiro - bairro Camargos
- Camila Xavier - bairro Parque Xangrilá Terceira Seção

ATÉ 15/1 - INSCRIÇÕES ABERTAS PARA REI, RAINHA E PRINCESA DO CARNAVAL 2010.
INF.: 3277-9716/3277-9717



JORNAL DO ÔNIBUS



PDH-DHTRANS • ANO 17 • BELO HORIZONTE • ABRIL 2010
NÚMERO 387

MAIS SEGURANÇA PARA O PEDESTRE



- Atravesse somente na faixa de pedestre ou na passarela mais próxima.
- Onde não houver faixa de pedestre, procure um lugar seguro para atravessar.
- Sempre olhe para os dois lados antes de atravessar a rua.

Orçamento Participativo 2011/2012



Transformar BH
é uma escolha sua.
Informe-se na sua regional
e participe.

DH SAI NA FRENTE NA PREPARAÇÃO PARA A COPA 2014
 PROJETO TOEIC-DH:
 4 MIL PESSOAS JÁ FORAM AVALIADAS NO TESTE DE INGLÊS E AINDA DÁ TEMPO DE PARTICIPAR!



INF.: www.fundeg.org

Atenção, jovem de 18 a 29 anos:
CONCLUA O ENSINO FUNDAMENTAL, TENHA UMA QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL E RECEBA R\$ 100,00/MÊS PARA ESTUDAR.



Matricule-se no ProJovem Urbano - Mercado da Lagoinha:
 Av. Antônio Carlos, 821.
 INF.: 3277-8646

QUANDO UMA PESSOA DESAPARECE, A BUSCA DEVE SER IMEDIATA! NÃO DEMORE PARA FAZER A OCORRÊNCIA NA DELEGACIA MAIS PRÓXIMA DE SUA CASA. QUANTO MAIS RÁPIDO, MELHOR!



Informações: 0800-2828197
 (Div. da Pessoa Desaparecida/Polícia Civil)

GENTILEZA URBANA É... NÃO SUJAR OS VIDROS DOS ÔNIBUS







Sugestão enviada pelos usuários

Sílvia Maria de Paula Freitas
Bairro Graças Primavera
(Belo Horizonte)

23/4 - FESTA SÃO JORGE DE ROSAS E LIVRO. AS PESSOAS TROCAM LIVROS POR ROSAS.
LOCAL: PRAÇA DA LIBERDADE, DAS 18 ÀS 21H



JORNAL DO ÔNIBUS



PBH-DHTRANS • ANO 17 • BELO HORIZONTE • JUNHO 2010
391



Em BH, o transporte coletivo está cada vez mais coletivo. É a Prefeitura de Belo Horizonte trabalhando para melhorar cada vez mais o transporte na capital.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE
www.pbh.gov.br | Equipe Proibidos 136

NOVO POSTO DE ATENDIMENTO PARA O CARTÃO MASTER




Parque Municipal, no antigo prédio do Colégio IMACO. De terça a sábado, das 7h às 17h.
INF.: www.transfacil.com.br ou pelo telefone 3248-7300 (Transfácil)

CENTRO DE REFERÊNCIA DA PESSOA IDOSA



Ginástica, tardes dançantes, oficina de memória, show de talentos, artesanato.
Local: Av. Dom Pedro II, 3250 - Caiçara (entrada pela Rua Perdizes, 336). INF: www.pbh.gov.br e 3277-7164

PREFEITURA E VOCÊ. JUNTOS NA TORCIDA!



Assista aos jogos da Copa e participe dos shows na Praça da Estação e no Parque JK. Troque a sua entrada por 1kg de alimento não perecível no posto de troca mais perto de você. INF: www.pbh.gov.br

AJUDE A MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA DO SEU LOCAL DE MORADIA



Pesquisa UFMG, com apoio da BHTRANS, pela internet. Acesso: www.pesquisabh.eng.ufmg.br ou www.bhtrans.pbh.gov.br

ENCONTRADA



Com o apoio do Jornal do Ônibus 390 e a colaboração dos usuários, **Adriely Carolina Werneck Leal**, desaparecida durante 36 dias. Desde 2001, início desta seção, foram encontradas 17 pessoas.

GENTILEZA URBANA É...



TER EM MÃOS O CARTÃO BHBUS OU O DINHEIRO DA PASSAGEM ANTES DE EMBARCAR PARA NÃO ATRASAR A VIAGEM

Sugestão enviada pelos usuários:
Edson Cordeiro Ferreira
Paulo Henrique
Marta José Fátima
Sandro São Geraldo

PARTICIPE DAS ELEIÇÕES PARA RENOVAÇÃO DAS COMISSÕES REGIONAIS DE TRANSPORTES E TRÂNSITO. PROCURE A SUA REGIONAL.



JORNAL DO ÔNIBUS



PDH-BHTRANS • ANO 17 • BELO HORIZONTE • OUTUBRO 2010

NÚMERO
398

Agora você não tem mais desculpa pra passar o domingo em casa.

Com o cartão BHBUS, o segundo ônibus pode até sair de graça!



Aos domingos e feriados, você pega dois ônibus e paga no máximo R\$2,30 com seu cartão BHBUS. A segunda passagem pode até sair de graça!

Para ter direito ao desconto, você tem uma hora e meia pra pegar o segundo ônibus e ele não pode ser o de retorno.

De 8 a 12/10

24º FANTÁSTICO MUNDO DA CRIANÇA



Brincando e aprendendo com a Biodiversidade.
Oficinas, teatro, música e muita diversão.
Local: Parque das Mangabeiras.
INF.: 3277-9244

De 15 a 17/10

FEIRA NACIONAL DE ORQUÍDEAS



XXX Exposição da Associação Mineira de Orquidófilos.
Local: Minascentro
(R. Guajajaras, 1022). Gratuito.
INF.: 3225-5043

1º/10

DIA INTERNACIONAL DA PESSOA IDOSA



Participe da comemoração em Belo Horizonte!
Dia 7/10, das 13 às 17h, no Centro de Referência da Pessoa Idosa
(Av. Dom Pedro II, 3.250).
INF.: 3277-7164

DESAPARECIDO



Gabriel Passos de Andrade
Informações: 0800-2828197

PROCURA-SE

Allisson, nascido em 25.8.81, em Belo Horizonte, procura a mãe Maria Antônia da Costa.

Informações: (31)3423-5756

GENTILEZA URBANA É...



AO EMBARCAR, DESEMBARCAR OU TRANSITAR NOS CORREDORES DO ÔNIBUS, SEMPRE USAR AS EXPRESSÕES COM LICENÇA, POR FAVOR, DESCULPE-ME E OBRIGADO

Sugestão enviada pela usuária

Marco Afonso Ribeiro
Bairro Centro
Agraldo Guilherme de Oliveira
Bairro Jardim América

17/10 - 96 ANOS DA ALIANÇA DE AMOR - SANTUÁRIO TABOR DA LIBERDADE.
R. NAZIRÉS QUEIROZ LARA, 230, CENTRO, CONFINS. INF.: (31)3686-0245

ANEXO 2 - QUADRO DE HORÁRIOS DAS LINHAS DE ÔNIBUS PESQUISADAS - ANO DE 2008

Linha 3694 (3828) : NOVA LIMA / CIDADE INDUSTRIAL

Linha 3694 (3828) : NOVA LIMA / CIDADE INDUSTRIAL -																								
Empresa: EXPRESSO NOVALIMENSE – Tarifa: R\$ 2,80																								
Horário PC1 – Dia útil																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					25 45	25 36 45	15 30	00 30	00 30	30	30	30	30	30		10 25 45	00 45	15		00	10			00
Horário PC1 – Sábado																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					30		30		30		30				30		30		30		30			

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 3051 - FLAVIO MARQUES LISBOA / SAVASSI VIA N.S.CARMO.

Linha 3051 - FLAVIO MARQUES LISBOA / SAVASSI VIA N.S.CARMO. TARIFA: R\$ 2,10 -																								
DIA UTIL Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00	00	03	10	10	14	08	02	14	08	02	00	04	00	00	13	13		
						12	09	13	25	25	32	26	20	32	26	20	07	14	12	13	33	53		
						24	16	25	40	40	50	44	38	50	44	36	15	25	24	33	53			
						36	22	37	55	56			56			50	23	35	36	53				
						48	28	48								50	31	46	48					
							34	58									39							
							40																	
							45																	
							50																	
							56																	
SÁBADO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						30	05	09	03	02	20	20	20	16	15	15	15	20	30	05	15			
						50	20	27	21	27	50	50	48	45	45	45	45	55		45	45			
							35	45	39	52														
						52																		

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

■ Viagens realizadas por veículos equipados com elevador

Linha 34 ESTAÇÃO BARREIRO/ VIA EXPRESSA

Linha 34 ESTAÇÃO BARREIRO/ VIA EXPRESSA-																								
DIA ÚTIL Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00	00	03	10	10	10	10	10	10	10	10	00	09	10	10	10	10	10	10
						20	15	15	25	30	30	30	30	30	30	30	12	22	30	30	30	30	30	30
						40	27	27	40	50	50	50	50	50	50	50	22	33	50	50	50	50	50	50
							35	40	55								32	44						
							43	55									44	55						
						53										56								
SÁBADO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00	00	00	00	10	00	15	05	20	10	00	15	05	20	15	15	15	15	15
						15	15	15	15	35	25	40	30	45	35	25	40	30	45	45	45	45	45	45
						30	30	30	30		50		55			50	55							
						45	45	45	45															
DOMINGO E FERIADO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00
						30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00	00	00	05	15	05	00	20	20	20	15	05	05	05	05	10	10	10	10
						30	15	15	25	40	35	25	50	50	50	35	20	20	25	25	40	40	40	
							30	30	50		50					50	35	35	45	45				
							45	45								50	50	50	50					
DIA ATÍPICO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00	00	00	05	15	05	00	20	20	20	15	05	05	05	05	10	10	10	10
						30	15	15	25	40	35	25	50	50	50	35	20	20	25	25	40	40	40	
							30	30	50		50					50	35	35	45	45				
						45	45									50	50	50	50					

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

■ Viagens realizadas por veículos equipados com elevador

Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO

Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO-																										
DIA ÚTIL Sublinha : DIRETA																										
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
Minutos					30 50	05 20 30 38 44 50 56	00 05 10 15 20 25 30 35 40 44 48 52 56	00 04 08 12 16 20 24 28 32 36 40 44 48 52 56	00 06 12 18 24 30 36 42 48 54 55	06 16 28 42 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 22 34 46	00 15 30 45	00 10 20 30 39 47 55	03 10 17 24 30 36 42 48 53 58	03 08 13 18 23 28 33 38 43 48 54	00 06 12 18 24 30 36 42 48 52	00 10 20 30 40 50	00 15 30 45	00 15 30 45	00 20 40	00 20 40			
	SABADO Sublinha : DIRETA																									
	Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
	Minutos					15 35 55	10 23 36 48	00 10 20 30 40 50	00 08 16 24 32 40 50	00 12 24 36 48	00 12 24 36 48	00 12 24 36 48	00 12 24 36 48	00 12 24 36 48	00 15 30 45	00 15 30 45	00 12 24 36 48	00 12 24 36 48	00 15 30 45	00 15 30 45	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40		
		DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : DIRETA																								
		Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
		Minutos					30 50	05 20 30 38 44 50 56	02 08 14 20 25 30 35 40 44 48 52 56	00 05 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	00 07 14 21 28 35 42 49 56	05 15 28 42 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 22 34 46	00 15 30 45	00 15 30 45	00 12 24 34 44 55	03 10 17 24 30 36 42 48 54	00 06 12 18 24 30 36 42 48 54	00 07 14 21 28 36 42 48 55	05 15 25 36 48	00 15 30 45	00 15 30 45	00 20 40	00 20 40
			DIA ATÍPICO Sublinha : DIRETA																							
	Horas		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Minutos						30 50	05 20 32 43 55	05 10 15 20 25 28 31 35 40 45 50 55	00 05 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	00 08 16 24 32 40 50	00 12 24 36 48	00 15 30 45	00 14 28 42 58	10 22 34 46	00 15 30 45	00 15 30 45	00 10 20 30 40 50	00 06 12 18 24 30 36 42 48 54	00 05 10 15 20 24 30 36 42 48 54	00 08 16 24 32 40 48 56	00 10 20 30 40 50	00 15 30 45	00 20 40	00 20 40	00 20 40

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO

Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO-																								
DIA ÚTIL Sublinha : PARADORA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					35	10	00	00	00	00	00	06	12	12	00	04	00	02	02	05	00	00	05	10
					25	07	06	08	15	13	24	25	28	16	18	07	08	10	15	15	16	25	40	
					40	14	12	18	30	26	40	40	44	32	29	14	14	18	30	30	32	45		
					52	21	18	28	45	40	56	56		48	42	20	20	26	35	45	48			
						28	24	38		54					52	26	26	35						
						35	30	48								32	32	45						
						42	37									38	38	55						
						48	44									44	44	50						
						54	52									50	56	56						
SABADO Sublinha : PARADORA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					15	05	05	05	00	00	10	05	10	00	05	15	05	10	10	05	05	10	15	00
					30	20	15	15	15	15	28	20	25	15	25	30	20	25	30	25	30	35	40	20
					45	35	25	25	30	32	45	35	45	35	40	45	35	40	45	45	50	55	40	40
						50	35	35	45	50		55		50	55		55	55						
							45	45																
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha :PARADORA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					15	05	05	05	00	00	10	05	10	00	05	15	05	10	10	05	05	10	15	00
					30	20	15	15	15	15	28	20	25	15	25	30	20	25	30	25	30	35	40	20
					45	35	25	25	30	32	45	35	45	35	40	45	35	40	45	45	50	55	40	40
						50	35	35	45	50		55		50	55		55	55						
							45	45																
DIA ATÍPICO Sublinha : PARADORA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					35	10	00	00	05	00	05	10	00	05	05	00	00	02	00	00	05	10	00	20
					25	07	07	15	15	15	20	25	15	20	20	18	07	08	10	15	20	25	15	40
					40	14	14	25	30	35	40	35	35	35	28	14	14	20	35	40	55	45	30	40
					52	21	21	35	50	55		50		50	50	42	21	20	30	50	55			
						28	28	45								53	28	28	40					
						35	35										34	35	50					
						42	42										41	42						
						48	48										48	50						
						55	55										55							
DOMINGO E FERIADOS Sublinha : PARADORA DOMINGOS																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					15	00	05	00	04	08	02	06	00	00	00	08	00	00	04	08	06	10	00	20
					30	20	20	09	20	20	14	18	11	11	12	20	08	12	14	18	20	25	18	40
					40	35	32	18	30	32	26	30	22	22	30	36	20	22	24	28	40	45	40	57
					50	55	44	34	40	44	38	42	33	39	42	48	30	32	34	38	55			
							44	44	52		50		50	50	55		40	42	44	54				
							54										50	52	58					

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO

Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO-																								
DIA ÚTIL Sublinha : ATENDIMENTO A SANTA MARGARIDA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00 32	04 37	08 35	14	18	11	15	18	20	20	12 48	23 54	24 58	38	18	18	20	30	
SÁBADO Sublinha : ATENDIMENTO A SANTA MARGARIDA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00 40	20 40	00 40	25	20	05 56	45	35	25	15	05 55	45	32	20	15	15	20	25	
DOMINGO E FERIADO Sublinha : ATENDIMENTO A SANTA MARGARIDA -DOMINGOS																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						10 42	12 52	26	12	00 53	58	50	42	30	21	28	14	06 58	50	46	30	34	28	10
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : ATENDIMENTO A SANTA MARGARIDA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00 32	04 37	08 35	14	18	11	15	18	20	20	12 48	23 54	24 58	38	18	18	20	30	
DIA ATÍPICO Sublinha : ATENDIMENTO A SANTA MARGARIDA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00 32	04 37	08 35	14	18	11	15	18	20	20	12 48	23 54	24 58	38	18	18	20	30	

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO-

Linha 30 ESTAÇÃO DIAMANTE/ CENTRO-																								
DIA ÚTIL Sublinha : PARADORA NOTURNOS																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 20 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00																			
SABADO Sublinha : ATENDIMENTO A SANTA MARGARIDA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00 40	20	00 40	25	20	05 56	45	35	25	15	05 55	45	32	20	15	15	20	25	
DOMINGO E FERIADO Sublinha : PARADORA NOTURNOS																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 20 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00																			
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : PARADORA NOTURNOS																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 25 50	15 40	05 30 55	20 45	10																			
DIA ATÍPICO Sublinha : PARADORA NOTURNOS																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 25 50	15 40	05 30 55	20 45	10																			
DOMINGO E FERIADO Sublinha : ATENDIMENTO AO JARDIM ZOOLOGICO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos										00 40	20	00 40	20	00 40	20	00 40	20	00 40	20	00				

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 316 CIRCULAR SAÚDE A-

Linha 316 CIRCULAR SAÚDE A-																								
DIA ÚTIL Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	05	05	05	10 30 50	10 25 37 50	03 17 30 43 56	09 22 36 52	10 30 50	10 30 50	10 30 50	10 30 50	10 30 50	10 30 50	10 30 50	05 22 39 55	10 26 42 58	12 28 42 57	12 28 45	00 25 50	10 35 55	15 35 55	15 35 55	20 45
SABADO Sublinha: PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	05	05	05	10 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00 25 50	15 40	00 25 50	15 35 55	15 35 55	15 35 55	15 35 55	15 35 55	20 45	10 40	10 40	10 40	10 40	10 40	10 40
DOMINGO E FERIADO Sublinha: PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	05	05	05	00	00 30	00 30 50	10 38	06 34	02 30 58	15 35 55	15 35 55	15 40	05 30 55	20 45	10 35	00 25 50	15 40	05 30 55	20 48	15 43	10 40	10 40	10 40
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha: PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	05	05	05	10 30 50	10 25 40 55	10 22 35 50	05 20 35 50	10 30 50	10 30 50	10 30 50	10 30 50	10 30 50	10 30 50	15 35 55	15 35 55	10 26 42 58	12 28 42 57	12 28 45	00 25 50	15 35 55	15 40	05 30 55	20 45
DIA ATÍPICO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	05	05	05	10 30 50	10 30 50	05 20 35 50	05 25 45	05 30 55	15 35 55	20 45	10 30 50	10 30 50	10 35 55	15 35 55	10 30 55	15 35 55	12 30 45	00 20 40	00 25 50	15 35 55	15 40	05 30 55	20 45

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 317 CIRCULAR SAÚDE B

Linha 317 CIRCULAR SAÚDE B-																								
DIA ÚTIL Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	30	30	10	10	10	04	10	10	10	10	10	10	10	10	00	06	06	08	10	10	10	16
	25				30	25	25	17	30	30	30	30	30	30	30	30	18	21	21	28	30	30	30	40
	50				50	40	38	30	50	50	50	50	50	50	50	50	36	36	37	49	50	50	50	
						55	51	43									52	52	52					
SÁBADO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	10	30	00	00	00	00	00	00	10	15	20	10	00	15	10	10	10	10	10	10	10	10
	25		50		20	20	20	20	20	25	35	35	45	35	25	40	40	40	40	40	40	40	40	35
	50				40	40	40	40	40	50	55	55		50	50									
								40	40											40				
DOMINGO E FERIADO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	10	30	08	10	00	15	05	15	00	15	00	00	00	15	05	05	20	00	15	00	15	10
	25		50		48	35	25	40	30	40	25	40	20	20	25	40	35	30	40	25	40	25	40	35
	50						50		55		50		40	40	50			55		50	50	50		
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	30	30	10	10	10	08	10	10	10	10	10	10	10	10	10	03	06	10	10	10	10	16
	25				30	25	25	22	30	30	30	30	30	30	30	30	28	20	25	30	30	30	30	40
	50				50	40	40	35	50	50	50	50	50	50	50	50	46	36	40	50	50	50	50	
						55	54	50										52	55					
DIA ATÍPICO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	30	30	10	10	10	04	10	10	10	10	10	10	10	10	00	06	06	08	10	10	10	16
	25				30	25	25	17	30	30	30	30	30	30	30	30	18	21	21	28	30	30	30	40
	50				50	40	38	30	50	50	50	50	50	50	50	50	36	36	37	49	50	50	50	
						55	51	43									52	52	52					
DIA ÚTIL Sublinha : ITINERÁRIO NOTURNO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	30	30																				
	25																							
	50																							
SÁBADO Sublinha : ITINERÁRIO NOTURNO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	10	30																				
	25		50																					
	50																							
DOMINGO E FERIADO Sublinha : ITINERÁRIO NOTURNO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	10	30	05	30																		
	25		50		25																			
	50				50																			
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : ITINERÁRIO NOTURNO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05	30	30	30																				
	25																							
	50																							

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 3052 ESTAÇÃO DIAMANTE/BH SHOPPING VIA HAVAI

Linha 3052 ESTAÇÃO DIAMANTE/BH SHOPPING VIA HAVAI-																								
DIA ÚTIL Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					20	00	00	03	05	10	01	09	00	08	16	02	00	04	00	00	08	13	10	02
						11	07	08	21	27	18	26	17	25	33	14	07	10	12	17	25	27	28	20
						22	14	13	37	44	35	43	34	42	50	26	14	16	24	34	42	41	45	40
						33	21	18	53		52		51	59		38	21	22	36	51	59	55		
						44	28	23								46	28	28	48					
						52	33	33								54	34	34	40					
							38	38									46	46	53					
							43	45	55															
							48	55																
							53																	
						58																		
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					20	00	03	06	01	13	13	13	13	13	13	13	08	00	05	10	09	09	05	05
						13	11	14	17	33	33	33	33	33	33	30	15	10	20	30	29	27	25	25
						26	17	22	34	53	53	53	53	53	53	44	22	20	35	49	49	45	45	45
						39	26	30	53							57	29	30	40					
						52	32	38									36	40	50					
							40	47	54								43	50						
							46	54																
							53																	
							59																	
SÁBADO Sublinha : PRINCIPAL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					20	00	15	12	00	25	05	10	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00
					40	30	30	30	24	45	25	30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	35
						55	50	45	55		50	50	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
													45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 325 FLÁVIO MARQUES LISBOA / ESTAÇÃO BARREIRO

Linha 325 FLÁVIO MARQUES LISBOA / ESTAÇÃO BARREIRO-																											
DIA ÚTIL Sublinha : PRINCIPAL																											
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Minutos	05 35	35			00	04	04	05	07	09	09	04	04	09	09	01	01	04	03	10	00	00	00	05			
					30	14	13	13	21	29	29	19	19	19	29	29	13	10	13	13	25	20	20	20	35		
					54	24	21	21	35	49	49	34	34	34	49	49	25	19	22	23	40	40	40	40	40		
					34	29	29	49			49	49	49	49	49	37	28	31	34	46							
					44	38	37	45								49	49	49	37	42	58						
54	47	45	53			56											55	53	58								
SABADO Sublinha : PRINCIPAL																											
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Minutos	05 35	35			30	00	04	00	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	15	15	15	15		
						30	18	14	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	45	45	45	45	
						45	32	28	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50				
						46	42	56																			
DOMINGO E FERIADO Sublinha : PRINCIPAL																											
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Minutos	25 45	45			50	20	00	10	00	16	08	00	16	16	16	16	16	16	16	16	16	25	05	05	05		
						45	25	25	25	42	34	26	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	45	35	35	35	
						50	40	50	50	50	52	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	55					
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : PRINCIPAL																											
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Minutos	05 35	35			00	04	04	05	05	18	00	00	00	15	14	14	08	00	04	01	09	05	05	05			
					30	14	13	14	20	39	20	15	34	34	34	21	10	13	11	25	25	25	25	35			
					54	24	21	23	37		40	30	28	54	54	54	35	19	22	21	45	45	45	45	45		
					34	29	32	57			45	41	58				49	28	31	31							
					44	38	42											37	39	43	56						
54	47	52			56												55	50									
DIA ATÍPICO Sublinha : PRINCIPAL																											
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Minutos	05 35	35			00	04	04	05	07	09	09	04	04	09	09	01	01	04	03	10	00	00	00	05			
					30	14	13	13	21	29	29	19	19	19	29	29	13	10	13	13	25	20	20	20	35		
					54	24	21	21	35	49	49	34	34	34	49	49	25	19	22	23	40	40	40	40	40		
					34	29	29	49			49	49	49	49	49	37	28	31	34	46							
					44	38	37	45								49	49	49	37	42	46	58					
54	47	45	53		56	53											55	53	58								

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 325 FLÁVIO MARQUES LISBOA / ESTAÇÃO BARREIRO

Linha 325 FLÁVIO MARQUES LISBOA / ESTAÇÃO BARREIRO-																								
DIA ÚTIL Sublinha : NOTURNO – ATENDIMENTO AO MILIONÁRIOS E FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	35																						
SÁBADO Sublinha : NOTURNO – ATENDIMENTO AO MILIONÁRIOS E FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	35																						
DOMINGO E FERIADO Sublinha : NOTURNO – ATENDIMENTO AO MILIONÁRIOS E FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	25	45																						
Linha 325 FLAVIO MARQUES LISBOA / ESTAÇÃO BARREIRO																								
DIA ÚTIL FÉRIAS Sublinha : NOTURNO – ATENDIMENTO AO MILIONÁRIOS E FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	35																						
DIA ATÍPICO Sublinha : NOTURNO – ATENDIMENTO AO MILIONÁRIOS E FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos	05 35	35																						

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

Linha 7110 – RIACHO DAS PEDRAS A / BETÂNIA

Linha 7110 – RIACHO DAS PEDRAS A / BETÂNIA																								
DIA ÚTIL																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos					30	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	05	00	00	00	00	00	00
						15	12	13	20	20	20	20	20	20	20	20	13	18	15	15	30	30	30	
						30	24	26	40	40	40	40	40	40	40	40	26	31	30	30				
						45	36	40									39	44	45					
SABADO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00	12	06	00	12	06	00	12	10	10	10	10	10	10	00	00	00	00	00
						18	30	24	18	30	24	18	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
						36	48	42	36	48	42	36	50	50	50	50	50	50						
						54			54			54												
DOMINGO E FERIADO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00	00	15	05	20	10	00	15	05	20	10	00	15	05	00	00	00	00	
							25	40	30	45	35	25	40	30	45	35	25	40	30	30	30	30		
							50		55			50		55		50		50						

Linha 7100 – NOVO RIACHO VIA INCONFIDENTES/ FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
DIA ÚTIL – PARTIDA NOVO RIACHO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00 20 40	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30
SÁBADO – PARTIDA NOVO RIACHO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00 30	00 25 50	15 45	15 45	15 45	15 45	15 45	15 45	15 45	15 45	20 40	00 40	20 40	00 40	20 40	00 40	20 40	00 40	00 40
DOMINGO E FERIADO – PARTIDA NOVO RIACHO																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos							00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 40	20 40	00 40	30	
Linha 7100 – NOVO RIACHO VIA INCONFIDENTES/ FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
DIA ÚTIL – PARTIDA FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos						00 15 30 55	00 10 20 30 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	15 35 55	15 35 55	15 35 55	15 35 55	15 35 55	15 35 55	15 35 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	20 50	20 50	20 50	20 40
SÁBADO – PARTIDA FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Minutos							00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 40	20 40	00 40	30	
DOMINGO – PARTIDA FLÁVIO MARQUES LISBOA																								
NÃO FOI POSSÍVEL OBTER A INFORMAÇÃO ACERCA DAS PARTIDAS DE DOMINGO DESTA PONTO																								

FONTE: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br>.

ANEXO 3 TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARTICIPANTES DA PESQUISA

Esta pesquisa é realizada pelo aluno de doutorado Cláudio Márcio Oliveira (tel: 8522-6620, e-mail: clamoliv1974@hotmail.com) no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Educação da UFMG, sob a orientação do Professor Dr. Rogério Cunha de Campos (tel: 3409-6165, e-mail: roge@ufmg.br). O objetivo desta pesquisa é investigar as aprendizagens que acontecem no dia-a-dia dos usos do transporte coletivo de Belo Horizonte (ônibus, metrô, etc.). Esclarecemos que você é livre para escolher participar ou não. Se você não quiser participar, isso não lhe trará qualquer problema ou constrangimento.

Pedimos sua autorização para que possamos realizar uma observação dos deslocamentos feitos por você pela cidade. Este acompanhamento somente acontecerá nos dias, horários e itinerários autorizados por você. Também pedimos sua autorização para fazer uma entrevista, que será feita em gravador digital e será transformada em texto escrito. As observações devem acontecer durante um ano, somente nas datas e horários agendados e autorizados por você. As entrevistas serão gravadas, mas a qualquer momento você poderá interromper a gravação se você assim o desejar. Nós nos comprometemos que sua vida particular será preservada nesta pesquisa. Assim que você desejar, o acompanhamento de seus deslocamentos na cidade será interrompido a qualquer momento que você solicitar. Se for de seu interesse, o pesquisador é obrigado a explicar os motivos da pesquisa e o porquê de estar te entrevistando e acompanhando você pela cidade para qualquer pessoa que você acha que precisa saber sobre sua participação nesta pesquisa (filhos, marido, esposa, amigos, entes queridos, colegas de trabalho, etc.). Pedimos sua autorização também para fotografias e filmagens de trechos de seus deslocamentos pela cidade. Apenas as imagens autorizadas por você serão utilizadas na pesquisa. As informações e imagens coletadas na pesquisa serão utilizadas somente para a realização desta pesquisa e para divulgação em textos e eventos científicos da área de educação. Esta proposta de pesquisa passou pela avaliação do Comitê de Ética em Pesquisa (COEP) da UFMG, assim como os conteúdos deste termo de compromisso, antes a sua realização. Se você ainda tiver dúvidas sobre como serão os procedimentos declarados neste documento, você pode procurar o Comitê de Ética em Pesquisa (COEP) pelo telefone (031) 3409-4592-FAX: (031) 3409-4027 – email coep@prpq.ufmg.br ou no endereço: avenida Antônio Carlos, 66270 – Unidade Administrativa II – 2º andar-Sala 2005-CEP 31.270-901-Belo Horizonte –MG- Campus da Pampulha.

Consentimento da participação

Eu, _____, carteira de identidade nº _____, li e discuti com o pesquisador responsável pelo presente estudo os detalhes descritos neste documento. Entendo que sou livre para aceitar ou recusar, e que posso interromper minha participação a qualquer momento sem necessidade de qualquer justificativa. Concordo que os dados coletados sejam usados apenas para os propósitos de pesquisa acima descritos. Entendi a informação apresentada neste termo de consentimento. Tive oportunidade para fazer perguntas e todas elas foram respondidas de forma clara e adequada pelo pesquisador. Receberei uma cópia assinada e datada deste Documento de Consentimento Informado Livre e Esclarecido.

Assinatura: _____ Data: _____