

VIDAS EM TRÂNSITO: SUJEITOS, PERCURSOS E NARRATIVAS NA CIDADE DE BELO HORIZONTE

■ CLÁUDIO MÁRCIO OLIVEIRA

 <https://orcid.org/0000-0002-8677-6269>

Universidade Federal de Minas Gerais

RESUMO

O objetivo deste trabalho é investigar a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores/as pela Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. O pressuposto é que tais deslocamentos não são apenas um hiato ou um ato funcional, mas constituem processos de subjetivação. Fundamental para essa investigação é o conceito de Experiência de Walter Benjamin, que por sua vez mantém vínculo indissociável com a narrativa. Dessa forma, abordamos as narrativas produzidas *durante* e *após* os deslocamentos urbanos, tomando as figuras do “*camponês sedentário*” e do “*marinheiro comerciante*” para pensar as “viagens no tempo” e as “viagens no espaço” dos sujeitos. A experiência do deslocar-se pela cidade foi analisada a partir dos seguintes eixos: as histórias de vida dos sujeitos em Belo Horizonte; 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 e os desejos de cidade e de vida. As experiências dos trabalhadores/as suscitaram 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: Vida Urbana. Educação. Belo Horizonte. Deslocamentos Urbanos. Transporte Coletivo.

ABSTRACT

LIVES IN TRANSIT: SUBJECTS, PATHS AND NARRATIVES IN THE CITY OF BELO HORIZONTE

The purpose of this paper is to investigate the formative experiences of workers throughout daily urban travels in the metropolitan area of Belo Horizonte, Minas Gerais, Brazil. As a fundamental assumption, it is pointed out that urban trips are not just a hiatus or a simple functional act, but a subjective process assumed by people moving around the city. To conduct this investigation, Walter Benjamin's concept of experience is fundamental, being associated with the nar-

rative. Thus, we approach the narratives produced during and after urban displacements, taking the figures of the “sedentary peasant” and the “merchant sailor” to think about the subjects’ “travel in time” and “travel in space”. The experience of moving around the city was analyzed based on the following axes: the life stories of the subjects in Belo Horizonte; the uses and perceptions of buses’ spaces; the relationships established by individuals with strangers during urban daily travels; the body notion, its role, and sensitivities in urban daily travels; and finally, the city and life desires drawn up by the researched individuals. The researched workers’ experiences have raised the need of questioning the aesthetic dimensions of urban daily travels which is a key condition to building a culture on meetings that could materialize the Right to the City to its inhabitants.

Palavras-chave: Urban Life. Education. Belo Horizonte. Public Transport. Urban Daily Travels.

RESUMEN

VIDAS EM TRÂNSITO: SUJETOS, RECORRIDOS Y NARRATIVAS EM LA CIUDAD DE BELO HORIZONTE

El objetivo de este trabajo es investigar la experiencia formativa de los desplazamientos urbanos de trabajadores por la Región Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. Se parte de la idea de que tales desplazamientos o traslados urbanos no son sólo un vacío o un simple acto funcional, sino que constituyen procesos de subjetivación de las personas por la ciudad. Fundamental para esta investigación es el concepto de Experiencia de Walter Benjamin que mantiene vínculo inseparable con las narrativas producidas por los sujetos investigados, durante y después de sus viajes/traslados urbanos. De este modo, tomamos las figuras del “campesino sedentario” y del “marino mercante” propuestas por Benjamin para pensar los viajes en el tiempo y los viajes en el espacio de los sujetos. La experiencia de trasladarse por la ciudad fue analizada a partir de los siguientes ejes: las historias de vida de los sujetos en Belo Horizonte; los usos y percepciones del espacio del autobús; 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; y los deseos de ciudad y de vida elaborados por los sujetos investigados. Las experiencias de los trabajadores investigados provocaron una apertura necesaria para la dimensión estética de los desplazamientos urbanos, condición fundamental para la construcción de una cultura pública de encuentros que materialice el Derecho a la Ciudad de sus habitantes.

Palabras-claves: Vida Urbana. Educación. Belo Horizonte. Desplazamientos Urbanos. Transporte Público.

Introdução

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 ideia 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. Ver nem não é muito perigoso?

É no meio da travessia que o real se dispõe pra gente.

(João Guimarães Rosa)

Caminhos são feitos no caminhar pois, como nos diz Guimarães Rosa, o real, em especial o real social, é aquele que se dispõe no meio da travessia. É com essa máxima que apresento o objetivo deste trabalho: investigar a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores e trabalhadoras em Belo Horizonte. Fruto de pesquisa de doutorado em Educação, o pressuposto é conceber que os deslocamentos urbanos são muito mais que um hiato ou ato funcional, mas constituem processos de subjetivação e experiência das pessoas na cidade.

A pesquisa em questão contou com a observação participante dos deslocamentos casa-trabalho de duas diaristas, um padeiro e um recepcionista de hotel, todos moradores em bairros da região do Barreiro, uma das regiões mais populosas da cidade de Belo Horizonte¹. Também foram analisados os quadros de horários e os suportes letrados nos ônibus, seguida de entrevistas com os sujeitos pesquisados.

Para efeito desse texto, apresento as análises das narrativas de quatro trabalhadores, sujeitos da pesquisa: Lucas, Cíntia, Reinaldo e

¹ A região do Barreiro, uma das mais populosas, continha à época da pesquisa uma população superior a 260.000 pessoas e mais de 70 bairros. 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 possuía em 2009, cerca de 2,4 milhões de habitantes, dividida em nove regiões administrativas.

Flora². Narrativas essas que se desenrolaram durante as viagens urbanas realizadas, como também aquelas que se deram posteriormente em entrevistas específicas após o período da observação participante.

Dessa forma, as análises apresentadas a seguir têm como fontes dois tipos de narrativas: as *narrativas NO deslocamento*, aquelas que ocorreram durante as viagens; e as *narrativas DO deslocamento*, aquelas em que o deslocar-se pela cidade é ele próprio o tema central que constitui a narração. Da junção dessas narrativas – realizadas nos anos de 2008 e 2009 – emergiram as principais aprendizagens dos sujeitos nos traslados urbanos por Belo Horizonte: as relações com os múltiplos tempos e ritmos da cidade; as relações com os estranhos nas viagens; os usos e apropriações dos espaços dos ônibus; e o lugar do corpo e das sensorialidades nos deslocamentos.

A ideia aqui é pensar, conforme Michel de Certeau (1994) em *retóricas ambulatórias e enunciações pedestres*, nas quais as pessoas que caminham pela cidade “escrevem” a cidade, sendo por ela escrita também. Processo esse que não se dá sem os constrangimentos de uma grande cidade que, nos termos de Henry Lefebvre (2006) é organizada em função do seu valor de troca. Na contramão dessa lógica, o autor cunha o conceito de *Direito à Cidade*, na qual a mesma é pensada como valor de uso, sendo o horizonte político-pedagógico que mobiliza essa pesquisa.

Fundamental para compreender as relações dos sujeitos com os percursos e as tramas da cidade é o conceito/noção de Experiência proposto por Walter Benjamin; experiência vinculada de forma indissociável com o ato de narrar. É o que tratarei a seguir.

² Por questões de ética da pesquisa os nomes apresentados dos sujeitos são fictícios.

Sobre “camponeses” e “marinheiros” nas narrativas dos trabalhadores/as nas viagens por Belo Horizonte

Fundamental para essa investigação são as noções de Experiência (*Erfahrung*) e Vivência (*Erlebnis*), tal como propostas pelo filósofo Walter Benjamin. A noção/conceito de *Experiência* (*Erfahrung*), originário do radical *fahr* de *fahren* significa viajar, atravessar, sendo aquilo que marca os indivíduos. “A experiência é o que nos passa, o que nos acontece, o que nos toca. A cada dia se passam muitas coisas, porém, ao mesmo tempo, quase nada nos acontece.” (LARROSA BONDÍA, 2002, p.21).

A experiência, marca da subjetivação, teria sua forma manifesta na prática da narração; esta, por sua vez, permite a transmissão da experiência de um indivíduo aos demais membros do seu grupo/comunidade, tornando-se, portanto, coletiva. Para Walter Benjamin, a narrativa não é apenas o ato de relatar algo, mas trazer à tona as experiências no plural sob um ponto de vista cultural, de forma que teríamos o entrelaçamento das dimensões individual e coletiva presentes no ato de narrar (BENJAMIN, 1985, 1989), o que por sua vez se opõe a outras formas de comunicação. Segundo 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 [a narração] 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, 1989, p.107).

Experiência – essa “argila” marcada pela narração – se manifesta em oposição à noção de *Vivência*, caracterizada pelos choques e sem penetração no aparelho psíquico do sujeito; portanto, destituída da possibilidade de narrar. A esse respeito, Renato Franco também se debruça sobre a distinção Experiência X Vivência na obra de Benjamin, ao associar a primeira aos ritmos e processos que constituem o trabalho artesanal, cúmplice dos ritmos e tempos da natureza, de forma que a narrativa seria tomada como uma “forma artesanal de comunicação” (FRANCO, 2015, p.80), cada vez mais ameaçada pelo desenvolvimento das forças produtivas. Ainda sobre a relação entre experiência, memória e forma artesanal de produção da vida, o autor nos traz a seguinte afirmação:

Os elementos sedimentados na memória, originários das atividades ligadas ao artesanato, podiam, a qualquer tempo, ser mobilizados pelo sujeito no momento em que esse se deparasse com dificuldades novas, similares às anteriormente enfrentadas: nesse sentido, ele seria “sábio” e “experiente”. (FRANCO, 2015, p.80-81).

Já em relação ao conceito de Vivência, Franco tece as seguintes considerações:

O que, enfim, podemos chamar de “vivência” (*Erlebnis*), que se contrapõe à “experiência” (*Erfahrung*)? Vivência é, por assim dizer, a experiência degradada, à qual estão condenados os indivíduos isolados, atomizados, por imposição da organização industrial do trabalho e da própria sociedade que a sustenta. Ela provém da necessidade, sentida pelo homem moderno, de enfrentar a multiplicidade e a intensidade dos estímulos exteriores, que, por seu ímpeto e fugacidade, o impedem de assimilá-los ou sedimentá-los e, conseqüentemente, de se apropriar deles na forma de conhecimento acumulado, como ocorre na experiência. Vivência é, assim, se não completamente original e inusitado, um fenômeno típico da moderna sociedade burguesa. (FRANCO, 2015, p.82).

Como pontos fundamentais dessa pesquisa, entendo que os conceitos de “Experiência” e “Vivência” presentes na obra de Walter Benjamin possuem um potencial elucidativo e heurístico: esclarecer processos mais gerais nos quais estão envolvidos os sujeitos – no caso, os trabalhadores e trabalhadoras que se deslocam por Belo Horizonte.

Em seu texto emblemático “*O Narrador: considerações sobre a obra de Nicolai Leskov*”, Benjamin vai apontar a existência, quase arquetípica, de dois tipos de narradores: o *marinheiro comerciante* e o *camponês sedentário*. O “marinheiro” viaja no espaço; o “camponês”, no tempo. Segundo o autor:

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, 1985, p.198-199, grifos meus.)

Dessa forma, essa pesquisa considera que, nas narrativas dos sujeitos, há “marinheiros comerciantes” e “camponeses sedentários” em cada um dos quatro trabalhadores pesquisados. Figura ao mesmo tempo teórica e metodológica acerca da narrativa que orientou toda a investigação.

Tomando como perspectiva essa dimensão “camponesa” da narração e da experiência – ou seja, das “viagens no tempo” – apresento os seguintes viajantes, todos residentes em bairros da região do Barreiro em Belo Horizonte.

- *Lucas*: 29 anos à época da pesquisa; 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. Vem de Alcobaça para Belo Horizonte em busca de um futuro melhor. “Estranhou” o frio da cidade em relação a sua terra natal. Morava no bairro Bonsucesso e atuava como padeiro em Nova Lima, cidade pertencente à Região Metropolitana de Belo Horizonte. Descobriu o ofício de padeiro após anos de trabalho na construção civil, que o deixava exausto. Mobiliza a todo momento seu pertencimento religioso para enfrentar o medo da violência do narcotráfico que faz parte do cotidiano de seu bairro. Fazia seus traslados Belo Horizonte–Nova Lima de ônibus pelo Anel Rodoviário de Belo Horizonte, até o dia em que, “glorificado por Deus”, obtém um carro que lhe permite – eventualmente, devido aos custos da gasolina – dormir um pouco mais.
- *Reinaldo*: branco, 53 anos, há 47 morava em Belo Horizonte. Veio de Curitiba para Belo Horizonte aos dois anos de

idade. Morou toda sua vida no bairro Santa Helena. Começou a trabalhar como “office-boy” aos 11 anos de idade. Futuramente se torna motorista de uma lavanderia, quando teve contato com o universo da hotelaria. Tornou-se recepcionista de hotel; quando da realização da pesquisa, atuava há 16 anos nessa função. A natureza de seus ofícios fez com que Reinaldo conhecesse diversos lugares em Belo Horizonte.

- *Flora*: branca, diarista, 44 anos. Viveu sua infância no bairro Padre Eustáquio, situado na Região Noroeste de Belo Horizonte até os oito anos de idade. Vai para o bairro Flávio Marques Lisboa, no Barreiro, após a morte de sua mãe, morando com suas primas e tias. Casase aos 23 anos e vai para o bairro Santa Inês, em uma casa com problemas de infraestrutura. Retorna ao bairro Flávio Marques Lisboa onde compra sua casa, estando lá há quinze anos. Teve um primeiro emprego de faxineira com carteira assinada para, após sua demissão, sobreviver com o seguro desemprego até tornar-se diarista. Suas narrativas em relação ao mundo do trabalho denunciam as estratégias de exploração dos patrões e, entre elas, o não arcar com os custos do deslocamento.
- *Cíntia*: branca, 41 anos, irmã de Flora, também trabalha como diarista. Nasceu e sempre viveu em Belo Horizonte. Depois disso, muda-se para o bairro Flávio Marques Lisboa, na região do Barreiro, onde vive até os dezessete 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. O lugar de “esposa”, restrita à dimensão do “doméstico”, definia a mobilidade ou,

melhor dizendo, a falta de mobilidade de Cíntia. Cíntia narra casos de adoecimento e depressão, chegando inclusive a ser internada, segundo ela, por causa do ciúme e controle do marido. Muda para o Bairro das Indústrias, ficando lá por sete anos, até se mudar novamente para a região dos bairros Cardoso/Santa Cruz. À época da entrevista, estava grávida e prestes a se casar novamente. Os planos com seu noivo eram de morar na cidade de Sabará, pertencente à Região Metropolitana de Belo Horizonte. Entende que seu bairro tem boa infraestrutura, mas gostaria de viver com mais privacidade, em um lugar que conciliasse “liberdade com cuidado”.

Cabe ressaltar que todos os viajantes cursavam a modalidade de EJA (Educação de Jovens e Adultos), buscando concluir o Ensino Fundamental. Condição essa que tornou possível a minha aproximação junto aos sujeitos, uma vez que atuei como docente onde os mesmos estudavam³. Tal movimento de aproximação, guardadas as devidas proporções de tempo, foi inspirado na investigação realizada por Norbert Elias e John Scotson, na qual ambos se aproximaram de uma dada comunidade a partir da inserção dos mesmos no campo da docência em um programa de educação de adultos (ELIAS; SCOTSON, 2000).

Trajetórias escolares interrompidas e truncadas, tal como seus deslocamentos urbanos. Em sua dimensão camponesa, suas “viagens no tempo” mostram múltiplas “Belo Horizontes” acessadas, apropriadas e interdidadas pelas relações com o transporte público, com a violência (dentro e fora de casa) e com o mundo do trabalho.

3 Meu agradecimento especial aos professores e professoras do PET – Projeto de Educação de Trabalhadores, experiência político-pedagógica de Educação de Jovens e Adultos que atou na região do Barreiro no período de 2005- 2012. (cf. NUNES; CUNHA, 2008).

Com essa breve exposição das “viagens no tempo”, passemos agora às experiências narradas a partir da “viagem no espaço”: dimensão “marinheira” que revela as experiências e os desafios cotidianos do deslocar-se por Belo Horizonte.

O espaço do ônibus e os contatos imprevistos com os estranhos

Viajar é estar entre estranhos, com suas situações de imprevisibilidade e risco nos encontros em movimento. Contexto em que podem se efetivar a produção de *não-lugares* (AUGÉ, 1994), desprovidos de qualquer relação identitária, relacional ou histórica. Para tanto, 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, em que “o espaço do não-lugar não cria nem identidade singular nem solidão, mas solidão e similitude” (op.cit., p.95).

Outra perspectiva que se coloca para essa questão é colocada por Janice Caiafa, em que no transporte coletivo também podem se dar a produção de *espaço de exterioridade* (CAIAFA, 2007). Nas palavras da autora:

Já por conduzir e distribuir as pessoas, por levá-las para longe de suas vizinhanças, o transporte coletivo efetua em algum grau uma dessegregação. Mesmo que não supere os códigos sociais que compartimentalizam, marcam, o transporte coletivo 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).

A tensão entre ambas as perspectivas de análise se expressa na experiência dos sujeitos. Lucas consegue experienciar os encontros, cujas viagens a trabalho entre Belo Horizonte e Nova Lima – sempre no mesmo horário todos os dias – lhe permitiram conhecer Celso e Zé, seus amigos e parceiros nas jornadas urbanas.

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. Aí no que ele faltou, todo mundo ficava perguntando: “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 tem a ver isso hoje? Você entra num ônibus aqui, pegou, foi embora, acabou!! 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? (Entrevista de Lucas, 10 de março de 2009).

Situação essa apropriada de forma diferente por Reinaldo, que também passa utiliza outra linha de ônibus todos os dias, sempre no mesmo horário. O estranho com o qual Reinaldo não se relaciona é também 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.

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 ar-

roz!!!". 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 salada!!!". Então, também é de restaurante, mas do self-sevice, almoço self-service.

É muito comum eu ver aqueles, aqueles bloquinhos, às vezes no próprio banco ali. Muitas eu observo que colegas das mesmas funções, que descem em pontos diferentes, aí sim. 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 (Entrevista de Reinaldo, 14 de março de 2009).

A permanência nos empregos permite à Reinaldo e Lucas uma recorrência nas viagens, coisa que não ocorre com Flora e Cíntia. Como diaristas, nas diversas viagens urbanas para as casas a limpar, possuem uma mínima recorrência dos encontros, o qual somada à sua condição de mulheres torna a figura do estranho como alguém necessariamente perigoso.

Flora repara as pessoas nos ônibus, em especial aquelas que considera exóticas no transporte coletivo de Belo Horizonte:

Ah, teve um dia que eu achei um cara bem engraçado, viu? Ele tinha tanto piercing, tanto 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 olhando pra ele. Não era só eu não. O ônibus todo! 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.... Como é que fala? Tipo uma ruela assim... (risos). esquisito na orelha! Tudo de piercing! 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 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 (Entrevista de Flora, 09 de março de 2009).

Cíntia, ao contrário, pratica a total evitação dos olhares e dos contatos, como constam nas narrativas a seguir:

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.

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. (Entrevista de Cíntia, 09 de fevereiro de 2009).

Medo, violência, desejo e evitação de contatos. Sob os mais diferentes motivos, um lugar na arquitetura sobre rodas torna-se o predileto pelos trabalhadores/viajantes: trata-se do “fundo do ônibus”, cujas apropriações pelos sujeitos atendem aos mais diversos interesses, como consta na narrativa de Lucas:

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 que 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]. Se eu tiver lá na frente sentado e tá com tumulto lá, eu penso três vezes se olho pra trás ou não. Teve um rapaz, uma vez: 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]. 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 (Entrevista de Lucas, 10 de março de 2009).

Percepção essa compartilhada por Flora acerca dos usos dos espaços dos ônibus:

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 estar 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! 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 pega meu cabelo, junta e puxa. Geralmente mulher. Mulher tá sentada com o cabelo, aí o cabelo esbarra assim, um tanto assim, mais ou menos. Esbarra assim, naquele lugar de pegar a mão [barra metálica do ônibus]. A pessoa vem por trás e segura. É sem querer. 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 as pessoas com deficiência]. 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. Pessoas ficar com a bolsa quase em cima do meu ombro. Pessoa espremendo você lá! 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. Ninguém vai ficar em pé lá no cantinho que eu tô. E é mais por questão de ninguém ficar me esbarrando (Entrevista de Flora, 09 de março de 2009).

A busca da quietude nessa “arquitetura itinerante” suscita ritmos, percalços, corpos: táticas de deslocamento urbano que marcam as escolhas dos sujeitos.

Corpos, assincronias e sensorialidades nos deslocamentos urbanos

A busca da quietude por Lucas, Flora, Reinaldo e Cíntia – incluindo eventuais práticas de dor-

mir no transporte coletivo – não é de forma alguma gratuita. Ela ocorre, nas grandes cidades, em um contexto marcado por uma infinidade de estímulos, que provêm de uma “*intensificação da vida nervosa*” (SIMMELL, 1979). Tendo a parte traseira do ônibus como lugar predileto dos viajantes, temos aqui uma verdadeira “educação dos sentidos”: da pausa ao desgaste; do repouso à correria, dos momentos de contemplação à prontidão completa e sem pausa dos transeuntes. Cíntia narra seus percalços ao andar no Centro de Belo Horizonte:

Ah, o Centro da cidade é muito tumultuado! Tem muita gente. E um passa, pisa em você! Empurra você! Parece que eles anda lá igual cavalo no Centro! Pra lá, pra cá correndo! Eu 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 vêm te empurrando, quase que você cai! Então, pisa no seu sapato, no seu chinelo. Parece que eles andam tudo com pressa, tudo correndo! (Entrevista de Cíntia, 09 de fevereiro de 2009).

A correria e o atropelamento geram para Cíntia um estado de prontidão, vigilância e tensão no caminhar: situações em que, nos termos do sociólogo Paul Virilio, criam um “Estado de Urgência” em que “parar significa morrer” (VIRILIO, 1996). Andar pragmático que, como nos fala nos coloca Benjamin, se desdobra em um “treinamento dos sentidos”. Profunda reflexão cunhada nos diálogos com as obras de Baudelaire e Edgar Allan Poe, apresentada no célebre texto *Sobre Alguns Temas em Baudelaire*:

O mover-se através do tráfego implicava uma série de choques e colisões para cada indivíduo. Nos cruzamentos perigosos, inervações fazem-no estremecer em rápidas sequências, como descargas de uma bateria. Baudelaire fala do homem que mergulha na multidão como em um tanque de energia elétrica. E, logo depois, descrevendo a experiência do choque, ele chama esse homem de um “caleidoscópio dotado de

consciência”. Se, em Poe, os passantes lançam olhares ainda aparentemente despropositados em todas as direções, os pedestres modernos são obrigados a fazê-lo para se orientar pelo sinal do trânsito. A técnica submeteu, assim, o sistema sensorial a um treinamento de natureza complexa (BENJAMIN, 1989, p.125)

Nas viagens por esse “tanque de energia elétrica” chamado Belo Horizonte, as apropriações do ato de deslocar vão do pragmatismo à contemplação, como consta no contraste das viagens urbanas de Reinaldo e Lucas. Reinaldo conta suas “maneiras de mover”, aprendidas desde os tempos de office-boy:

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. 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 (Entrevista de Reinaldo, 14 de março de 2009).

Lucas relata suas viagens diárias a trabalho para Nova Lima, na qual as paisagens remetem a sua infância e juventude:

As paisagens que me encanta muito assim, que eu gosto mesmo, é daqueles lugares 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 entram pra os Cristais⁴. 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 me lembro de muitas coisas, até mesmo do Espírito Santo, quando a gente ia pro rio Córrego Fundo. É umas 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! (Entrevista de Lucas, 10 de março de 2009).

Movimentar-se pela cidade em um contexto que Maura Verás denomina de assincronias urbanas, resultado de diversas sociotemporalidades em uma cidade fraturada e segmentada pelas classes sociais, em uma topografia da desigualdade social (VERÁS, 2001). Contexto que leva aos sujeitos da pesquisa à realização de várias “regras de cálculo” em suas jornadas urbanas. Destaque para as regras “*tempo x conforto*” e “*tempo X segurança*”, esta última praticada via de regra pelas mulheres pesquisadas. Ao ter que lidar com os enormes tempos de espera dos ônibus, Flora, Cíntia, Reinaldo e Lucas fazem aquilo que Certeau (1994) chama de “táticas de apropriação”, ou seja, aquilo que os sujeitos fazem com os produtos culturais que lhe são impostos ou distribuídos.

4 “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.

Na regra de cálculo “tempo x conforto”, Flora e Cíntia fazem a opção de pegar a linha de ônibus 3051⁵ no sentido oposto de sua residência ao concluir a jornada de trabalho, trocando cerca de 40 a 50 minutos a mais no tempo de viagem pela garantia de haver assentos vazios. Decisão essa distinta de Reinaldo, que prefere caminhar para pegar um ônibus mais longe de seu local de trabalho, para assim evitar a baldeação e a consequente perda de tempo na troca de linhas de ônibus na Estação Barreiro.

Estações de ônibus que, por sua vez, representam para Flora e Cíntia o exercício de outra regra de cálculo: “tempo x segurança”. Alongar o tempo ao ter que esperar o ônibus dentro das estações e não nas ruas – em especial nos deslocamentos noturnos – é outra difícil decisão a ser tomada pelas mulheres pesquisadas todos os dias após suas longas e exaustivas jornadas de trabalho, que se prolongarão nos afazeres domésticos.

A esse respeito, o ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), em um estudo publicado sobre “*O acesso de mulheres e crianças à cidade de Recife*”, confirma que Flora e Cíntia não estão sozinhas nessa relação da condição feminina com a violência e a mobilidade urbana. Os *tempos de espera* são também percebidos pelas mulheres desta outra capital brasileira como os de maior vulnerabilidade:

De todos os aspectos da segurança e mobilidade abordados nesta pesquisa, as paradas de ônibus, principalmente as dos bairros mais periféricos, representam o maior desafio enfrentado pelas entrevistadas, principalmente pela profunda insegurança que geram. A parada é o local mais temido por todas as participantes, é onde se percebem mais vulneráveis e onde sentem mais medo. São decisivos para esta sensação: o isolamento e a falta de movimento; o tempo de espera/demora dos ônibus; a ausência

5 Linha de ônibus que liga Flávio Marques Lisboa (bairro da região do Barreiro) à Savassi, um dos pólos econômicos da cidade de Belo Horizonte.

total de algum tipo de proteção (arquitetônica, iluminação, equipamentos e segurança). Instaladas, em geral, em lugares ermos, sem movimento de pessoas ou atividades comerciais por perto, as paradas de ônibus são, na ótica das mulheres, um atrativo para a violência contra a mulher, principalmente para o estupro. Quando ficam paradas e sozinhas esperando o ônibus, se sentem vulneráveis, à mercê da violência. Ficam alertas e atentas a qualquer movimento e as figuras masculinas são sempre ameaçadoras. Esta sensação é relatada em todos os grupos, por todas as participantes [da pesquisa]. (...) Por isso, a baixa frequência e a impontualidade dos ônibus são problemas muito destacados por elas. É possível supor que o tempo real de espera pelo ônibus seja potencializado por esta emocionalidade — e talvez pela ausência de informações sobre o quadro de horários e viagens, gerando uma sensação de demora ainda maior (ITDP, 2008, p. 52).

Situação ratificada nas seguintes narrativas de Flora, sobre o medo constante de sair de casa.

Também no ônibus, tem uma coisa que eu detestava, por isso eu passei a andar, procurar andar sempre em ônibus vazio e sempre andar atrás [no fundo do ônibus]. Quando o ônibus tá cheio, principalmente homem, a gente pega o ônibus e aqueles homens vem, sabe? “Tirando casquinha em você, relando em você”. Então eu detestava! Eu várias vezes caeci confusão dentro do ônibus, pelo fato de eu ver que a pessoa, não era totalmente que o ônibus tá cheio [o motivo do encostar]. Tava querendo era aproveitar mesmo! Falava, nessa hora eu não tenho timidez! Eu falava, eu xingava. Teve uma época quando eu trabalhava lá na Avenida 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: “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 vá-

rias mulheres (Entrevista de Flora, 09 de março de 2009).

Fruto da espoliação urbana dos bens de consumo coletivo (KOWARICK, 1979), temos a espoliação da segurança e do pleno direito de ir e vir das pessoas, em especial das mulheres. Com isso, as reflexões de Walter Benjamin acerca do treinamento dos sentidos nas cidades têm uma marca particular: na condição feminina de Flora e de Cíntia este treinamento de reação aos choques é movido pelo medo da violência e assédio/abuso sexual. O que nos remete a pensar que a educação dos sentidos — mas não só ela — é informada por profundas marcas e desigualdades de gênero, de modo a conformar uma “educação dos corpos” de homens e mulheres na cidade.

Condição de insegurança somada às condições de trabalho, cujo “ethos doméstico” esse que é praticamente a única senha de acesso e apropriação da cidade, desdobrando-se numa verdadeira Pedagogia da Reclusão para Cíntia e Flora. Sobre o trabalho informal generificado, Antunes nos fala da *duplicidade do ato de trabalho* para as mulheres, nas quais, além de uma precarização e muitas das vezes da 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” (ANTUNES, 2006, p.108).

Os pertencimentos e marcas identitárias no deslocar-se também afetam Lucas que, devido ao seu pertencimento étnico-racial, precisa provar a todo instante sua condição de “homem de bem”, o que leva a regra de cálculo *tempo x risco de estigmatização*. Nomeações dos corpos, dos pertencimentos étnico-raciais, 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 por que?”

– É que você falou lá que nós não para aqui procê, que não sei o quê! Falou um bocado de coisas!

– Não, eu comentei sim, sobre isso. Mas eu queria saber porque que vocês não paravam aqui?”

– Não, você tá todo encapuzado, ali de touca e tudo. A gente tem medo de assalto nessa região. Por isso que a gente não para. 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.

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 pretas 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! 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! (Entrevista de Lucas, 10 de março de 2009).

“Escolhas” realizadas em meio a uma precariedade da oferta do transporte coletivo – tanto em Belo Horizonte quanto no resto do país – cuja distribuição dos horários concentra-se nas manhãs e fins de tarde, de segunda a sexta-feira, conformando a (i)mobilidade dos trabalhadores e trabalhadoras pesquisados a uma restrita e estereotipada ideia de tempos de trabalho como as únicas formas legítimas de acesso, apropriação e fruição da cidade.

Benjamin nos ensina sobre a importância do tédio, de forma que “se o sono é ponto alto do relaxamento corporal, o tédio é o do espi-

ritual. O tédio é o pássaro de sonho que choca os ovos da experiência” (BENJAMIN, 1985, p. 204), ou seja, uma imprescindível dilatação/distensão temporal. Na imposição dos tempos dos transportes coletivos sobre os tempos das pessoas, temos a imposição da temporalidade da monotonia que, para a filósofa Olgária Matos, “inapelavelmente patológica de forma que “ela é tempo imóvel, que não passa. Dominado por ela, não somos capazes de reconhecer ou criar valores” (MATOS, 2010, p.171); uma ave de rapina que ameaça constantemente roubar os ovos da experiência.

Os “bons conselhos” e os “outros possíveis” dos viajantes: pensando o Direito à Cidade e a alteridade em movimento

Essas foram parte das experiências de Flora, Lucas, Reinaldo e Cíntia, “marinheiros” e “camponeses” que em suas viagens no tempo e no espaço retrataram suas tramas na cidade: as relações com a arquitetura do transporte coletivo, os encontros e desencontros com os estranhos nas viagens; as sensorialidades e corporeidades aprendidas em meio à violência e às assincronias dos tempos e ritmos de pessoas e veículos.

Retomando a Benjamin no clássico texto “O Narrador”, o autor aponta que aquele que narra a sua experiência é capaz de “dar bons conselhos”, máximas morais às gerações vindouras, pois “o conselho tecido na substância viva da experiência tem um nome: sabedoria” (BENJAMIN, 1985, p.200). Nessa perspectiva, faz-se necessário pensar os “outros possíveis” de vida e cidade de Flora, Lucas, Reinaldo e Cíntia narrados ao final da pesquisa.

Lucas sonhava em voltar pra Bahia e tornar-se advogado; sonha também com seu bairro – Bonsucesso – longe do tráfico e da vio-

lência. Flora deseja mudar-se para o interior de Minas Gerais pelo mesmo motivo. Reinado quer fazer Ensino Médio e aprender inglês, e terminar a vida em seu bairro, Santa Helena; gosta de onde mora, mas sonha com a chegada do metrô em sua região e um transporte coletivo mais eficiente. Cíntia, por sua vez, estava mudando de cidade; grávida do seu noivo, sonha poder viver em uma vida que concilie liberdade com cuidado, em um lugar que reúna tranquilidade e infraestrutura.

Sonhos dos viajantes que, além de apontar para uma luta pela dignidade material do transporte coletivo de Belo Horizonte, aponta também uma demanda de uma re-erotização das ruas, numa dimensão estética que rompa com a primazia do automóvel e das formas individualizantes de se experienciar o deslocar-se pela cidade.

Questões que 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 simples “Educação PARA o Trânsito”, como se este último se manifestasse de forma substancial e a-histórica, caberia uma verdadeira “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 de pessoas e veículos.

Dessa forma, faz-se necessário não apenas priorizar a dignidade dos modais de transporte coletivo e de mobilidade ativa (andar a pé e bicicleta), mas também superar a 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 mobilidade urbana. Cidadãos que possam

exercer – nos termos de Henry Lefebvre (2006) – o legítimo Direito à Cidade, na qual a *Festa* promova o lúdico, o imprevisível, que só alteridade e o encontro das pessoas com seus corpos pode realizar.

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 a “utilidade” destes trabalhadores não se faz necessária. 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.

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”.

Tais premissas levam a uma imprescindível *Pedagogia do Direito à Cidade*, que em oposição a uma pedagogia da reclusão de trabalhadores e trabalhadoras, promova de fato uma cultura pública de acesso e produção dos espaços e suas formas de deslocamento estejam franqueadas a todos e todas.

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. Nos dizeres de Olgária Matos, “como forma de conhecimento, o amado é imprescindível, pois é parte do nosso auto-reconhecimento” de forma que “as emoções não são, como em Descartes, fenômenos de perturbação do conhecimento, mas base empírica de comunicação e intersubjetividade” (MATOS, 1995, p.23). Amor como forma de conhecer que “é razão anfíbia, que reunifica Eros e Logos, atividade e passividade, o eu e a alteridade, sensação e cálculo, isto é, experiência” (op.cit, p.26).

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 desfileiro. 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

- ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo Editorial, 2006.
- AUGÉ, Marc. **Não-Lugares**: uma antropologia da supermodernidade. São Paulo: Papyrus, 1996.
- 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, 1985. p. 197-221.
- BENJAMIN, Walter. Sobre alguns temas em Baudelaire. *In*: BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas III**: Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1989. 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.
- CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas**: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.
- CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano 1**. Petrópolis: Vozes, 1994.
- ELIAS, Norbert; SCOTSON, John. **Os Estabelecidos e os Outsiders**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.
- FRANCO, Renato. **10 Lições sobre Walter Benjamin**. Petrópolis: Vozes, 2015.

ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade**. 2018. Disponível em: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade_-_ABR-2018.pdf. Acesso em: 12 jun. 2018.

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

LAROSSA BONDÍA, Jorge. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. **Revista Brasileira de Educação**. Rio de Janeiro, ANPEd - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Educação n. 19. p.20-28, abr. 2002. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1413-24782002000100003>.

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

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. **Benjaninianas**: cultura capitalista e fetichismo contemporâneo. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

NUNES, Adrilene; CUNHA, Charles. **Projeto de Educação de Trabalhadores**: uma proposta de Educação

de Jovens e Adultos. Belo Horizonte: Adrilene Marize Muradas Nunes, 2008.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio. **Por entre percursos e narrativas**: a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores em Belo Horizonte. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

OLIVEIRA, Cláudio Márcio. **Vidas em trânsito**: sujeitos e experiências nos deslocamentos urbanos. Curitiba: Appris, 2021.

SIMMELL, Georg. A Metrópole e a Vida Mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979, p.11--25.

VERÁS, Maura Pardini Picudo. Tempo e Espaço na Metrópole: breves reflexões sobre assincronias urbanas. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, Fundação SEADE, v.15, n.1, p. 3-12, 2001. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-88392001000100002>.

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

Recebido em: 31/03/2023

Revisado em: 20/11/2024

Aprovado em: 27/11/2024

Publicado em: 30/11/2024

Cláudio Márcio Oliveira é Doutor em Educação, pela Universidade Federal de Minas Gerais. Professor da Faculdade de Educação da UFMG junto ao Departamento de Métodos e Técnicas de Ensino. Líder do Grupo de Pesquisa CIVITAS: Corpo, Cidade e Práticas Sociais e membro do PROEFE: Centro de Estudos, Extensão e Pesquisa em Educação Física Escolar. E-mail: claudio-m-oliveira@ufmg.br ; clamoliv1974@hotmail.com.