UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES
Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e
Participação Política

PRISCILA TAMIS DE ANDRADE LIMA

Trajetos na cidade
cartografias de saúde e subjetividade

SÃO PAULO
2013

PRISCILA TAMIS DE ANDRADE LIMA

**Trajetos na cidade
cartografias de saúde e subjetividade**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política da Escola de Artes, Ciências e Humanidades, da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Ciências (versão corrigida).

Orientadora: Profª Dra.
Elizabete Franco Cruz

**SÃO PAULO
2013**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

Biblioteca

Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo

Lima, Priscila Tamis de Andrade

Trajetos na cidade : cartografias de saúde e subjetividade /
Priscila Tamis de Andrade Lima ; orientadora, Elizabete Franco
Cruz. – São Paulo, 2013.

145 f. : il.

Dissertação (Mestrado em Ciências) – Programa de Pós-
Graduação em Mudança Social e Participação Política, Escola de
Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo.

1. Transporte urbano. 2. Transporte urbano – Aspectos sociais.
3. Transporte público – Aspectos sociais. 4. Trânsito – Aspectos
sociais. 5. Subjetividade. 6. Saúde. 7. Circulação urbana. I. Cruz,
Elizabete Franco, orient. II. Título.

CDD 22.ed. – 388.4

LIMA, PRISCILA TAMIS DE ANDRADE.

Trajetos na cidade - cartografias de saúde e subjetividade

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política da Escola de Artes, Ciências e Humanidades, da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Ciências (versão corrigida).

Orientadora: Profª Dra.
Elizabete Franco Cruz

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA

Profª Dra. Elizabete Franco Cruz (orientadora)
Escola de Artes, Ciências e Humanidades - USP

Profª Dra. Marília Aparecida Muylaert
Universidade Estadual Paulista - UNESP

Prof. Dr. Fernando Hiromi Yonezawa
Coletivo Devir de Práticas e Pesquisas em Educação, Clínica e Arte

À Vida que insiste.

Inventar superfície para uma criação
é arriscar um vôo alto
que só se sustenta
na pulsação íngrime
de laços amorosos.

Agradeço...

Elizabete Franco Cruz, pela companhia e orientação provocadoras.

Marília Muylaert, por me ensinar o gesto de estender a mão em parceria.

Fernando Yonezawa, pela postura política-poética que me faz admirar.

Ciça Castro, por lembrar-me que a Vida vem antes.

Maria Zeneide Monteiro, pela parceria que anima.

Rafael Presto, porque me inspira às forças do mundo.

Marisa Greeb, que me ampara na queda.

Danilo Dantônio, pelo rigor e pela perseverança dos afetos.

Ângela Vieira, pela amizade que me acompanha.

Paulo Bittencourt, por mergulhar fundo e me deixar ir junto.

Raquel Evangelista, companheira que se faz irmã.

Priscila Cesconeto, Felipe Cardarelli e Daniela Gama, que tantas vezes me acolheram.

Daniela Patrícia dos Santos e Tania Campos, pela potência arteira que somos juntas.

Jonathan Ribeiro, pela disposição colaborativa.

Meu pai Waltinho, em memória, que me ensinou o que pode a tristeza e a doçura de um caipira.

Minha mãe Leila, por me dar o mundo e não me aprisionar em asas.

Meu tio Pedro, que me acompanha na saga de ser gente.

Aos participantes-colaboradores desta pesquisa, pelas preciosidades oferecidas.

Ao povo que vai às ruas.

“Reinventar-se para não ser prisioneiro do poder; desejar a vida revolucionária e *não* a revolução que se confunde com a posse do poder. Percebemos que a vida revolucionária não passa através dos gestos pitorescos e discursos supostamente ‘imoralistas’. O revolucionário não vive em função do aplauso, não quer confetes ou holofotes. A reinvenção contínua de si é a sua arma silenciosa que pode alterar a percepção de uma sociedade sobre a noção de revolução: compreende-se a revolução quando se vive de modo revolucionário e não quando se faz um projeto para que ela ocorra. Uma sociedade conduzida por uma contínua reinvenção promovida por esses seres que não cessam de reinventar-se, que são usinas de ideias, que transbordam afetos de amor ao mundo, se torna profundamente artística – e por isso pode festejar seu crescimento em força, em autonomia, em alegria. É o contrário de uma sociedade constituída pelo medo da reinvenção – atualmente, muitos dos seus artistas, por exemplo, são apenas sombras dessa revolução. Basta observá-los com cuidado para constataremos que a ‘revolução’ que eles dizem não consegue escapar do império da representação, de uma *imagem* que fazem do caos. Portanto, ora a liberdade aparece confundida com a transgressão às leis, ora aparece confundida com a exigência do reconhecimento pelo Estado dos direitos dos que são ‘diferentes’ do padrão social – eles ainda falam excessivamente de uma perspectiva da existência limitada à noção de humano (o caos humanizado é um desses sintomas). Mas se o revolucionário não leva a sério os direitos humanos é porque ele já cria os seus próprios direitos. Esses direitos criados não são, de nenhum modo, humanos – *eles são direitos da vida que escapa das tentativas humanas de repressão*. E aquilo que escapa não é problema dele, é problema da sociedade; agora, ela vai ter que se mexer: ou seus indivíduos se reinventam para evoluírem, ou então, resta tentar reprimir, inutilmente, as palavras, os pensamentos, os gestos, isto é, os signos que expressam uma potência inesgotável de reinvenção do mundo – o revolucionário se alia a isto e não a um entediante ideal de revolução... *O ideal assassina a reinvenção*... Reinvenção de si mesmo: por viver em função *disto*, o revolucionário se mantém jovem, curioso como criança. Luta com tudo que pode para não perder a inocência que o leva a poetar. Sua poesia é *vivida e não* uma verborragia ou jogo de palavras”.

AMAURI FERREIRA

Resumo

LIMA, Priscila Tamis de Andrade. **Trajetos na cidade - cartografias de saúde e subjetividade.** 2013. 145f. Dissertação (Mestrado) - Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

Nesta pesquisa cartografamos as experiências de trabalhadores da saúde em seus deslocamentos cotidianos em transporte público para o trabalho e investigamos a possível relação da experiência do percurso cotidiano com a produção de saúdes e subjetividades destes transeuntes da cidade de São Paulo: uma pequena parcela da população, que diz da experiência cotidiana vivida por um coletivo de milhões de pessoas. Com orientação transdisciplinar, a pesquisa parte da interlocução da Psicologia com saberes da Filosofia e Ciências Sociais; uma bricolagem de conceitos, perceptos e afetos experienciados no trânsito da cidade, empregando o método cartográfico e perspectivas do paradigma ético-estético-político advindo da Filosofia da Diferença. Afirmamos o pensamento a partir da indissociabilidade entre individual e coletivo, interior e exterior, dentro e fora, indivíduo e sociedade - o rompimento com as dicotomias e maniqueísmos que tradicionalmente marcaram a história científico-paradigmática. Os conceitos de saúde e subjetividade passam a ser dispositivos analisadores de investigação dos modos de vida contemporâneos e dos efeitos imprimidos nos corpos pela experiência cotidiana de deslocamento na cidade. A problematização dos conceitos e de nossas práticas de todos os dias implica em pensarmos nas possibilidades de novas territorializações, novas maneiras de compreender saúdes e subjetividades, novas políticas da narratividade. Saúde que não é só cura ou ausência de doenças, mas produção e afirmação de diferença e vida. Subjetividades que são constantemente as possibilidades de diferir-se, a invenção e criação de si e do mundo. Acompanhados dos acontecimentos afirmativos que tomaram as ruas da cidade em manifestações, construímos, pesquisadora e participantes-colaboradores, um bordado em linhas sobre as condições do transporte público na cidade de São Paulo e os efeitos dessa qualidade de deslocamento na vida da população. Uma conversação entre macropolíticas do Estado e micropolíticas do cotidiano, a complexificação da velocidade avassaladora e dos espaços comprimidos, a vontade de ser gente numa cidade.

Palavras-chave: Trânsito-trajeto, Saúde, Subjetividades, Cartografia, Filosofia da Diferença.

Abstract

LIMA, Priscila Tamis de Andrade. **Paths in the city - cartographies health and subjectivity.** 2013. 145f. Dissertation (Master's degree) – School of Arts, Sciences and Humanities, University of São Paulo, São Paulo, 2013.

In this research we cartograph the experiences of health workers in their daily movements by public transport to work and investigate the possible relationship of the route everyday experience with the production of subjectivities and health of these passers of the city of São Paulo: a small portion of the population, which tells of everyday experience lived by a collective of millions of people. Transdisciplinary oriented, the research starts from the dialogue between psychology and knowledge of Philosophy and Social Sciences, a bricolage of concepts, percepts and affects experienced in city traffic, placing the method of cartography and prospects of the ethical-aesthetic-political paradigm from the Philosophy of Difference. We affirm the thinking of the inseparability between individual and collective, interior and exterior, inside and outside, self and society - a disruption with the dichotomies and manichaeism that traditionally branded the scientific-paradigmatic's history. The concepts of health and subjectivity become devices of analysis in the investigation of contemporary lifestyles and the effects imprinted on the bodies by everyday experience of displacement in the city. The questioning of the concepts and practices of our everyday imply the thinking of the possibilities of new territorializations, new ways of understanding healths and subjectivities, new policies of the narrative. This health is not just absence of disease or cure, but production and affirmation of difference and life. Subjectivities that are constantly possibilities to differ from yourself, to the invention and creation of self and the world. With the companionship of the affirmative events that took the streets in insurrection, we built, researcher and participants-colaborator, an embroidered in lines on the conditions of public transport in the city of São Paulo and the effects of displacement quality in the life of the population. A conversation between macropolitics of the state and the micropolitics of everyday life, the complexity of the overwhelming speed and compressed spaces, the willing to exist in a city.

Keywords: Transit-path, Health, Subjectivities, Cartography, Philosophy of Difference.

Sumário

PRIMEIRO ATO - Fazer o dia

Alguma coisa acontece...	2
No encalço da cidade	5
Por uma vida sem catracas - o povo vai às ruas	8
O corpo da experiência (ou Das pulsações da experiência)	11

SEGUNDO ATO - Filosofia da Diferença

Inspirações revolucionárias - deslocar o pensamento (ou O pensamento nos subverte)	17
Do exercício da ética e sua implicação não-moral	22
Estética: expressão de valores vitais	24
Ser político (a gente tem fome de quê?)	26

TERCEIRO ATO - Caminhos metodológicos

A cartografia como método: processualidades	29
---	----

QUARTO ATO - Conceitos como dispositivos analisadores

A saga do cuidado em saúde entre macro e micropolíticas	37
<i>Agora eu era o herói</i> - as produções de subjetividades	47

QUINTO ATO - Travessia

<i>Convive com teus poemas, antes de escrevê-los</i>	59
--	----

Bordado que (per)corre _____	62
Questões norteadoras - o tom que se oferece para os encontros _____	63
As Linhas no percurso cartográfico _____	64
O entrelaço das Linhas _____	65
Linha Tempo - <i>deixando o trajeto ir</i> _____	68
Linha Espaço (entre)aberto - abrir passagem _____	73
Linha Afecção - você já parou para sentir o que sente? (ou Sobre os efeitos das Linhas) _____	76

SEXTO ATO - Considerações finais

<i>Se não nos deixais sonhar, não os deixaremos dormir</i> _____	84
--	----

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____ 88

VÍDEOS _____ 94

LINKS / SITES UTILIZADOS PARA CONSULTA _____ 95

APÊNDICES

Apêndice 1 - Entrevistas transcritas _____	98
Apêndice 2 - Modelo do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido _____	142
Apêndice 3 - Vídeo-ensaio: <i>Fazer o dia em SP</i> _____	145

AGENDA

4h35 - Acordar

5h - Arrumar Malu

6h - Preparar marmitta

7h - Levar Malu p/ creche

7h30 - Pegar trem - ônibus → ler apostila (prova facu)

9h - Aminar o ponto!

9h30 - Atendimento

10h30 - Atendimento

11h30 - Reunião → ligar creche

13h - Almoço → ligar vizinhos

16h - Atendimento → (p/ pegar Malu na creche)

14h - 16h - Capacitação

17h - Atendimento → visita domiciliar

18h - Saída !!! → pegar ônibus

→ ler apostila!

19h30 - 23h - Faculdade

23h - Pegar ônibus - trem p/ casa → ligar irmão ♥

00h - Pegar Malu na vizinha → tomar banho

→ lavar louça

1h - Dormir → separar roupa p/ dia seguinte!

PRIMEIRO ATO - Fazer o dia

Alguma coisa acontece...

Esta dissertação inicia-se com a produção de um vídeo-ensaio¹. Elaboração artesanal para uma escrita-imagem de apresentação ao leitor que se faz passageiro desta viagem. As imagens são vozes da experiência do corpo cartográfico. Um convite de embarque nos trajetos cotidianos da cidade e seus efeitos: *Fazer o dia em SP*.

Creio que hoje mais do que nunca é preciso procurar um livro, ainda que ele tenha **só uma** grande página: precisamos procurar fragmentos, lascas, unhas dos dedos dos pés, tudo quanto contenha minério, tudo quanto seja capaz de ressuscitar o corpo e a alma. É possível que estejamos condenados, que não haja esperança para nós, para **nenhum de nós**, mas se assim for soltemos então um último e torturante uivo capaz de gelar o sangue nas veias, um berro de desafio, um grito de guerra! Fora as lamentações! [...] Dancemos nós, os vivos, à beira da cratera, uma última e agonizante dança. Mas que seja uma dança! Eu amo tudo quanto flui... (MILLER, 1975, p. 243. Grifos do autor).

De acordo com estimativas de 2011, a maior cidade do país abarca aproximadamente 11.337.021 dos 41.692.668 habitantes que vivem no Estado de São Paulo. Ou seja, 1/4 de toda a população do Estado. Este número impressiona, uma vez que a área da capital paulista (1.522,99 km²) equivale a menos de 1% de todo o território do Estado (248.209,43 km²). Isso significa uma densidade demográfica de 7.443,92 habitantes por quilômetro quadrado, um número muito maior que a média do Estado (167,97 hab./km²)².

¹ O DVD está inserido na página final desta dissertação (p. 145). Para visualizá-lo também é possível acessar o link: <http://www.youtube.com/watch?v=pWBa2UIBE08&feature=youtu.be>

² BIBLIOTECA VIRTUAL DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO.
<http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/saopaulo-dadosestatisticos.php>

A Rede Nossa São Paulo e o IBOPE (Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística) realizaram mais uma vez, no ano de 2012, o levantamento IRBEM - Indicadores de Referência de Bem-Estar no Município³. Pesquisa de percepção sobre a cidade que objetiva formar um conjunto de indicadores para que a própria sociedade civil, governos, empresas disponham de informações sobre as condições e os modos de vida dos cidadãos, a fim de formular políticas de bem-estar mais efetivas. Um dos temas da pesquisa é *Transporte / Trânsito (Mobilidade)*.

De acordo com os resultados da referida pesquisa, lançados no dia 19 de janeiro de 2013 na cidade de São Paulo, 70% da população utiliza o ônibus como transporte coletivo e o tempo médio de espera nos pontos é de 21 minutos. O tema *Transporte / Trânsito (Mobilidade)* é o 4º item de maior insatisfação das pessoas em relação à qualidade de vida na cidade, sendo os primeiros temas de insatisfação os que seguem, respectivamente: *Transparência e Participação Política; Acessibilidade para Pessoas com Deficiência e Desigualdade Social*.

Seguem as notas médias da população (entre 1 e 10, em que 1 significa total insatisfação, e 10, total satisfação) para os itens de pesquisa do tema *Transporte / Trânsito (Mobilidade)*:

- Tamanho da rede de metrô: 5,4
- Tempo de espera nos pontos de ônibus: 4,1
- Restrição aos fretados na cidade: 4,1
- Quantidade de ciclovias na cidade: 4,1

³ REDE NOSSA SÃO PAULO.

http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/Pesquisa_IRBEM_Ibope_2013.pdf

- Soluções para diminuir o trânsito da cidade: 4,0
- Prioridade ao transporte coletivo no sistema viário: 3,9
- Pontualidade dos ônibus: 3,9
- Respeito ao pedestre: 3,8
- Tempo de deslocamento na cidade: 3,8
- Qualidade das calçadas: 3,6
- Tarifas do transporte público: 3,6
- Segurança no trânsito: 3,5

O item “Tempo de deslocamento na cidade” está entre os itens com maior ampliação do nível de insatisfação entre 2011 e 2012. Em 2011 a média era 4,4 e em 2012 foi de 3,8, apresentando variação de -0,6.

Ainda de acordo com a pesquisa citada, 56% das pessoas, se pudessem, mudariam da cidade de São Paulo.

Todos estes dados ilustram, em termos quantitativos, a qualidade de existência a que as pessoas estão expostas diariamente na cidade, a insatisfação com os modos de trânsito, assim como a extrema distância territorial e material que divide e segrega milhões de pessoas.

No encaço da cidade

Esta produção de pesquisa é impulsionada e povoada pela experiência coletiva de mobilidade que milhões de pessoas, e eu, vivemos na metrópole. Pretendo com esta investigação uma cartografia⁴ das experiências cotidianas nos trânsitos-trajetos da cidade e suas implicações nas produções de subjetividades e saúdes dos transeuntes. Denomino trânsito-trajeto o percurso e deslocamento de todos os dias, que as pessoas realizam no trânsito da e com a cidade.

Pensar e compreender processos perceptivos e afetivos das populações na cidade irrompe um dispositivo de problematização dos modos de vida e produção de ações de efeito público, despatologizando as possibilidades de convivência nos espaços urbanos. O trânsito, enquanto espaço comum, aparece assim como indicador e propiciador de registros de sensibilidade da própria vida em acontecimento. Criação de embates potentes com o paradoxo “[...] aumenta-se a habitação das cidades e se diminui a relação com elas” (VIEIRA, 2011, p. 11).

O que nos é estranho no meio das multidões? O que na experiência cotidiana da cidade moderna nos desafia a desvios de olhares ou nos estagna?

Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma *benesse* ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos, e nem sempre claros, entre o poder público e as concessionárias. Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos. Enquanto isso, o planejamento urbano convencional trabalha a partir das mesmas falsas premissas e fica

⁴ Esclarecimentos sobre o método cartográfico no TERCEIRO ATO - Caminhos metodológicos.

dando voltas em torno de si mesmo [...] (SANTOS, 2007, p. 63. Grifo do autor).

A passagem da cidade antiga para a grande cidade moderna está diretamente implicada ao que Walter Benjamim chama, no início dos anos XX, de “estado de choque”, que seria, sobretudo, o choque com a transformação da cidade antiga para a metrópole moderna. Uma experiência radical de alteridade (JACQUES, 2012). “[...] vemos como as transformações urbanas modificam a experiência sensível, subjetiva, dos habitantes das grandes cidades, seja do ponto de vista fisiológico, seja, sobretudo, numa perspectiva psicológica” (JACQUES, 2012, p. 49).

O trânsito-trajeto é o percurso cotidiano das pessoas utilizando um meio de transporte na cidade, um socializador político, dispara efeitos e afetos, diz da trajetória-história individual e coletiva, imprime memória e a inscreve nos corpos de seus transeuntes. A cidade produz sentidos e prolifera ressingularizações sociais, ambientais e subjetivas. A vida na mobilidade urbana produz mais modos de vida, e na ruptura dos processos enrijecidos estão as possibilidades de socialização e transformação social.

Assim, o interesse desta pesquisa está em cartografar as experiências de trabalhadores da saúde em seus deslocamentos cotidianos no transporte público para o trabalho e investigar a possível relação da experiência do percurso cotidiano com a produção de saúdes e subjetividades desses transeuntes. Uma pequena parcela da população, que diz da experiência cotidiana vivida por um coletivo de milhões de pessoas.

Pensar as existências e as ocupações-olhares para os espaços nos convoca a interrogar os trajetos percorridos e as estéticas construídas pelas singulares existências em seus

percursos, relacionando modos de subjetivação e produções em saúde às transformações das ocupações e experiências nos espaços sociais contemporâneos.

Por uma vida sem catracas - o povo vai às ruas

Não há gaivota que, pelo menos uma vez na vida, quase não sufoque com a altura de seu vôo; e nesta ocasião, quase não morra na queda, em que o mar se torna parede de concreto⁵.

Em 06 de junho de 2013 o Movimento Passe Livre intensificou seus processos de manifestação nas ruas da cidade devido a mais um aumento nas tarifas do transporte público. O MPL existe desde 2005 e seus militantes, de origem progressista de esquerda, compõem o grupo e suas ações de modo autônomo, horizontal e suprapartidário. Desde então, a luta de seus integrantes têm sido uma campanha por tarifa zero, o que implicaria ter garantido o acesso ao transporte público e gratuito, um dos componentes fundamentais do que se denomina direito à cidade⁶.

De acordo com o movimento, o direito à cidade é um conjunto de direitos sociais. A cidade dispõe de uma diversidade ampla e rica de equipamentos culturais (como museus, teatros, bibliotecas e cinemas), de saúde (postos e hospitais), lazer (como parques) e educação (como escolas e universidades), além de espaços públicos de circulação (como ruas e praças) – e a garantia de acesso a esses espaços compõe o direito à cidade⁷. Na restrição desse acesso está o paradoxo que comporta em si a cidade para todos e a cidade da exclusão e segregação.

⁵ FERNANDO YONEZAWA. Psicoterapeuta Esquizoanalista, Mestre em Educação pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, Doutor em Psicologia pela Universidade de São Paulo – USP; desenhista e artista marcial. Publicado em Rede Social.

⁶ MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013. www.tarifazero.org

⁷ CARTILHA DA CAMPANHA TARIFA ZERO, p. 4.
<http://tarifazero.org/wpcontent/uploads/2011/08/cartilha2.pdf>

Em carta aberta divulgada no dia 24 de junho, destinada à Presidenta da República, Dilma Rousseff, o MPL declara:

O transporte só pode ser público de verdade se for acessível a todas e todos, ou seja, entendido como um direito universal. A injustiça da tarifa fica mais evidente a cada aumento, a cada vez que mais gente deixa de ter dinheiro para pagar a passagem. Questionar os aumentos é questionar a própria lógica da política tarifária, que submete o transporte ao lucro dos empresários, e não às necessidades da população. Pagar pela circulação na cidade significa tratar a mobilidade não como direito, mas como mercadoria. Isso coloca todos os outros direitos em xeque: ir até a escola, até o hospital, até o parque passa a ter um preço que nem todos podem pagar. O transporte fica limitado ao ir e vir do trabalho, fechando as portas da cidade para seus moradores. É para abri-las que defendemos a *tarifa zero*⁸.

Em poucos dias o movimento contagiou mais de 100.000 pessoas, em cada manifestação, para ocuparem as ruas. Em 15 dias foram 7 atos em São Paulo pela revogação do aumento de R\$ 0,20 na tarifa do transporte público (a passagem, que já custava à população usuária R\$ 3,00, passou a custar R\$ 3,20).

Uma dinâmica intempestiva e que foge a qualquer modelo de organização política. Afirmação de uma democracia radical firmada entre as redes e as ruas: autoconvocação e discussões nas redes sociais, formação e participação de multidões nas manifestações de rua, coragem inabalável em enfrentar a repressão. O MPL provocou e contagiou a população a um movimento que se autorreproduzia de maneira rizomática⁹.

⁸ MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013. <http://saopaulo.mpl.org.br/2013/06/24/carta-aberta-do-mpl-sp-a-presidenta/>

⁹ COCCO, G. *Mobilização reflete nova composição técnica do trabalho imaterial das metrópoles*. <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/521331-mobilizacao-reflete-nova-composicao-tecnica-do-trabalho-imaterial-das-metropoles-entrevista-especial-com-giuseppe-cocco>

Assim como os aumentos, a péssima qualidade do serviço de transporte coletivo também é consequência da lógica do lucro. Para os empresários, o que importa é quantas vezes a catraca gira. Quanto mais gente pagar a tarifa, mais dinheiro. Não importa as condições em que as pessoas viajam. Por isso, é mais lucrativo que haja poucos ônibus circulando nas ruas, e que todos estejam lotados, pois isso significa reduzir gastos com manutenção, combustível, empregados, etc. Todos os aspectos do planejamento do sistema de transporte coletivo, desde os trajetos das linhas até quais serão os horários de circulação, estão atualmente organizados visando o benefício dos empresários¹⁰.

Horas e horas em passeata, ocupando e parando diversas ruas e avenidas. Vozes, cartazes e pernas! Uma pluralidade de pessoas. Heterogêneas idades, culturas, classes e etnias foram às ruas por dificuldades comuns: dentre elas, a não transparência na gestão do transporte público e a sufocante experiência cotidiana nestes meios de deslocamento. O trato mercantil e lucrativo que é dado a um serviço que deveria ser direito. O direito de ir e vir da população. O direito de ocupar-se da cidade.

As primeiras respostas da Polícia Militar foram com tentativas de dispersão e truculência: balas de borracha, bombas de gás lacrimogêneo e de efeito moral, cassetetes, prisões arbitrárias. Alguns manifestantes responderam à violência contra as pessoas com violência ao patrimônio. E o número de pessoas nas ruas só crescia.

O aumento na tarifa foi revogado. E pelo fio tênue das condições de mobilidade e alto custo à população todo o sistema de transporte público foi deflagrado. Nossas linhas de trajeto são planejadas de acordo com o percurso periferia – centro, centro – periferia. O valor da força de trabalho rumo seu local de produção. Como se as pessoas se deslocassem apenas para trabalhar. A lógica do lucro ignora o desejo.

Tivemos um inesperado e urgente levante popular.

¹⁰ CARTILHA DA CAMPANHA TARIFA ZERO, 2013, p. 13.
<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/08/cartilha2.pdf>

O corpo da experiência (ou Das pulsações da experiência)

Um corpo pode ser qualquer coisa, pode ser um animal, pode ser um corpo sonoro, pode ser uma alma ou uma ideia, pode ser um *corpus* linguístico, pode ser um corpo social, uma coletividade (DELEUZE, 2002, p. 132. Grifo do autor).

Para o geógrafo Milton Santos (2007), ao mesmo tempo em que o espaço se mundializa ele também continua truncado e percebido-experenciado de maneira fragmentada. Assim, o espaço seria humanamente desvalorizado e reduzido a uma função. “Pela ação sutil da família, da escola, dos ‘*mass media*’, o espaço se forma, se aprende e se vive na alienação” (SANTOS, 2007, p. 71. Grifo do autor).

O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável, de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento. O conteúdo (da sociedade) não é independente da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento. As formas, pois, têm um papel na realização social (SANTOS, 2008, p. 28).

O espaço deixa de ser desqualificado em relação ao tempo (dialético, fluido, flexível), deixa de ser o fixo, imóvel e morto para ser arma de administração, de expressão, guerra e gestão. As metáforas espaciais, antes de serem reacionárias ou mesmo tecnocráticas, são estratégicas, parte de um discurso combatente que se faz terreno e objeto de práticas políticas (FOUCAULT, 1979).

O corpo cria modos - micropolíticas - diretamente relacionadas aos processos de subjetivação e à fuga das estratégias identitárias e articulações disciplinares. Eis o lugar que as

brechas (linhas de fuga e força) se anunciam, vias pelas quais os corpos conseguem criar-inventar resistências aos valores instituídos, convocando mudanças nos regimes das sensibilidades.

[...] o outro é uma presença viva feita de uma multiplicidade plástica de forças que pulsam em nossa textura sensível, tornando-se assim parte de nós mesmos. Dissolvem-se aqui as figuras de sujeito e objeto, e com elas aquilo que separa o corpo do mundo [...] todo nosso corpo que tem este poder de vibração às forças do mundo (ROLNIK, 2006, p. 3).

Os processos de subjetivação fazem-se cotidianamente nos espaços e tempos compartilhados pelos corpos. E tanto as subjetivações quanto o próprio espaço, fazem-se um ao outro, em constante processo e em relação.

Deleuze nos diz que os conceitos são como imagens, cores, nos convêm ou não, nos tocam ou não. Por isso me refiro aqui a um corpo-conceito, corpo-máquina de guerra, corpo-desejante. Corpo-movimento, corpo de fazer relações, produções em saúde e subjetividades. Este corpo que portamos e que se coloca nos jogos de forças e afetos como registro avaliativo das relações e seus efeitos.

Para pensar este corpo em experiência no espaço urbano podemos partir das significações singulares da palavra experiência, de acordo com as línguas, perspectivas e culturas: em espanhol “lo que nos passa”, em francês “ce que nous arrive”, em inglês “that what is happening to us” e em português “o que nos acontece”. Há também muita filosofia e poesia acerca do entendimento de experiência. “Lo que nos passa” como corpo-território de passagem, superfície sensível que afeta e é afetada, que inscreve marcas e efeitos em si, que deixa vestígios. “Ce que nous arrive” o sujeito da experiência é um ponto de chegada, algo que recebe as coisas e que ao recebê-las, lhes dá lugar. Em português e inglês a experiência é mais algo

que nos acontece, que nos sucede, o sujeito é sobretudo um espaço onde têm lugar os acontecimentos (BONDÍA, 2002).

Para o corpo da experiência, seja ele um território passagem, lugar de chegada ou espaço de acontecer, faz-se preciso-preciosa uma certa passividade. Trata-se de uma passividade anterior à oposição entre ativo e passivo, uma abertura essencial, uma receptividade primeira e disponibilidade, uma certa paixão, paciência e atenção. A experiência como ato de exposição, um corpo-território exposto, com tudo que isso traz de vulnerabilidade e risco.

[...] e positivamente ela é “*pathos*” que, “originalmente”, “caracteriza toda forma de padecimento em oposição à ação”. A ação já pressupõe uma mediação lógica, seja de reflexão ou intencionalidade, enquanto *pathos*, ao contrário, além da significação usual de paixão, afeto, dor, sofrimento, etc., está em imediata ligação com a vida, profundamente significativo àquele que padece e se furta à instrumentalização da razão, ou seja, *sentimos* ou temos que suportar algo em meio às dores (VIESENTEINER, 2013, p. 146. Grifos do autor)¹¹.

O indivíduo da experiência nada tem de firme, impávido, inatingível, ou, dizendo de outra forma, anestesiado e apático. É um olhar atento que se afeta, se anima às forças visíveis e invisíveis presentes, a quem as coisas chegam, ameaçam, colocam em risco.

Aqui, permitir-se à experiência é mesmo um ato de paixão. O corpo passional assume os próprios padecimentos e cansaços como um viver e experimentar que nada tem a ver com o passivo conhecido oposto do ativo. Um jeito ético-estético-político¹² de colocar-se nas relações, de anunciar os próprios modos de viver e suas conexões com as forças intensivas.

¹¹ http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0100-512X2013000100008&script=sci_arttext

¹² Explicações sobre o paradigma ético-estético-político no SEGUNDO ATO - Filosofia da Diferença.

Definir o sujeito da experiência como sujeito passional não significa pensá-lo como incapaz de conhecimento, de compromisso ou ação. A experiência funda também uma ordem epistemológica e uma ordem ética. O sujeito passional tem também sua própria força, e essa força se expressa produtivamente em forma de saber e em forma de práxis. O que ocorre é que se trata de um saber distinto do saber científico e do saber da informação, e de uma práxis distinta daquela da técnica e do trabalho (BONDÍA, 2002, p. 26).

Criando ou reproduzindo pretextos para nossas atividades, nós, homens modernos, respondemos com ação. Ultra-informados, sempre desejando fazer, produzir, rearranjar algo. Super estimulados e cheios de vontades não podemos parar nunca. E neste movimento ideologicamente imposto de produção ininterrupta, algumas variações no corpo são banalizadas, sejam elas de potencialização ou despotencialização dos encontros.

Neste sentido, a experiência, a possibilidade de que algo nos aconteça ou nos toque pode também se dar nas interrupções, naquele instante breve e sutil de descompasso com o mundo. Instante de suspensão em que paramos para olhar, ouvir e pensar, pensamos mais devagar, nos demoramos nos detalhes, sentimos sem pressa, suspendemos o juízo, o automatismo da ação, nos movemos com delicadeza, falamos sobre o que nos acontece, nos abrimos à arte do encontro, nos disponibilizamos ao outro, à arte, à alegria, à diferença. Nos damos tempo e espaço (BONDÍA, 2002).

Sem reduzir a vida a certas dimensões técnico-científica-identitárias, estreita nos modos capitalísticos de produção e nos critérios burgueses que estabelecem qualidade de vida, podemos nos abrir à compreensão de experiência: o sentido ou sem-sentido que atribuímos ao acontecer do que nos acontece, como compomos, como nos sentimos, nos posicionamos – lugar às singularidades.

Como afirmo a vida em minhas experiências, como crio um corpo intensivo capaz de animar-se às linhas de força e fuga, reconhecendo os riscos, caminhando com ousadia, paciência e prudência?

Questionado a respeito das duas hipóteses explicativas acerca do Eterno Retorno de Nietzsche¹³, Giacóia (1994, pp. 10-11) problematiza:

Eu tendo a ver esse lado ético da teoria do eterno retorno como sendo central. [...] que funcionaria mais ou menos no seguinte registro: aja como se cada instante fosse a eternidade. [...] sempre posto sob a ótica do "como se": [...] ou seja: agir de tal maneira que a cada segundo... você tivesse que, de alguma forma, [...] transformar a própria existência [...] como se ela fosse algo da ordem da obra de arte. [...] é o imperativo ético, mas que implica também uma espécie de estetização da existência, [...] criar-se a si mesmo em cada ação particular, mas não criar-se a si mesmo de qualquer maneira, mas segundo a linha de um estilo, de um estilo artístico: fazer da sua própria vida uma obra de arte.

¹³ A saber, a hipótese cosmológica, como uma teoria do universo ou uma espécie de imperativo ético.

SEGUNDO ATO – Filosofia da Diferença

Inspirações revolucionárias - deslocar o pensamento

(ou O pensamento nos subverte)

Encontrar um pensamento afirmativo e alegre, malgrado todos os adversários que nos querem fracos, tristes e abatidos, é fazer do pensamento uma arma política, uma inspiração para a prática, e fazer da práxis um intensificador para o pensamento (ARAÚJO COSTA, 2009, p. 9).

A tentativa incessante de todos os dias é fazer Psicologia em diálogos transdisciplinares, utilizando suas ferramentas para uma construção-utilização ampliada de conceitos e práticas, em fuga de tratos hegemônicos que constituíram sua origem e a sustentam historicamente enquanto saber.

Inicialmente a Psicologia surge como uma “ciência positiva”, a qual fomentava discursos personalizados de individualização, abrindo um profundo e interno espaço psicológico de descrição pessoal. A disciplina começou a constituir-se a partir do século XIX, seja através dos empirismos de aventais brancos ou nos pacíficos corredores da academia. Porém, seu campo prático, a partir de demandas crescentes das autoridades de controle, tornou-se mecanismo de administração dos indivíduos, das condutas e processos mentais: na escola, no trabalho, nos sistemas de justiça (ROSE, 2008).

Parto assim de um lugar implicado socialmente com os modos de vida e produção. Os encontros são desenhados a partir das singularidades e éticas criadas em relação, nas valorações de afetos construídas no instante da relação que se vive - resistindo a naturalizações e patologização dos modos de existência.

Macro e micropolítica compartilham a necessidade de enfrentamento às tensões da vida humana cotidiana nos pontos em que sua dinâmica se encontra interrompida ou esmorecida, de forma a liberar o movimento vital imbuído nas atividades essenciais para a saúde de uma sociedade. A força inventiva de mudanças e subjetivações mais potentes faz-se condição necessária para a fruição da própria vida (ROLNIK, 2008).

Aqui, a subjetividade não é entendida como propriedade intimista de um sujeito, e sim produção e invenção sem natureza intrínseca, já que o que há é uma constante subjetivação, um processo contínuo e inacabado de novos modos de existência, a partir de forças heterogêneas. Assim, a subjetividade é o nome que se pode dar aos efeitos da conexão-desconexão, da composição, decomposição e recomposição de forças, práticas e relações que operam no sentido de transmutar o ser humano em variadas estilísticas de existência, em seres capazes de tomar a si próprios como atores de suas práticas (SILVA, 2001).

Assim, este trabalho propõe-se de orientação transdisciplinar, atitude crítica na qual os limites entre as disciplinas são perturbados, coloca-se em questão lugares formatados como do sujeito que conhece e do objeto conhecido, subverte o eixo dos campos epistemológicos provocando uma desestabilização tanto das dicotomias sujeito/objeto, como das unidades dos especialismos (BARROS; PASSOS, 2000).

Buscando interlocução da Psicologia com linhas da Filosofia e das Ciências Sociais, não se pretende aqui uma justaposição comparativa de saberes e sim uma composição ética-estética-política que possa sustentar a materialidade das práticas. Afirmção da transdisciplinaridade como estratégia de resistência ao fortalecimento das fronteiras entre os saberes disciplinarizados.

Esta interlocução e composição ética-estética-política seria a sustentação para este novo jogo de forças investido, segundo Guattari (1990), uma revolução política, social e cultural que

reorientaria a produção de bens materiais e imateriais. Esta revolução portaria as macro e micropolíticas cotidianas de subjetivação, de forma que tanto as forças visíveis estariam em jogo, como as forças invisíveis dos domínios moleculares de sensibilidade, de inteligência e de desejo. Enfim, uma mudança paradigmática.

A mudança paradigmática que trata os textos e discursos da filosofia contemporânea francesa de Gilles Deleuze e Felix Guattari é a postura ética-estética-política: o paradigma da Filosofia da Diferença. Esta perspectiva filosófico-científica foi inspirada no movimento revolucionário de maio de 1968. Neste momento histórico-político-cultural, os estudantes parisienses escreviam nos muros “Sejamos realistas: queiramos o impossível!”. E assim comportamentos, pensamentos, sonhos e desejos iam traçando novos rumos.

A teoria e prática denominada como Filosofia da Diferença foi inaugurada por Deleuze e Guattari em 1972 com o volume *O Anti-Édipo: capitalismo e esquizofrenia* e seu segundo volume *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia*. Os autores em questão, assim como Nietzsche o fez de maneira veemente, recusam qualquer oposição ou binarismos simplistas, recusando-se a escolhas excludentes, tendo por objetivo primeiro analisar os discursos e práticas de uma sociedade, para apontar as propostas revolucionárias, transformadoras e potencializadoras e também as práticas e discursos fascistas, reprodutivos, conservadores, despotencializadores. Movimento de variação e singularidade, libertando o pensamento da representação¹⁴ e a diferença da identidade¹⁵.

A Filosofia da Diferença é uma práxis, uma ação concreta que se inspira nos textos e discursos de Deleuze e Guattari e mais muitos da literatura, filosofia, arte, cinema e música que

¹⁴ Segundo Lalande (1999, p. 953-954), representação seria “[...] tornar uma coisa ou uma pessoa presente ali onde sua presença é devida e esperada. No sentido comum, *tomar o lugar de* [...] empimir a ideia de uma segunda presença, de uma repetição imperfeita da presença primitiva e real. [...] não me parecem ir além da ideia de correspondência, de expressão, de reprodução simbólica de uma coisa numa outra”.

¹⁵ De acordo com Lalande (1999, p. 505), identidade seria “Característica de um indivíduo, ou de um ser assimilável sob este ponto de vista a um indivíduo acerca de quem se diz que é idêntico [...] ou que é o ‘mesmo’ nos diferentes momentos da sua existência [...] consiste em que a diferença é sempre imposta ao espírito como um problema a resolver, enquanto que a identidade, pelo contrário, lhe dá satisfação, e resolve o problema”.

eles trazem em seu bojo, como Spinoza, Nietzsche, Artaud, Miller, Foucault, Proust, entre outros.

É uma micropolítica, já que toda proposta analítica de seus autores acompanha uma ação política molecular. Política que se faz em qualquer âmbito da vida, política dos movimentos singulares, dos movimentos que exprimem idiossincrasias, política dos que sofrem exploração e dominação. Um saber que tem por objetivo a proteção e defesa da Vida, a sua potenciação, expansão e alegria. E a realidade segue como imanência do desejo e da produção (BAREMBLITT, 2003).

A Filosofia da Diferença se pretende uma máquina desejante. Não há nada que não seja produção de desejo. Produz e legitima desejos encarnados nos corpos viventes e sua finalidade é sempre de criação, pesquisa, reinvenção do meio ambiente, do enriquecimento dos regimes de sensibilidade, produção-invenção-atualização de processos de subjetivações.

É uma ontologia, uma teoria do devir [...] propõe um tipo de vida que confie nisto, que acredite que somos portadores de uma energia criativa que nos faz formar parte de um mundo que é simultaneamente físico, natural, humano e maquínico (BAREMBLITT, 2003, p. 16).

Estas práticas são jeitos de se ocupar as relações e a vida, criar condições para a vida acontecer, dando lugar às diferenças, criando possibilidades para a experiência. Desterritorializar e produzir novos sentidos, transversalizando velocidades e espaço, possibilitando a atualização de virtualidades. E para tanto, são necessárias incansáveis ações de raspagem e desmonte dos instituídos, a procura por brechas e fissuras no organizado social (BICHUETTI; OLIVEIRA; AMORIM, 2004).

Logo, a Filosofia da Diferença é muito mais que uma compilação de conceitos, é uma práxis, uma prática de vida. Um corpo em movimento pulsante. E a extrema prudência está em experimentar o que cada corpo pode, os valores que cada vida porta e que ao se aproximarem amplificam as intensidades ali presentes e proliferam novos registros de sensibilidade.

Toda relação está implicada de modo ético-estético-político. Ético, por tratarmos de valores vitais. Estético pois, quando assumimos compromisso com valores vitais, traduzimos o que cada existência tem como potência criadora. Político, por tratarmos com valores vitais, que criam uma estética da existência, que determina posições dos corpos no mundo e que são por eles sustentadas em cada ato cotidiano, o que tem uma implicação coletiva (MUYLAERT, 2000, p. 122[a]).

Do exercício da ética e sua implicação não-moral

Não há ser que exista sem estar em relação, seja com uma pessoa, com paisagens, plantas, animais, objetos. E tudo o que nos chega é avaliado, pois todo corpo valora o que o atravessa, o que chega, o que chama. Tudo o que nos afeta produzindo uma diferença também produz valor. Quando um corpo dispõe-se ao encontro abre poros, deixando-se afetar pelo acaso, pelo imponderável das forças que se apresentam e que se fazem. É o jogo das forças na ética das relações.

Ético porque está relacionado a valores vitais. A ética é um conjunto de regras variáveis que avaliam o que fazemos e o que dizemos em função do modo de existência que isso implica, não há juízos de valor (como bom ou ruim, certo ou errado), nem regras definidas a priori das relações, como na moral.

A moral utiliza-se de valores transcendentais como o Bem, a Verdade, Deus, o Universal. A utilização da permanência em si e da dialética, criando oposição/competição e não co-existência, instaurando uma condição dicotômica da existência e reduzindo o desejo a um esforço de conservação de valores entendidos como o “lado do Bem”.

A diferença entre ética e moral é que a moral prescreve o que se deve crer, pensar, fazer, sob um modelo ideal e perfeito do Bem; a ética diversamente, convida a agir e a pensar segundo o que um corpo pode, de acordo com a potência da natureza que o atravessa (FUGANTI, 1990, p. 51).

A vida não procura a autoconservação a qualquer custo, ela não se encerra em si mesma, o desejo da vida é a expansão. A vida não se afasta do que pode e os valores de potenciação estão no inusitado de cada encontro, na construção singular de novas éticas de relação. “É a ética da vida que se expande para comportar a potência das forças que a atravessam e que produz

conhecimento através das afetações, nas criações de mundos, na valoração daquilo que nasce na relação” (VIEIRA, 2009, p. 18).

A Vida para a qual dizemos “Sim” (MUYLAERT, 2000[a]), quando dizemos sim para as possibilidades de encontros, multiplicidades e formas de existencialização, estamos em um diagrama ético de forças, no qual afetamos e somos afetados. Podemos dizer não, recusar passagem, fechar poros, porém a afetação do acontecimento é inegável, já que a escolha está sempre no movimento agenciado. Um campo se fecha exatamente por ter sido afetado diferencialmente, pelo reconhecimento da alteridade (MUYLAERT, 2000[a]).

Assim, a ética possibilita a criação de valores, a avaliação do que nos atravessa a partir de cada novo encontro, de cada sim ao afeto agenciado, a cada curiosidade e vontade de expansão da vida.

Ético, então, é o rigor com os agenciamentos que compõem um campo; é o rigor com a expressão do singular e inusitado; é o compromisso com as forças que atravessam o campo, compondo os agenciamentos e multiplicando sentidos. É a valoração dos saberes nascidos das relações. Só será Ético neste compromisso, se for estético e político no mesmo movimento. Este é o sim decisório (MUYLAERT, 2000, p. 91-92[a]).

Estética: expressão de valores vitais

A Estética é a criação exigida pelo modo ético: valores vitais produzindo singularidades. É a potência criativa de cada corpo, os modos que cada corpo cria para expressar o que o afeta, a produção de novas estilísticas da existência. A estética é a afirmação da diferença, sem regras e normas que estejam fora da relação. Não há pré-definição de formas, há sim constante devir, que abre passagem à expressão de variados modos e jeitos de estar no mundo. É a estética que nos investe de potência para o acolhimento da diferença (MUYLAERT, 2000[a]).

A estética é a expressão do jogo de forças e sua potência, a forma que se faz criando uma nova estilística, nova a cada encontro, sem previsões ou antecipações. É a experiência da vida tomada para si, o fazer-se e refazer-se, o transbordamento dos acontecimentos, a pluralidade de composições em sua materialidade e imaterialidade, territorializando e desterritorializando, desmanchando e acolhendo, compondo e decompondo forças e afetos. É a experiência performática de si a cada novo que pede passagem, é viver a vida como obra de arte.

Assim, a *função* Estética vai enunciar como algo máquina num determinado agenciamento e só nele, daí advindo seu *valor*: que tipo de vida propicia este dispositivo às vidas ali implicadas? Quais as diferenças que eclodem à sua passagem? Quais os dispositivos agenciados/maquinados por este transbordamento? (MUYLAERT, 2000, P. 96[a]. Grifos da autora).

As transmutações estéticas estão por um fio. Toda possibilidade de desvio, toda linha de fuga possível irrompe na criação de uma estética, de um novo modo de vestir-se, de amar, de trabalhar, de deslocar-se. Está sempre no limiar ético que cada relação pode suportar. Apenas

o movimento de estar em relação pode criar brechas de imprevisíveis que tornem potentes o desejo de outros-de-si.

É o acolhimento da diferença, um corpo encarnado de suas marcas, criando com elas novos desenhos-territórios-de-afecção-passagem. A fronteira e contorno de si que nunca são os mesmos: inacabado, indefinido. Interstício com o outro como expressão de arte da própria vida. Heterogeneidade - a criatividade estética implicando em produção de subjetivações.

Ser político (a gente tem fome de quê?)

É político porque novos jeitos de estar e agir no mundo, investidos pela estética, criam micropolíticas, modos e estilos singulares, mudanças nos regimes de sensibilidade, novas forças ativas, produtivas e criadoras. Forças para habitar e agir no mundo, que fazem e dizem de microrrevoluções. Jurisprudência e legitimação da diferença. É político o que nos atravessa no cotidiano com o outro – os corpos em relação, avaliando e interpretando os acontecimentos em sua atualidade.

Isto implica cada ato cotidiano em uma postura política de relação com o outro, com os acontecimentos, utopias e mazelas. É a responsabilização ética pelos efeitos que constantemente somos capazes e as variações de estilos e modos que afirmamos. É a produção de subjetivações, as quais nos implicam histórica e coletivamente aos ambientes, às propostas de cuidado em saúde, às dimensões democráticas ou não de organização social.

Tendo seu limite instaurado pelas relações, os corpos fazem-se e refazem-se no cotidiano de seu trajeto pelo tempo. Um ritmo de proteção e exposição constantes, no qual a fronteira ética está na sustentação do que cada corpo pode viver. Quando esta qualidade de relação não é possível, quando o que impera são verdades morais a priori não há um fazer-se em relação. Tempo, experimentações, atos, contratempos, disponibilidades: modos que se sustentam no afeto e a partir das relações. Um corpo só sustenta os valores que vive (MUYLAERT, 2000[b]).

A política está nas problematizações, nas posturas micropolíticas de todos os dias e na força que nos imbuímos para agenciamentos coletivos. Qual vida queremos? Quais processos instituintes nos fazem sentido? Como afirmamos molecularidades e ternuras microrrevolucionárias frente à macropolítica capitalística? Temos vontade de quê? O quanto podemos com os aliados que temos? A política das alianças.

A política está no acolhimento da diferença a que cada relação nos convoca. A ética, a estética e a política estão irreversivelmente atreladas em uma parceria de postura na e com a vida.

Guattari (1990) propõe ainda o termo *ecológico*, porque diz das relações da natureza com o humano, como nos afetamos, natureza-homem, e como esta relação afeta o social. É um jeito ecosófico, do termo *Ecosofia*, no qual se abarca três grandes instâncias: a da natureza, a das relações sociais e da subjetividade humana. Guattari utiliza-se destas três ecologias para pensar e questionar os modos de vida, a aceleração exacerbada, a substituição dos homens pelas máquinas, a sociedade do espetáculo vazio.

Uma ecosofia de um tipo novo, ao mesmo tempo prática e especulativa, ético, política e estética, deve a meu ver substituir as antigas formas de engajamento religioso, político, associativo... Ela não será nem uma disciplina de recolhimento na interioridade, nem uma simples renovação das antigas formas de “militantismo”. Tratar-se-á antes de movimentos de múltiplas faces dando lugar a instâncias e dispositivos ao mesmo tempo analíticos e produtores de subjetividade (GUATTARI, 1990, p. 54).

TERCEIRO ATO - Caminhos metodológicos

A cartografia como método: processualidades

O processo metodológico qualitativo desta pesquisa propõe-se cartográfico. Para os geógrafos, a cartografia é um desenho que acompanha e se faz ao mesmo tempo que as transformações da paisagem, é movimento. Diferente do mapa, que é a representação gráfica da paisagem de modo estático.

Gilles Deleuze apropria-se do termo de maneira a convocar o pesquisador-cartógrafo para um lugar de reflexão e implicação sobre as experiências vividas. Um estudo sobre as processualidades e relações de forças que compõem os campos sociais e existenciais.

Assim, a cartografia se faz como método descritivo e funcional, e neste sentido entendemos que tal metodologia é um híbrido teórico-técnico, onde teoria e prática não se separam, mas funcionam juntas, em constante tensão, na qual descrever não é classificar, catalogar, mas intervir e modificar. A cartografia é uma metodologia processual.

Cartografar não implica em sistematizar, tampouco em organizar [...] Na cartografia, percorre-se os espaços de ruptura [...] Procura-se desaprender os códigos, [...] aguçar as sensações, abrir o corpo, para torná-lo passagem das vozes/imagens do mundo ainda não conhecido e experimentado (FONSECA; KIRST, 2004, p. 31).

Sua prática é diretamente política, na medida em que está ligada às transformações do desejo no campo social – às escolhas dos modos de viver, dos critérios com os quais o social se inventa. Indivíduos e método se constituem num só e mesmo movimento. Único e a cada vez, porque relacional e perspectivo.

A cartografia enquanto método dá visibilidade e dizibilidade ao desejo e à constituição de novos fluxos. Em todos os espaços que habitamos e estamos em relação, valem as complexificações. Quais efeitos de subjetivações estão sendo produzidos? Quais modos de existência conseguem passagem? Como estamos sendo provocados em nossos encontros? De que saúde falamos e qual vida afirmamos?

A cartografia não busca compreender o que são as coisas e sim as qualidades de forças que são produzidas e potencializadas nas diversas realidades, a capacidade dos engendramentos cotidianos em fazerem-se diferença. Busca afirmar a vida e aprimorar as perguntas, antes de tentar qualquer resposta.

Apostando na ativação dos processos de pensamento, ação e subjetivação sem preceitos universalistas, o cartógrafo envereda por uma postura ético-estético-política que desnaturaliza os acontecimentos, considerando as processualidades, singularizações e produções de sentidos, de corpos, de vidas, de territorialidades. A cartografia é um provisório no tempo que admite arranjos e desarranjos constantes, o não saber, a intervenção sem garantias.

O pesquisador-cartógrafo parte de uma abertura essencial de si, da incerteza e dissolução do ponto de vista. Esta dissolução não diz de maneira alguma que seja uma posição de imparcialidade/neutralidade e nem mesmo o abandono da observação, mas sim uma atitude de atenção em que não há separação entre objetivo e subjetivo. “Trata-se da contemplação da coemergência sujeito/mundo” (PASSOS; EIRADO, 2009, p. 110).

A ação do cartógrafo implica redesenhar o campo, distendê-lo, dobrá-lo, amassando-o, traçando novas configurações, convocando o pensamento a provocações e problematizações. O trabalho do cartógrafo se dá no desembaraçamento das linhas dos processos de criação – linhas de visibilidade, de enunciação, de força, de subjetivação. Deleuze (1992) afirma que é preciso

extrair das coisas as suas visibilidades e invisibilidades, extrair do entre das palavras os seus enunciados.

Uma viagem nada tranqüila, pois diferente de seguir um mapa e suas coordenadas, propõe-se duvidar daquilo que torna o mapa possível, lançando dúvidas sobre os elementos que propõem, orientam e determinam sua constituição (SCHAEDLER, 2003, pp. 38-39).

Segundo Barros e Kastrup (2009) a cartografia aposta ainda em acompanhar processos. E processos não estão ligados a processamentos, mas sim a processualidades. O processamento está para a ideia de um conhecimento pautado em coleta e análise de informações. A cognição científica como competências e habilidades de um modelo computacional. Uma ciência cognitivista que entende como extracognitivo tudo que está relacionado ao *socius*, à história e ao plano dos afetos.

Se, ao contrário, entendemos o processo como processualidade, estamos cúmplices do que é fazer cartografia. Quando se tem por objetivo pesquisar processos de produção de subjetividades o processo já está em curso. Logo, como cartógrafos, começamos pelo meio, entre pulsações, em experiência. O território presente e o tempo presente carregam uma espessura processual: cada momento da pesquisa traz consigo o anterior e se prolonga nos momentos e movimentos seguintes. “A espessura processual é tudo aquilo que impede que o território seja um meio ambiente composto de formas a serem representadas ou de informações a serem coletadas” (BARROS; KASTRUP, 2009, p. 58).

Cartografar não implica sistematizar ou organizar, mas sim percorrer os espaços de ruptura, desaprender os já estabelecidos, aguçar as sensações, atentar-se aos detalhes, abrir o corpo tornando-o passagem das vozes do mundo. Abrir-se à experiência, desejando o

desconhecido. O método vai se arranjando e rearranjando no acompanhamento dos movimentos das subjetividades, das saúdes existentes e dos territórios.

Como já disseram os institucionalistas franceses, transformamos a realidade para conhecê-la e não o inverso. Na verdade, essa transformação está sob a égide do cuidado e é por isso que a cartografia gera conhecimento de interesse (*inter-esse*). Cuidar aqui tem esse sentido de acompanhamento dos processos de gênese da realidade de si e do mundo, na direção de uma abertura do coeficiente comunicacional dos sujeitos e dos grupos, o que Guattari (2004)¹⁶ designou de transversalidade. Analisar é abrir as formas da realidade, aumentando seu *quantum* de transversalidade, sintonizando seu plano genético, colocando lado a lado, em uma relação de contiguidade, a forma do fenômeno e as linhas de sua composição, fazendo ver que as linhas penetram as formas e que as formas são apenas arranjos de linhas de forças. Esse procedimento exige mais do que uma mera atitude descritiva e neutra do pesquisador [...] Trata-se de mostrar também que todo campo da observação emerge da experiência entendida como plano implicacional [...] (PASSOS; EIRADO, 2009, p.110. Grifo dos autores).

A transversalização na cartografia diz de uma ampliação e intensificação da comunicação¹⁷, de intersecção entre fluxos heterogêneos, materiais e imateriais. Uma ética de conectividade nos processos e de superação das lógicas comunicacionais horizontalizadas ou verticalizadas.

A função transdução também pode ser experimentada em uma experiência-pesquisa cartográfica, já que ela acontece por meio de movimentos e ações que se proliferam em contágios, metamorfoses, transmutações, encontros.

¹⁶ GUATTARI, F. *A transversalidade*. In *Psicanálise e transversalidade: ensaios de análise institucional*. Aparecida - SP: Ideias e Letras, 2004, pp. 75-84.

¹⁷ A capacidade comunicacional na cartografia faz “Bem mais do que ampliar sua competência, a cartografia leva o conceito de comunicação ao seu limite ao desestabilizar seus princípios mais básicos. Trata-se aqui de comunicação sem código comum e sem transmissão de informação, numa experiência de contágio pela pura diferença” (ESCÓSSIA; TEDESCO, 2009, p. 104).

Nesse sentido, trabalhamos cartografia de maneira a nos responsabilizarmos pelo o que experimentamos, por nossos modos de existência e escolhas, pelo mundo que se configura diante de nós: a emergência de si e do mundo na experiência. Não partimos de um ponto de vista, mas nos lançamos para as futuras composições e valorações, sempre novas a cada novo encontro.

Por isso, quando nos comprometemos com o que produzimos, estamos implicando corpos, processos de subjetivação, produções de conhecimento e de realidades “[...] o trabalho da cartografia não pode se fazer como sobrevôo conceitual sobre a realidade investigada” (ALVAREZ; PASSOS, 2009, p. 131).

As diferentes realidades produzidas em saúde, os diversos estados de saúde, os processos de subjetivação: ao invés de falarmos sobre algo, falamos com o acontecimento em curso, é o “saber com”. Sabemos e/ou co-produzimos em relação, em experiência.

O “saber com”, diferentemente, aprende com os eventos à medida que os acompanha e reconhece neles suas singularidades. Compreende de modo encarnado que, mais importante que o evento em geral, é a singularidade deste ou daquele evento. Ao invés de controlá-los, os aprendizes-cartógrafos agenciam-se a eles, incluindo-se em sua paisagem, acompanhando seus ritmos (ALVAREZ; PASSOS, 2009, p. 143).

As problematizações que instigamos e cartografamos pertencem a uma política da narratividade. Neste sentido, como contamos nossas histórias, nossas relações e produções em saúde? Como nos posicionamos em relação ao que contamos?

Toda produção de conhecimentos está imbuída de uma postura que nos implica politicamente. Nossas escolhas imprimem estilísticas e éticas com o outro: nossas

narratividades não estão desarticuladas das políticas em jogo – políticas de saúde, políticas de pesquisa, políticas de subjetividades.

Um trabalho sobre a subjetividade que seja um retorno sobre ela mesma, um retorno que não é fechado e sim que afirme a possibilidade de retorno produtivo de uma outra subjetividade. E qual a finalidade de criarmos tantos possíveis? O problema é justamente re-centralizarmos as questões, procurando finalidades e excluindo as problemáticas processuais. Sair fora de certas falsas questões que nos centralizam em objetivos econômicos, num certo modo de estetismo, em determinadas formas de poder.

Uma finalidade, se assim podemos dizer, que vai ao encontro da singularidade do desejo, menos comprometida com questões homogêneas, com infinitudes.

Quer dizer que a função da filosofia é tirar a ingenuidade da subjetividade, tirá-la de certo infantilismo, de oferecer a ela a densidade do acontecimento. Sair de certos mitos de eternidade que nos são despejados como uma droga [...] ¹⁸.

Um trabalho sobre processos em saúde. Saúde que não é da unicidade de um órgão, mas da trama rizomática na qual este estabelece suas relações e funcionalidades. Saúde que é da possibilidade de contratualidades, que é a possibilidade de jogos de forças e afetos nos quais a manutenção da vida não se dá a qualquer preço. Uma rede intensiva de cuidados com o que cada corpo pode portar, com o que cada corpo advém.

Pensar de maneira relacional saúde e subjetividades através de uma tentativa cartográfica dos conceitos no cotidiano da vida das pessoas na cidade. Este é o intento de uma

¹⁸ Entrevista realizada com Felix Guattari no programa “Grandes Entrevistas” da Televisão Francesa - 1989/1990. <http://www.youtube.com/watch?v=hUj-UmEvITE&feature=related> .

narrativa dos atravessamentos, da transversalidade dos conceitos, das práticas por vezes acolhedoras, por vezes violentas: o movimento de uma abertura comunicacional.

Um olhar político, poético, estético e cartográfico para com os trânsitos-trajetos e seus transeuntes sociais. “El inacabamiento estructurado de los mapas es la condición de creatividad con la cual nos movemos entre sus puntos fijos. De nada valdría diseñar mapas si no hubiese viajantes para recorrerlos” (SOUSA SANTOS, 1991, p. 36).

QUARTO ATO - Conceitos como dispositivos analisadores

A saga do cuidado em saúde entre macro e micropolíticas

E como o trânsito-trajeto de todos os dias implica-se nas produções em saúde? Para esta inflexão proponho uma conversação-passagem mais atenta pelo conceito e suas práticas contemporâneas.

Um fio condutor dos estudos de Foucault é o processo pelo qual o sujeito tornou-se objeto de conhecimento, ou seja, a objetivação do sujeito constituído historicamente como experiência através dos jogos de verdade e poder das relações. Jogos de saber e poder que engendram a construção de novos conceitos – a invenção que pode ou não estar a favor da vida, um jogo de tensões, forças e interesses que vão produzindo sentidos ao longo da história.

Ainda segundo o autor, o indivíduo e a espécie entraram nas estratégias do poder político na passagem do século XVIII para o XIX. Assim, a vida biológica e a saúde tornaram-se alvos fundamentais do poder sobre a vida, a “estatização do biológico”. É o biopoder clássico, uma anátomo-política do corpo na qual estão implicados tanto processos de disciplinamento corporal como uma biopolítica das populações, visando assim uma otimização da qualidade biológica dessas e a formação de um dispositivo médico-jurídico de controle com objetivos de medicalização e normalização da sociedade (ORTEGA, 2004, p. 3).

O poder sempre fundou-se sobre essa cisão entre o fato da vida e as formas de vida. Quando o Estado tinha direito sobre a vida e a morte, ele dispunha sobre a vida nua, sobre o *fato* da vida. E a vida era concebida como sobrevida, ou sobrevivência. O regime contemporâneo, por sua vez, ao suscitar um constante “estado de emergência” que ele se encarrega de administrar, em nome da defesa da vida sobre a qual pensa ter direito, ele apenas prolonga a lógica anterior. Prevalece ainda e sempre a vida nua tomada como um fato,

agora na sua modalidade biológica, - é ela a forma dominante da vida por toda parte. Viver é sobreviver (PELBART, 2000, p. 26. Grifo do autor).

Assim, o controle das subjetividades e da vida faz-se também disciplinarizador dos modos de saúde politicamente – no sentido estatal – aceitos e caracteriza-se manipulação dos corpos e dos desejos quando o cuidado não diz das estilísticas de existência vigentes, mas sim do interesse hegemônico em fortalecer apenas alguns possíveis de vida. Neste trato entram medicação, olhar, relação de hierarquia/poder com o outro quando entramos em sua casa ou quando ele vai ao serviço e lhe oferecemos “uma vida mais saudável”. Podendo-se ler “uma vida melhor adaptada”.

A vida como bem supremo – politização do biológico que manifesta o totalitarismo, intimização e normalização da sociedade pela biopolítica estatal. A perspectiva é então uma moral do desejo, enquanto Deleuze e Guattari irão falar na ética do desejo, a qual não se aprisiona em identidades, mas está em constante devir. Do cristianismo à psicanálise vemos a construção da noção de subjetividade como passiva e a-histórica, como interioridade e consciência de si: o encerramento em si da filosofia do sujeito.

Para Agnes Heller (1995) o discurso biopolítico substitui a pluralidade pela identidade e defende a existência de uma única opinião “politicamente correta”. Alguns de seus adjetivos parciais à biopolítica são “política da clausura” e “infecção totalitária” – a redução biologizante torna homogêneas as diferenças, suprimindo-as e criando totalidades, univocidades.

O exercício do biopoder e controle da população engendram e maquinam discursividades que produzem paternidades, masculinidades, maternidades, feminilidades, juventudes, sujeitos com determinadas “maneiras de ser” socialmente esperadas e aceitas. Estes

encerramentos são as universalizações e generalizações dos sujeitos, a produção de uma subjetividade serializada (CRUZ; ARAÚJO; CAMPOS; CAMARGO, 2009).

Pensando nestas subjetividades e nas qualidades de saúde re-produzidas, percebemos forças de conservação, de objetividade universal na qual os resultados são atingidos quando se atinge subjetividades competentes e corpos eficientes. Um modelo finalista, carecedor de ordem, legitimador e controlador do vivo (FUGANTI, 2008).

No decorrer de seus estudos analisadores do corpo social, Foucault o cartografou como efeito-produção de uma complexa rede de micropoderes disciplinares, que se articulam de forma a manipular, gerir e administrar a vida humana, visando a docilização dos corpos e o governo da vida por meio do controle dos fenômenos vitais e da exploração que alcance ao máximo as potencialidades que cada corpo porta.

À medida que novas relações sociais e econômicas emergiam, tanto o corpo individualizado como o corpo de populações inteiras foram investidos em espaços fechados das instituições modernas como a escola, a fábrica, o hospital, a prisão e mesmo o espaço doméstico. A institucionalização da vida e as problematizações sustentadas por especialismos discursivos, tanto médicos como psicopedagógicos, reorganizaram e inventaram comportamentos sadios, jeitos apropriados, subjetividades adequadas. A vida tornou-se alvo privilegiado do poder disciplinar e não apenas os comportamentos individualizados eram normalizados, mas também os fenômenos macropolíticos: as taxas de natalidade e mortalidade, as condições sanitárias, a duração e condições sociais de vida, as condutas morais e os fluxos das infecções e contaminações. Assim, a partir do século XIX, as condutas e também o gerenciamento da vida das populações caracterizavam a atuação do biopoder (CÉSAR, 2008).

Problematizam-se os fenômenos populacionais, estabelecem-se generalizações, normalizações, níveis globais de equilíbrio. Enfim, o poder não reprime, mas age produzindo subjetividades, indivíduos como componentes da população, definida pela regularidade, pela homogeneização (TEDESCO; NASCIMENTO, 2009, p. 7).

Indivíduos mais dóceis e úteis, fortes, saudáveis. Um controle da saúde e da doença. A saúde de um corpo torna-se desta forma, uma aptidão, uma força moral e física - ao mesmo tempo em que tornava o indivíduo e as populações mais fortes e úteis para a produção e consumo, tornava também sujeitados. O biopoder foi elemento indispensável ao desenvolvimento do capitalismo: iniciou-se uma promoção da saúde de forma a garantir corpos mais resistentes, porém sua utilização excessiva-massificante e vigilância constante comprometiam a força ética destes corpos com suas próprias forças vitais. Uma saúde que é promovida e roubada de acordo com a necessidade e satisfação de um sistema de gestão reguladora e calculada.

Desta forma, a medicina passa a ser o grande instrumento de organização e regulação nas políticas de Estado. A figura do médico passa a ocupar uma função de intervenção higienista tanto nos âmbitos públicos como privados, ocupando-se da dinâmica social da vida. Neste momento histórico o poder patriarcal vai gradativamente perdendo força para o poder Estatal e o nascimento da política médico-higienista coloca a ciência em um lugar privilegiado na vida das populações, tornando-se fonte de explicação e reprodução de velhos costumes morais (CÉSAR, 2008).

A macropolítica reguladora e vigilante do Estado instaura padrões e modelos morais nos quais os cidadãos, se assim podemos chamá-los, valoram e se enquadram em processos identitários, produzidos pelo poder político das mídias, da polícia, dos modelos de educação e higienismo médico.

[...] Assim, família e escola, com o auxílio da medicina higienista e das práticas disciplinares da ortopedia educacional, representaram a possibilidade de delinear o modelo do adulto ideal a ser produzido: caucasiano, heterossexual, reprodutivo, livre de doenças e anomalias, e proprietário (CÉSAR, 2008, p. 43).

Seguindo esta linha de pensamento, resgato a Organização Mundial de Saúde (OMS), que na configuração político-econômico-social do século XXI, define saúde como o estado completo de bem-estar físico, mental e social e não simplesmente a ausência de doença ou enfermidade. Neste sentido, a relação dicotômica saúde/doença do paradigma hegemônico do saber biomédico do último século (com o fim ideal de conservação funcional do corpo orgânico), patologizante e químico-terapêutico, dá lugar ao corpo associado à mente, às emoções, relações sociais e coletividades. Apresenta-se um avanço histórico, ainda que insistente em algumas universalizações.

Em 1986 aconteceu no Brasil a 8ª Conferência Nacional de Saúde¹⁹, elaborando-se mais uma definição, complementar e colaborativa à anterior: “A saúde é a resultante das condições de alimentação, habitação, educação, renda, meio ambiente, trabalho, emprego, lazer, liberdade, acesso e posse de terra e acesso a serviços de saúde”²⁰. Assim, a saúde deixa lugares específicos como hospitais e centros de saúde, indo para outros lugares, como nossa casa, a escola, o ar que respiramos, as ruas que percorremos, os alimentos que ingerimos, o salário que recebemos, o que fazemos nas horas de lazer e na liberdade que temos ou deixamos de ter.

¹⁹ Instância que reúne delegados eleitos nas Conferências Estaduais de Saúde e que tem a função de deliberar sobre a Política Nacional de Saúde.

²⁰ RELATÓRIO FINAL DA 8ª CONFERÊNCIA NACIONAL DE SAÚDE, 1986, p. 12.
http://conselho.saude.gov.br/biblioteca/Relatorios/relatorio_8.pdf

Assim, quando falo em *trabalho em saúde*, não estou me referindo apenas ao trabalho dos profissionais de saúde, mas a todo um esforço coletivo, envolvendo a participação de múltiplos agentes sociais que, direta ou indiretamente, contribuem para a melhoria das condições de vida e saúde de indivíduos e populações (TEIXEIRA, 2004, p. 1. Grifo do autor).

E quando renovamos nossas práticas em saúde estamos sempre no risco de repetir antigos valores e preconceitos. A cada novo encontro a necessidade de rever a si mesmo e as políticas que nos embasam. Atentar e apurar o olhar faz-se constantemente necessário. Estamos a serviço de poderes tristes, de encontros maquiados por conceitos macropolíticos não encarnados?

Seu trabalho depende, antes de mais nada, da conquista em sua própria subjetividade de uma disponibilidade para as reverberações do fora e suas desestabilizadoras tormentas. Uma disponibilidade para desencruar e acolher aquilo que excede a si mesmo, que excede os territórios conhecidos e suas respectivas cartografias... (ROLNIK, 1997, p. 91).

Em 1988 foi votada a construção do Sistema Único de Saúde – SUS e em 19 de Setembro de 1990 foi decretada e sancionada a Lei Orgânica da Saúde nº 8080, que regula ações e serviços relacionados à saúde da população em todo território nacional, além de estabelecer também os princípios e diretrizes do SUS²¹. Este afirma como princípios de atenção em saúde a universalidade, integralidade e equidade, comprometendo-se com dimensões como cuidar, prevenir, tratar e promover. Desta forma, a defesa da vida com a garantia do direito à saúde.

²¹ MINISTÉRIO DA SAÚDE - PORTAL DA SAÚDE.
http://portal.saude.gov.br/portal/saude/Gestor/area.cfm?id_area=169

Nesse trajeto histórico da Saúde Pública do Brasil está também a construção da Política Nacional de Humanização – PNH, medida lançada em 2003 pelo Ministério da Saúde. Essa formulação reúne estratégias e propostas para maiores delicadezas e expressão de potencialidades nas teorias e práticas relacionais de produção em saúde. Criamos e seguimos afirmando redes de trabalho afetivo como composição de redes sociais, de afetos, de modos de vida, comunidades e sociabilidades.

O SUS cria uma configuração real na qual os problemas continuam impondo-se aos modos de trabalho, desafiando e convocando a reavaliações constantes e novas medidas. Neste sentido, a PNH reconhece o campo das subjetividades como imprescindível em suas teorizações e práticas compartilhadas: competência técnica e tecnológica compondo com competência ética e relacional; mais qualidade na atenção, nas condições de trabalho e nos modos de gestão.

As políticas públicas de humanização da saúde surgem em um contexto histórico e cultural pós-moderno, no qual o que vale antes é a ética nas relações e suas processualidades. Assim, o movimento de humanização coloca-se contra a violência institucional e coerções trabalhistas, colabora para metodologias de gestão democrática e participativa no SUS e como tecnologia relacional nos cuidados em saúde.

Humanizar, neste sentido, está inexoravelmente compactuado a acordos de cooperação e conduta ética nas relações, de forma que as atitudes profissionais sejam condizentes com valores humanos elaborados coletivamente. Não se refere a progressões biológicas ou antropológicas, mas a todo um esforço de tornar humano, admitindo dimensões humanas históricas, sociais, artísticas, subjetivas, sagradas ou nefastas. A possibilidade singular de cada um para escolhas responsáveis pela própria existência (RIOS, 2009).

A PNH e os princípios do SUS - universalidade, integralidade, equidade e participação social - aparecem como forças de embate cotidiano a serviços medicalocêntricos, à naturalização do sofrimento e brutalidades explícitas nos atendimentos, à excessiva medicalização do corpo e suas subjetividades, que transforma problemas sociais em problemas de saúde.

Contudo, ainda estamos expostos à mercantilização das vulnerabilidades vividas. O combate à fome vira problema de desnutrição e toda forma de compreensão da existência enquadra-se em um diagnóstico previsto pelo CID (Código Internacional das Doenças), sendo passível de medicação. “Assim, toda tristeza vira depressão, toda inquietação vira ansiedade e todo mundo procura os serviços de saúde atrás de respostas rápidas e deglutíveis, mesmo que não funcionem...” (RIOS, 2009, p. 7).

A partir das últimas décadas do século XX, movimentos como a Luta Antimanicomial e o movimento feminista pela humanização do parto e nascimento, desencadearam um processo fundamentalmente ético-político, de regulamentações jurídico-legais e de formulação e implementação de políticas públicas. Estes movimentos macropolíticos de maior democratização do país, imbuíam, fortaleciam e desafiavam técnicos, gestores, pesquisadores e profissionais da saúde a ações micropolíticas de maior sensibilização às práticas de cuidado e construção coletiva de espaços de serviços.

Além disso, os processos de municipalização e descentralização dos serviços (inclui-se a terceirização da administração dos equipamentos) criam cada vez mais uma distância entre os idealizadores políticos dos serviços e as formas de gestão e contratualização dos serviços e trabalhadores. Desta forma, estes trabalhadores são duas vezes funcionários, já que prestam contas aos governos e às organizações sociais. Questões de comunicação, educação continuada

e produção de saúde física e mental dos prestadores de serviços em saúde continuam sendo relegadas a segundo plano.

Temos políticas públicas de humanização, ações que se valoram na urgência do trato com a vida humana que necessita de cuidado, problematizações e criações acerca das práticas de acolhimento. E temos também a vigília por uma vida que se expresse nos parâmetros desejados e qualificados como saudáveis.

Desta forma, temos encontros de diferentes linhas de força e criação nas práticas clínicas, nas classes profissionais, na ciência, tecnologia e política, nos saberes e formações de cuidados em saúde. Uma gama de novos conceitos, novos discursos, dispositivos de intervenção e arranjos institucionais.

Um esforço coletivo em criar novos arranjos cotidianos que vitalizem conceitos preconizados pelas novas políticas em saúde: clínica ampliada, acompanhamento terapêutico, gestão participativa e democrática, equipe de referência, apoio matricial, acolhimento. As proposições macropolíticas, tensionamentos e estiramentos das relações micropolíticas do dia a dia dos serviços apresentam-se como mudanças necessárias e desejadas, porém pouco proporcionais aos cuidados e educação com os profissionais de campo²².

Como produzir saúde de si e do outro sem promover uma saúde universalista, de forma a afirmar e destacar as diversas intensidades vitais, as alteridades e suas multiplicidades qualitativas? Como fortalecer trabalhadores e usuários para uma experiência mais delicada e potente de cuidado frente a cada nova força sutil da vida que se expressa?

²² Aqui o termo educação é utilizado no sentido de matriciamento, ou seja, um constante cuidado em produção de formações e discussões continuadas sobre as dificuldades e barreiras tanto atitudinais como arquitetônicas ou institucionais. Um cuidado primoroso com a saúde, subjetividade e conhecimento dos trabalhadores e suas especificidades.

No acolhimento dialogado e recíproco entre usuários, cuidadores e trabalhadores, está o grande desafio da alteridade. O olhar na altura dos olhos e a diferença absoluta. A singularidade radical de cada encontro e a aceitação do outro como legítimo outro, a disposição em relacionar-se com-e-construindo confiança. “[...] novos afetos aumentativos que anunciam, por sua vez, outros modos de existência, em que nos tornamos a causa última de nossas paixões, em que entramos plenamente na posse de nossa potência. Para Espinosa, a liberdade”²³.

Neste contexto, o deslocamento cotidiano dos trabalhadores em saúde entra como um plano disparador, interferindo sobre os possíveis modos que os corpos e afecções destas pessoas chegam aos seus ambientes de encontro e cuidado clínico. Se há um possível efeito do trânsito-trajeto cotidiano sobre a produção de saúdes e subjetividades dos transeuntes – neste caso trabalhadores na rede de atenção em saúde, então nossos trajetos, ocupação e circulação nos espaços fazem-se problema de todos.

²³ TEIXEIRA, R. R. *As redes de trabalho afetivo e a contribuição da saúde para a emergência de uma outra concepção de público*. <http://www.corposem.org/rizoma/redeafetiva.htm>

***Agora eu era o herói*²⁴ - as produções de subjetividades**

Já que se trata de reprovar os danos da sociedade e os abusos de quem abusa, ele não hesita. [...] Acha mais difícil pronunciar-se sobre os remédios, primeiro porque gostaria de certificar-se de que não provocariam danos e abusos maiores. [...] Só lhe resta expor esses belos pensamentos de forma sistemática, mas um escrúpulo o retém: e se daí decorresse um modelo? Assim, prefere manter suas convicções em estado fluido, verificá-las caso a caso e fazer delas a regra implícita do próprio comportamento cotidiano, no fazer ou não-fazer, no escolher ou no excluir, no falar ou no calar-se.

Ítalo Calvino

A problematização dos conceitos e de nossas práticas cotidianas territorializados implica pensarmos nas possibilidades de novas territorializações, novas maneiras de compreender saúde e subjetividades. Saúde que não é só cura ou ausência de doenças, mas produção e afirmação de vida. Subjetividades que são constantemente as possibilidades de diferir-se, a invenção e criação de si e do mundo. Exercício instituinte de uma outra maneira de colocar o outro e a diferença, em que todos os caminhos apontam para o singular, para uma nova possibilidade de arranjo de força, de afeto, de rizoma; para um grau mínimo de exercício de liberdade com a própria vida.

Insistir nos conceitos é tensionar e relaxar, estirar ao máximo a relação vibracional destas formas de expressão com o corpo. É colocar nossas práticas e vidas em questão, problematizando posturas de intervenção, cuidado e acolhimento em saúde, implicados das subjetividades que reproduzimos e das subjetividades que criamos. O conceito encarnado.

A subjetivação é um processo de produção de subjetividades de constante diferir, é a estilística da existência de cada um e suas variações, os modos de viver e as relações que se

²⁴ Verso da música *João e Maria*. Autoria: Chico Buarque e Sivuca.

engendram, contagiadas e maquinicamente encarnadas nos corpos, individual ou coletivamente.

A subjetividade é produzida por agenciamentos de enunciação. Os processos de subjetivação ou semiotização não são centrados em agentes individuais (no funcionamento de instâncias intrapsíquicas, egóicas, microsociais), nem em agentes grupais. Esses processos são duplamente descentrados. Implicam o funcionamento de máquinas de expressão que podem ser tanto de natureza extrapessoal, extra-individual (sistemas maquínicos, econômicos, sociais, tecnológicos, icônicos, ecológicos, etológicos, de mídia, ou seja, sistemas que não são mais imediatamente antropológicos), quanto de natureza infra-humana, infrapsíquica, infrapessoal (sistemas de percepção, de sensibilidade, de afeto, de desejo de representação, de imagem e de valor, modos de memorização e de produção de ideias, sistemas de inibição e de automatismos, sistemas corporais, orgânicos, biológicos, fisiológicos [...]) (GUATTARI; ROLNIK, 2005, p. 39).

Nessa perspectiva a subjetividade não é compreendida como propriedade intimista de um sujeito ou por determinações sociais, mas em conexão rizomática com processos sociais, culturais, tecnológicos, midiáticos, ecológicos, urbanos. Nesse sentido, interessa pensar a subjetividade como processo e não como estrutura: a ideia de interioridade identitária cede lugar à de processualidade e pluralidade em constante transmutação e relação-causalidade com exterioridades, sendo assim “processos de subjetivação” (FERREIRA NETO, 2011, p. 57). É antes fluida, fragmentada, constante processo de subjetivação, um processo contínuo e inacabado de novos modos de existência, a partir de forças heterogêneas.

Esses modos de configuração das subjetividades perpassam os meios sociais, as coletividades, as redes e as instâncias mais singulares das pessoas, as quais se constituem na diferença. Os processos de subjetivação constituem-se a partir de movimentos inversos,

avessos, que disparam diversos modos de encontros com o vivível, com a experiência.

Um processo de subjetivação traduz, portanto, o modo singular pelo qual se produz a flexão ou a curvatura de um certo tipo de relação de forças. Podemos dizer que cada formação histórica irá *dobrar* diferentemente a composição de forças que a atravessam dando-lhe um sentido [...] (SILVA, 2005, p. 28. Grifo do autor).

Como podemos estabelecer e negociar nossas relações com a necessidade de evitar as re-produções identitárias? Há de se alcançar instâncias singulares e inventivas de afirmação da diferença. É necessário um deslocamento permanente, de forma que diversos agenciamentos sejam criados, multiplicados e proliferados. Na mobilidade inesgotável de relações, inventar maneiras flexíveis de diferenciação torna-se preciso e precioso. Há todo o tempo a demanda de si mesmo: o que desejamos e o que não desejamos? O sim e o não já tão outros-em-nós. E é bem ali, no lugar em que nos destituímos de invenção, que nos descobrimos doentes, cansados, presos, assustados (ZECHNER, 2010, p. 134).

A resistência à subjetivação-enquanto-sujeição não pode significar uma simples oposição ao poder, mas antes descreve um movimento em relação a ele – pois o próprio poder se move e está sempre ao lado do sujeito, permitindo que ele se mova. [...] O deslocamento torna visíveis aquelas relações que efetivamente nos vinculam ao poder, e que nos impelem a continuar migrando no âmbito de seu radar (que é nosso próprio campo de existência). Tal resistência significa *movimento* – um deslocamento diferencial contínuo da subjetividade - e não oposição ou saída. Movendo-nos, inventamos continuamente novos modos de um devir si mesmo, e assim criamos espaços correspondentes de onde nós mesmos emergimos; finalmente, deixamos esses espaços para trás em busca de um lugar – que sempre recua – onde ainda não estamos inscritos por meio de uma identidade (ZECHNER, 2010, pp. 134-135).

Nem sempre o movimento é um indicador de fluidez ou invenção. No modelo econômico neoliberal, à medida que somos deslocados continuamente e mais em mudanças de status, relações e trabalho, nos tornamos um tanto mais patologizados e até mesmo enfraquecidos. A reconfiguração constante não diz necessariamente de uma mudança significativa, de uma diferenciação vital. Pode ser uma mudança alheia de si mesma e do tamanho que pode portar.

A subjetivação-enquanto-objetivação tanto acontece pelo controle como pela identificação. A ligação a uma identidade mantém o indivíduo em uma trama de classificação e dependência, dando a ele visibilidade quanto aos discursos dominantes e às instituições de poder. Capacita e coloca o indivíduo em diálogo de escravidão, predeterminando o processo de um devir, configurando a vida em saídas fáceis e previsíveis. Um sujeito que se constitui a si mesmo, que se põe à disposição ousada, porém prudente, ainda que nunca inteiramente seguro de si, imbuí-se constantemente de estratégias para escapar das estratificações, das identificações, mantendo abertas as possibilidades de movimento potente e conservando as vias desviantes de oxigenação para a vida.

Não afirmamos aqui que seja possível apenas uma coisa ou outra, a sujeição ou a constituição de si absolutas. Elas estão entrelaçadas, estão ao mesmo tempo, variando por vezes, ora uma em evidência, ora outra.

Não é que o poder age sobre nós ou que nós agimos sobre o poder – qualquer ação é constitutiva, ao mesmo tempo, tanto da subjetividade como do poder. Não somos separados do que nos vem moldar, e por isso não podemos ser sujeitos fora das relações de poder. Segundo Foucault, sujeitos são sempre aqueles que têm a liberdade de agir, e a liberdade de agir significa inevitavelmente estar implicado nas relações de poder. Uma vez que o poder (para Foucault) designa uma ação sobre a ação de outro, a liberdade de ação precisa ser entendida, paradoxalmente, como a inserção em um campo de forças que torna possível, ao mesmo tempo ser influenciado e influenciar os

outros. Tal liberdade designa mais uma relação reflexiva com o poder que uma fórmula para escapar dele. O sujeito é o lugar dessa reflexibilidade e, portanto, do auto-cuidado. Sua ambivalência o habilita a tornar-se um sujeito-objeto de (auto) cuidado: é esse cuidado que vincula o sujeito do auto-conhecimento ao sujeito submetido e dependente (ZECHNER, 2010, p. 133).

Sentimos as afecções decorrentes do vínculo múltiplo que mantemos com o poder em cada uma de nossas relações, seja no trabalho, na amizade, na linguagem, nos corpos, nos amores. É a crise do paradoxo da própria crise: somos recorrentemente chamados a prestar contas de nossa responsabilidade e risco, estamos tão sob controle como fora de controle.

A diferenciação torna-se movimento vital de produção singular de subjetividades e saúdes quando somos capazes de reflexibilidade quanto às nossas ações e de outros sobre nós mesmos. Caminho este que nos permite voltar às nossas relações, de forma a pensá-las, considerá-las, cuidá-las.

Nas formas de organização social que o neoliberalismo opera são produzidos mitos e exemplos a serem reproduzidos, inesgotavelmente copiados, incansavelmente almejados e vividos. Vinícius de Moraes, poeta brasileiro, belamente registrou em seu poema “História Apaixonada, Hollywood, Califórnia” toda sua vida como uma sucessão de reinterpretações de clichês hollywoodianos - o mito das estrelas criado e promovido pela cinematografia de Hollywood, no qual dogmas e padrões de beleza das estrelas foram acumulativamente criando novos hábitos de consumo e estilos de vida identificados com o *american way of life*. O poeta destaca que tudo vinha da tela do cinema: o jeito de andar, vestir-se, como segurar um copo, como flertar, namorar ao pôr-do-sol, comer *fast-food*, o meio sorriso sarcástico, o acender um cigarro com uma única riscada de dedos no isqueiro – um arsenal de técnicas de comunicação

visual e efeitos emocionais: ritmo, expressão facial e corporal, maquiagens, cenário e um perturbador *sex-appeal* (FAVRE, 2010, p. 108).

Nos anos 1960 e 70, em vários países do Ocidente, um movimento de vanguarda artística e cultural transborda para toda uma geração, em uma ousada experimentação cultural e existencial - o movimento da contracultura. Esta será uma reação ampla às produções da sociedade disciplinar, com suas culturas e subjetividades identitárias que compunham o chamado “burguês” em sua versão hollywoodiana.

No Brasil desta época ressoava este ideário de experimentações nas artes, dentre elas as produções de Lúcia Clark, dos tropicalistas, e outras. Era o ideário antropofágico que começava a proliferar no país em experimentações de outras políticas de subjetivação, de modos de viver, de relação com o outro, de invenção e criação do novo – a contracultura brasileira.

Sobre este contexto cultural e político, Suely Rolnik em suas produções cartográficas utiliza o termo “subjetividade antropofágica”, publicado pela primeira vez em 1989 em sua tese de doutorado. Já em 1994 a autora relaciona a criação deste termo com a concepção de subjetividade que se pode extrair das obras de Gilles Deleuze e Felix Guattari e também com a compreensão cada vez mais ampla do pensamento destes autores no campo da clínica no Brasil.

[...] ‘subjetividade antropofágica’. Assim eu a descreveria em linhas gerais: a ausência de identificação absoluta e estável com qualquer repertório e a inexistência de obediência cega a qualquer regra estabelecida, gerando uma plasticidade de contornos de subjetividade (no lugar de identidades); uma fluidez na incorporação de novos universos, acompanhada de uma liberdade de hibridação (no lugar de atribuir valor de verdade a um universo em particular); uma coragem de experimentação levada ao limite, acompanhada de uma agilidade de improvisação na dinâmica da criação de territórios e suas respectivas cartografias (no lugar de territórios fixos com suas representações determinadas, supostamente estáveis) [...] (ROLNIK, 2010, pp. 16-17).

A potência política dessas experiências contemporâneas de produções de subjetivação cria novas vias, linhas de fuga dos modos estereis de vida sustentados pela produção de capital. E essas novas denominações e invenções de termos da subjetividade afirmam e re-afirmam a pluralidade de pensamentos possíveis quanto ao próprio conceito e que este está cada vez mais imbuído de força plástica, ética, estética e política pelos teóricos e profissionais.

Por isso também cada vez mais o conceito de subjetividade e processos de subjetivação estão implicados em construções inter e transdisciplinares. A compreensão dos acontecimentos, sejam eles de saúde, educação, economia, sociedade e outros já não se satisfazem com explicações repetidas, copiadas, encerradas nos mesmos planos de entendimento. O homem muda, os jeitos de viver também. O que explicava algumas coisas há dez anos atrás, talvez não seja mais tão eficiente explicação.

Enquanto que a lógica dos conjuntos discursivos se propõe limitar muito bem seus objetos, *a lógica das intensidades, ou a eco-lógica*, leva em conta apenas o movimento, a intensidade dos processos evolutivos. O processo, que aqui oponho ao sistema ou à estrutura, visa à existência em vias de, ao mesmo tempo, se constituir, se definir, se desterritorializar. Esses processos de “se pôr a ser” dizem respeito apenas a certos subconjuntos expressivos que romperam com seus encaixes totalizantes e se puseram a trabalhar por conta própria e a subjugar seus conjuntos referenciais para se manifestar a título de indícios existenciais, de linha de fuga processual... (GUATTARI, 1990, pp. 27-28. Grifo do autor).

Foucault (2004) faz uma genealogia do sujeito moderno através da realidade histórica e cultural, fazendo uso de um método cartográfico que se transmuta no processo investigativo. Convergindo neste modo de complexificação do campo social, Guattari (2010) qualifica o capitalismo pós-industrial como “Capitalismo Mundial Integrado”, enfatizando que seus focos e estruturas, antes muito de produção de bens e serviços, têm agora seu foco centrado nas

estruturas produtoras de signos, de sintaxe, de subjetividades. Grandes meios e recursos para estas mudanças são as mídias, a publicidade, o biopoder, os controles.

Pelbart (2000) aponta a passagem da sociedade disciplinar para a sociedade de controle, da sociedade moderna para a pós-moderna e a configuração que vivemos na soberania capitalística. A sociedade disciplinar era um exterior aberto em contraposição a espaços fechados asilares e segregadores. Já a sociedade de controle extinguiu essa dialética aberto e fechado, dentro e fora. Agora tudo está dentro, tudo é parte abocanhada e controlada pelo sistema capitalista. Este, ou melhor, o neocapitalismo, aboliu a própria exterioridade, inverteu a questão: a problemática não está mais na dicotomia dentro e fora, mas na inclusão, já que toda a vida está sob a esfera do domínio. O controle é manipulado por micropoderes relacionais cotidianos e é planetário.

Percebemos, nos fins do século XX e início do século XXI, mudanças e avanços tecnológicos, midiáticos e científicos. A organização social e seus novos componentes de subjetividades colocados em circulação fazem-se, a cada vez, mais vigiados por modos de controle das experiências vividas e suas possibilidades de resistência (MANSANO, 2009).

Para Foucault (1998) a sociedade disciplinar podia ser reconhecida a partir do século XVIII com a expansão do capitalismo e da industrialização. Neste sistema crescente de produção, foi disseminada a noção de indivíduo, assim como as leis e normas às quais estavam submetidos. Eram chamados “corpos dóceis [...] um corpo que pode ser submetido, que pode ser utilizado, que pode ser transformado e aperfeiçoado” (FOUCAULT, 1998, p. 118).

Guattari (1990) nos diz que no contexto de aceleração do desenvolvimento técnico-científico e do considerável crescimento demográfico, a quantidade de tempo de atividade humana torna-se cada vez mais disponível. Mas qual a finalidade? A que produção atende essa gradativa substituição? Quais novos agenciamentos potencializa ou despotencializa? Os do

desemprego, da marginalidade opressiva, da neurose, da angústia ou os da cultura, da pesquisa, da re-invenção do meio ambiente, do enriquecimento dos modos de vida e sensibilidade?

Com a disciplinarização e controle do espaço e do tempo utilizado para a realização das atividades programadas, também foi possível criar arranjos de controle dos corpos e monitoramento da quantidade/qualidade das produções.

Para que o homem transformasse seu corpo, sua existência e seu tempo em força de trabalho, e a pusesse à disposição do aparelho de produção que o capitalismo buscava fazer funcionar, foi preciso todo um aparelho de coações; e me parece que todas essas coações que atingem o homem desde a creche e a escola e o conduzem ao asilo de velhos passando pela caserna, sempre a ameaçá-lo – ‘ou bem você vai para a usina, ou bem você encalha na prisão ou no asilo de alienados!’ - , à prisão ou ao hospital psiquiátrico, todas essas coações estão referidas a um mesmo sistema de poder (FOUCAULT, 2003, p. 67).

A sociedade disciplinar fixava os indivíduos em aparelhos de normalização e controle de suas subjetividades e força produtiva, de forma a qualificar, classificar, categorizar e comparar. Sendo tudo isso feito de forma a encaixar as existências em sentidos binários: normal/anormal, saudável/doente, incluído/excluído.

Foi assim que o dispositivo disciplinar articulou-se com outras dimensões da vida da população que ganharam relevância nesse momento histórico, como a questão da saúde pública e do saneamento, o crescimento e o planejamento urbano, a educação e a organização da família segundo o modelo burguês. Todas essas dimensões passaram a ser alvo de estudos quantitativos e qualitativos, com base nos quais era possível delinear ações que, contando com dados estatísticos cada vez mais precisos, poderiam, então, em certa medida, introduzir mudanças dirigidas para aumentar a utilidade, produtividade e a longevidade da espécie (MANSANO, 2009, pp. 39-40).

Deleuze (1996) diz dos novos dispositivos de controle espalhados pelo campo social, a passagem da sociedade disciplinar para a sociedade de controle. A partir da segunda metade do século XX esta transição se anuncia irrompendo novas organizações sociais e modos de subjetivação que as acompanham.

Percebemos ainda, no início do século XXI, essa transição, porém tendo as características de controle já mais acentuadas. O desafio está nessas novas forças que ocupam as reformas macropolíticas e que continuam nos interstícios micropolíticos das relações, nos invisíveis e indizíveis do cotidiano das populações.

A expansão das redes de informação possibilita que as próprias populações sejam agentes de um controle imediato de si e de uns sobre os outros. Os jeitos de normalização vigentes são espalhados por todo arranjo social, sendo que os indivíduos não se incluem especificamente, mas estão por todas as instituições vigiados. Assim, a saúde torna-se infinitamente preventiva, a educação permanente e a vigilância disseminada. “É como se a rede de poder institucional se livrasse dos muros que a restringiam a determinado espaço para circular em estado livre” (MANSANO, 2009, p. 47).

Neste processo de reforma das instituições, os indivíduos tornam-se participantes ativos e independentes de seu status social e aos poucos deslocam-se do lugar de corpo dócil para o de agente na trama das redes de vigilância social. Ainda que não seja trabalhador ou usuário de uma instituição, o indivíduo se responsabiliza pelo controle da aprendizagem, da saúde, da segurança pública, entre outros. Torna-se direta ou indiretamente responsável pelas qualidades sociais vigentes.

Com essa mudança colocada acima, mudam também os processos de subjetivação. Já não se exige uma identidade dos indivíduos. Ao contrário, eles devem ser metamorfoseantes, cada vez mais variados e flexíveis, de forma a realizar diferentes tarefas ao mesmo tempo. A

superutilização dos indivíduos e a produção de uma “subjetividade híbrida” – “[...] é operário fora da fábrica, estudante fora da escola, detento fora da prisão, insano fora do asilo – tudo ao mesmo tempo. Não pertence a nenhuma identidade e pertence a todas” (NEGRI; HARDT apud MANSANO, 2009, p. 48).

Nesta nova configuração na qual se encontram as relações sociais e os arranjos de tempo e espaço, há uma crescente aceleração das informações e comunicações. Não há um arranjo monárquico com um rei institucional a obedecer, há corpos mais velozes e reis disseminados por vários valores instituídos.

Frente esta nova política cotidiana, preenchida de procedimentos úteis e diagnósticos convenientes às normalizações de conduta percebemos um convencimento do tempo-espaço dos corpos, de forma que sua aceleração corresponde imediatamente a uma exigência mercadológica e capitalista de produção de mercadorias e modos de relação. Quais novos jeitos de existência estão implicados nos arranjos contemporâneos? Seria uma produção serializada de subjetivações velozes em produção e dóceis em obediência?

QUINTO ATO - Travessia

*Convive com teus poemas, antes de escrevê-los*²⁵

Como recurso ao processo cartográfico, parti da ideia de realizar um grupo, que seria uma roda de conversa com os participantes-colaboradores da pesquisa, de maneira que fomentasse discussões, dissensos e compartilhares. Neste sentido, o próprio encontro em grupo já daria pistas dos elementos que teriam passagem na cartografia.

As vontades e disposições em participar apresentavam dificuldades. As pessoas tinham trabalhos e ocupações diversas; ir até a Zona Leste da cidade, no final da tarde, mostrava-se um dificultador; acrescentar mais um trajeto (significativo) ao dia parecia inóspito. Devido esta dificuldade concreta em marcarmos um único encontro, a roda de conversa foi desviada para entrevistas individuais semi-estruturadas, que seguiam as mesmas questões que seriam feitas em grupo. Partíamos de um fio condutor de investigação com perguntas predefinidas, porém abertas aos inusitados que poderiam surgir nos diálogos, condizente à perspectiva pós-estruturalista que afirmo em todo o caminho percorrido até então.

Assim, todos os encontros foram marcados a partir da possibilidade e preferência dos próprios colaboradores. As entrevistas foram realizadas entre os dias 07 e 29 de maio. Cada um deles indicou um lugar, dia e horário que pudesse facilitar suas participações. E aconteceu. Para cada encontro houve um trajeto, um rearranjo no dia que iria se fazer.

Um único encontro em grupo pensado a princípio não foi possível, e o que poderia tornar-se um problema, foi desvio disparador de nove potentes encontros, singulares a cada vez. O corpo-pesquisadora seguiu para cada inusitado que poderia surgir, a vontade primeira e

²⁵ Verso do poema *Procura da Poesia* – Carlos Drummond de Andrade.

impulsionante de conversa com o outro, a expectativa e curiosidade pelos rumos que se fariam nessa construção cartográfica.

E agora, nesta extrema solidão do exercício da escrita, sinto-me povoada da qualidade intensiva dos encontros com os participantes-colaboradores desta pesquisa e da experiência que trazemos cada um de nós. Se antes da pesquisa do mestrado tentava pensar quais eram as brechas interventivas e desvios agora o que se afirma gritante é a própria vida vivida. Esteja essa vida imbuída de relações de experiência, alienação, encantamento, sonho, cansaço... Temos aqui, antes desses todos, a vida que se vive.

Começemos com um desenho do pensamento. Linhas que traçadas arquitetam, como hipertexto imagético, a mobilidade no trânsito-trajeto dos participantes-colaboradores. A imagem a seguir, na próxima página, é uma expressão de seus deslocamentos entre pontos, um esboço do tempo e espaço que compõem a vida desses transeuntes.

O intento é construir um bordado firme com as preciosidades oferecidas e tecer conversações possíveis, que não se pretendem encerrar nesta dissertação. Já que inexoráveis seguem as vidas, as ruas, o transporte, as micro e macropolíticas, as mudanças urgentes, as transformações revolucionárias. Aqui estão nossas experiências embrenhadas e registradas, instituintes-apropriadas como voz de milhões de pessoas que vivem cotidianamente a saga do trajeto na cidade de São Paulo.

Avante!

Bordado que (per)corre

Não importa para onde vão os trens,
tu não te moves de ti.

Hilda Hilst

Os encontros com os participantes-colaboradores seguiram o caminho das questões abaixo, adicionadas das variações singulares produzidas por cada conversa. A partir das inflexões produzidas foram escolhidas linhas expressivas, que anunciam o caminho que escolhemos para construir um bordado cartográfico da experiência de mobilidade. Os conceitos de saúde e subjetividade são nossos dispositivos analisadores, já que seguimos no encalço da experiência dos corpos no trânsito através do efeito nas suas produções de saúdes e subjetividades.

As linhas aqui são variáveis que se apresentam compositoras dessa experiência de deslocamento no trânsito da cidade e expressão de seus efeitos. Estão implicadas e emaranhadas no jogo de forças e afecções que se anunciam na vida vivida pela população em seus trajetos.

As linhas são transversais, fazem imagens e constroem ideias no tecido dissertativo, tentam didaticamente dividir o que se configura de modo embrenhado nos corpos dos transeuntes. Logo, a composição-mistura se faz como a própria vida. O tempo não espera o espaço, que não espera o afecto, que não se separam do corpo. As linhas embrenham-se e fazem nós. Uma via não espera a outra para acontecer. Isso só acontece mesmo com os trens.

Questões norteadoras - o tom que se oferece para os encontros

- ✓ Qual é o trajeto cotidiano que realiza de casa até o trabalho? (de onde sai, para onde vai e qual meio de transporte público utiliza).
- ✓ O que faz durante este trajeto?
- ✓ Como se sente neste trajeto?
- ✓ O que observa neste trajeto?
- ✓ Você sente que este trânsito-trajeto interfere na sua saúde?
- ✓ Você sente que este trânsito-trajeto interfere na sua subjetividade?
- ✓ Como você chega para seus encontros de trabalho, que envolvem cuidados com a saúde das pessoas?

As Linhas no percurso cartográfico

O entrelaço das Linhas

As linhas que compõem o corpo-transeunte.

Linha Tempo

O tempo que o corpo-transeunte precisa para deslocar-se sobre determinada distância em transporte público.

Linha Espaço (entre)aberto

De como compartilha-se entre muitos corpos, espaço para poucos.

Linha Afecção

Sobre o corpo que se cria.

não tem silêncio na cidade do meu corpo. meus habitantes estão em movimento, gritam frenéticos pelas ruas cheias de vida-automática. a moça que chora no metrô carrega um pouco de mim com ela ao partir. quando chego à consolação, percebo que errei a saída. queria mesmo a liberdade...²⁶

²⁶ Lucélia dos Santos Zamborlini - Psicoterapeuta Corporal. Retirado de correspondências digitais.

O entrelaço das Linhas

“Desce todo mundo, esse trem não vai funcionar”.
Isso é quase todos os dias”²⁷.

É em função do espaço percorrido que se faz o tempo das pessoas em transporte coletivo. A necessidade de percorrer grandes distâncias está diretamente atrelada à concentração de empregabilidade em apenas algumas regiões da cidade. Esta demanda centralizada impõe um deslocamento em grandes fluxos de pessoas (no sentido periferia – centro) e está diretamente atrelada à especulação crescente do mercado imobiliário, assim como ao afastamento cada vez maior da população de baixa renda para as extremas periferias da cidade (cerca de 4 milhões de pessoas vivem em favelas, cortiços ou loteamentos clandestinos)²⁸.

São Paulo é a cidade que segue privilegiando o transporte em veículos privados, investindo em pontes e vias restritas a veículos individuais – os carros. Da população, apenas 30% corresponde a essa realidade, enquanto os outros 70% espremem-se em transporte coletivo. Além disso, ocorre também que a população de classe média alta pode exigir que não se façam linhas de metrô em seus bairros²⁹.

O tempo necessário para os trajetos percorridos virou um dado naturalizado – São Paulo é uma cidade extensa territorialmente e considera-se “natural” o deslocamento sobre grandes distâncias, fazendo com que as pessoas passem duas, três, quatro ou até sete horas do seu dia dentro de um transporte coletivo.

²⁷ Participante R. cita voz de comando em estação de metrô, p. 115.

²⁸ WHITAKER, J. *São Paulo vai morrer*.

http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=7188:manchete260512&catid=34:manchete.

²⁹ Como aconteceu no bairro de Higienópolis, localizado na região central de São Paulo. Ibidem.

Essa naturalização impõe-se como uma sobrecodificação ideológica, sucumbindo as experiências do corpo e transpondo aos indivíduos uma responsabilidade de administração que é do Estado. O que se cria é uma culpabilização dos indivíduos, e uma precarização das condições de transporte. Compromete-se o que é um direito fundamental – o direito de ir e vir, colocando à prova a potência de intervenção das pessoas na cidade.

As manifestações de Junho, contagiadas pelo Movimento Passe Livre, trazem para a visibilidade (desnaturalizando-se), pela voz do povo, a violência cotidiana que se sofre com e no transporte público. Quando a ideologia insiste em zombar do efeito das condições materiais sobre os corpos, insurge um movimento de dimensões rizomáticas e reivindicatórias pelo o que se é negado enquanto direito fundamental.

Se o grande empresário desloca-se de helicóptero é porque seu tempo é precioso e porque tempo também é dinheiro. Se assim se faz para o grande empresário, por que não é também para para o cidadão qualquer? (tome-se como cidadão qualquer o mesmo que ocupou as ruas em Junho e que faz os seus dias em extensos trajetos - que se tornam extensos muito mais pelos engarrafamentos e grandes fluxos de gente do que propriamente pela distância dos lugares).

E quem paga por essas horas que se dispendem em transporte público? O mesmo grande empresário de helicóptero pode até, por vezes, pagar o bilhete de passagem de seu funcionário, mas ninguém tem pagado o tempo que o transporte demanda para cada trabalhador. Apresenta-se uma conjuntura refinada de extração de mais-valia.

Não há um arranjo na cidade de maneira que a circulação nestes modos se faça opcional e não obrigatória como está. Contribuem para esta configuração a inflexibilidade no horário comercial dos serviços, assim como a centralização, em apenas algumas regiões, das oportunidades de trabalho.

Portanto, com a contribuição dos participantes-colaboradores desta pesquisa, as Linhas escolhidas para o bordado cartográfico estão nas micropolíticas do cotidiano vivido e estão atravessadas pelas administrações macropolíticas do Estado.

Linha Tempo - *deixando o trajeto ir*³⁰

Difícil essa questão de você pensar o tempo de deslocamento, o tempo de vida que você perde ali parado no transporte público, você podia estar fazendo outra coisa, podia estar fazendo qualquer outra coisa, não ter que gastar esse tempo todo para se deslocar (Participante M., p. 113).

Para fazer seus dias as pessoas na cidade de São Paulo têm gastado algum tempo. E sim, anda gasto e encardido esse tal tempo. Enquanto U. utiliza mais ou menos duas horas e meia do seu dia no trânsito, E. faz em aproximadamente sete horas. R. faz um deslocamento de quatro horas por dia, mais oito horas de trabalho e mais a faculdade.

Sim, falo aqui do tempo despendido para os percursos no trânsito-trajeto. Existem ainda as horas que demandam o exercício do trabalho, os estudos, a casa para arrumar, os filhos para criar, os amores para amar. O dia que se faz como uma grande tarefa.

Preciso ir ao médico porque acho que estou com varizes. Marquei já três vezes consulta e não fui porque estou chegando direto atrasada. Como vou pedir para sair para ir ao médico? Aí não vou. E tem outras coisas que preciso fazer e não consigo, chego atrasada³¹. Estou com um problema de esquecimento, estou perdendo tudo, perdi documento, tudo, e estou precisando tirar a minha documentação, mas fico com a cabeça tão cheia... Venho correndo, preocupada que preciso chegar... preciso chegar na faculdade no horário... vou largando as coisas no meio do caminho... perdi o documento na semana retrasada... aí chegou o documento novo, aí fui almoçar no Andorinha e joguei no lixo... deixei na bandeja e joguei no lixo... e vai afetando um monte de coisas. Você fica com a cabeça maluca... durmo muito pouco... quatro horas por dia, às vezes até menos. [...] Sou uma pessoa muito alegre, então às vezes não ligo para as coisas. Não deixo me abater por muitas coisas, mas quando você está nos seus dias de mulher, pega um pouquinho mais... dias de mulher é ótimo, né? [...] Eu não tinha TPM, descobri esses dias o que é TPM. Não sabia porque estava tão irritada, tão estressada. Descobri o que era TPM... acordei numa irritação, com vontade de chorar, de arrancar o cabelo. Aí quem paga é o namorado... dormiu comigo, eu olhei para a cara dele e fiquei irritada

³⁰ Participante R., p. 114.

³¹ A entrevistada E. refere-se ao local de trabalho.

com ele. Ele perguntando: o que você tem já chorando? E tudo chorando sem motivo, muito emotiva... aí tive uma consulta e o ginecologista falou que podia ser TPM. Eu falei: nunca tive esse negócio aí! E eu achava que era por conta das coisas que estavam acontecendo na minha vida (Participante E., p. 123).

O participante-colaborador A., 29 anos, é Educador Físico na região do Campanário em Diadema e faz mestrado na região do Jardim Keralux, na Zona Leste.

C., 27 anos, Terapeuta Ocupacional, faz a vida em dois trabalhos (acompanhamento de pessoas com deficiência e Residência Terapêutica Especial) – pega a linha Verde do metrô em direção ao Grajaú e de lá segue para sua próxima jornada no Tucuruvi, Zona Norte e também faz especialização na região do Butantã, Zona Oeste.

D., 28 anos, é Gerente de CAPS, sai de Pinheiros, Zona Oeste, e vai todos os dias para Interlagos, na Zona Sul.

R., 33 anos, e E., 29 anos, seguem a vida como Auxiliares de Enfermagem em um CAPS, vão do extremo da Zona Leste para o bairro da Vila Nova Cachoeirinha, na Zona Norte.

U., 57 anos, é Psicólogo do Departamento de Saúde do Servidor, da Prefeitura de São Paulo. Sai do Jardim Prudência, na Zona Sul, para a região do Anhangabaú, no Centro de São Paulo, onde trabalha oito horas por dia, e depois atende em sua clínica particular, na Vila Mariana, Zona Sul.

N., 23 anos, é Obstetriz, sai do Tatuapé, Zona Leste da cidade, para várias outras regiões, fazendo visitas domiciliares às suas clientes; depois divide seus dias entre a Escola de Enfermagem, na região de Pinheiros, Zona Oeste, e o mestrado na região do Jardim Keralux, na Zona Leste.

S.; 34 anos, é Oficineiro de CAPS, sai de sua casa na região da Avenida Paulista, Zona Central para o bairro da Casa Verde, na Zona Norte.

E enfim, M., 29 anos, segue suas semanas como Psicóloga de um CAPS, saindo da Vila Mariana, Zona Sul, e indo para a região da Vila Nova Cachoeirinha, Zona Norte.

Cansou?

E aí o transporte é meio isso, você tem que organizar, tem que ser uma tarefa ir até os lugares... Você tem que planejar o tempo de deslocamento para encontrar as pessoas, assistir um filme, para fazer qualquer coisa, pra chegar a tempo em uma reunião, é um trabalho a mais, é um trabalho de cálculo [...] (Participante D., p. 109).

Para D. e todos os participantes-colaboradores desta pesquisa, o trajeto compõe para um maior cansaço dos corpos e este tempo deslocado faz-se um investimento árduo de trabalho. Porque já não são oito horas diárias. São oito de trabalho, mais uma hora obrigatória para almoço, mais outro tanto de horas em transporte. Logo, quase metade do dia para alguns e mais da metade para outros, dedicado ao controle dos corpos, formatados para a ação do trabalho. O que sobra das horas, é para o que mais o desejo e a funcionalidade orgânica suportarem.

Corpos docilizados para uma operacionalização do dia que endossa os modos capitalísticos de existência. O trajeto percorrido faz-se parte do trabalho e podemos compreender, portanto, que deveria se constituir legítima e legalmente como parte da produção de trabalho que estas milhões de pessoas estão exercendo cotidianamente.

[...] são duas horas de transporte por dia, mais de duas, quase três horas porque na volta geralmente é mais lento, três horas no total... são três horas perdidas, você fica nessa pilha... tem que ser produtivo [...] às vezes você chega na sua casa e não está com saco para produzir... você chega na sua casa e quer descansar... aquilo acaba... aquele espaço do trajeto começa a ser o espaço onde começo a me pressionar um pouco... estudar... ser produtivo (Participante A., p. 100).

O sentido de produção arraigado constrói assim o que D. chama de “encontro não encontro” (p. 108): todo o tempo deve ser utilizável, seja ouvindo música, lendo-estudando um livro; ou mesmo, como diz N., “Não gosto de ouvir fone porque parece que fico muito alienada [...] Tento ficar atenta à tudo...” (p. 133). Mais atenta por medo do que por curiosidade pelo outro. Produções que criam invisibilidades – “ignorar para não ter que dar conta, tornar a si e o outro invisíveis”³² - o que se poderia experienciar potencialmente como encontro, é vivido quase sempre como casualidade coletiva. Difícil seria trazer para o pensamento, todos os dias, a complexidade que se vive.

[...] sou mais um e enquanto mais um a gente é mais um invisível [...] Vou me vendo um pouco assim, não tenho muita coisa que vá chamar atenção até que a gente consiga dialogar e eu consiga me fazer presente na relação. Mas no transporte público, nessa loucura que é São Paulo, só mais um (Participante C., p. 105).

Uma cidade que atravessa de modos impositivos, pelo transporte e trabalho, a vida da população que a constitui. Dentre estas questões, como já apontado acima, estão a especulação do mercado imobiliário e a vulnerabilidade geográfica, social e econômica que dispõe uma grande densidade demográfica nas periferias enquanto as possibilidades de trabalho concentram-se na região central. “A cidade marginaliza quem sonha... aqui você trabalha, ganha dinheiro. Tem muita gente querendo ser herói numa cidade”³³.

Poucos tem tido acesso a esse dinheiro. O que se percebe no correr dos dias é que muitos continuam apostando na cidade dos sonhos, numa migração permanente para a cidade de São Paulo. Porém, as oportunidades de trabalho (com direitos trabalhistas garantidos e um salário

³² Maria Zeneide Monteiro em SANTOS, D. P.; TAMIS, P.; CAMPOS, T. *Vídeo-ensaio em ecologia urbana: corpo-cidade-saúde*. <http://www.youtube.com/watch?v=ACWEmE1-sTg>.

³³ Bruno Cobbi em SANTOS, D. P.; TAMIS, P.; CAMPOS, T. *Vídeo-ensaio em ecologia urbana: corpo-cidade-saúde*. <http://www.youtube.com/watch?v=ACWEmE1-sTg>.

que permita usufruir dos espaços públicos e atividades culturais) e moradia (com asfalto, tijolo e saneamento básico) não se dão para todos.

Aonde eu moro, no extremo leste, não tem emprego para lá... comecei a ver a possibilidade de morar mais para cá, para o centro, mas acho que nunca vou morar para cá porque é muito caro e eu estou muito acostumada onde moro porque tem muita diferença de preço... metade do preço das coisas (Participante E., p. 120).

É preciso dinheiro para locomover-se e tornar públicos os espaços. Já que algo só se faz verdadeiramente público com a ocupação do povo.

O que é público não é privado. Assim sendo, deve ter seu acesso garantido para todos e não para alguns. O grande espetáculo dos espaços deve ser experienciado. Assistir e só, o que alguns poucos podem usufruir parece legítimo? É de grande deselegância urbana a segregação e limitação do direito público. Em sendo de todos, as próprias ruas são de ninguém, esvaziadas que se fazem do sentido público de ocupação e experiência.

Não podemos desconsiderar que este esvaziamento pode também decorrer de uma escolha. Tendo direitos e mobilidades garantidos a todas as classes sociais, ainda assim, deixarão as pessoas de ir ao encontro do consumo dos shoppings para uma vivência de tarde de domingo no parque? A ocupação do espaço público como lugar de experiência é também uma urgente ação de política pública - produções de fomento e incentivo às experiências subjetivas de relação com as diversas possibilidades que a cidade oferece.

Linha Espaço (entre)aberto – abrir passagem

Fico olhando as relações das pessoas, às vezes fico imaginando para onde elas estão indo, o que elas estão fazendo... quando dá, porque quando está muito lotado você fica tentando respirar... (Participante M., p. 110).

Seja no trem, ônibus ou metrô, os espaços que constituem o transporte público já não comportam a quantidade de gente. Milhões de pessoas que circulam e pagam por um deslocamento espremido. A participante-colaboradora N. mudou-se de uma pequena cidade do interior para São Paulo. Ela diz que a sensação no corpo, em uma estação de metrô, é de que na estação existe mais gente compartilhando o mesmo espaço do que em toda sua pequena cidade.

Essa mudança de registro no corpo, trazida por N., traz mesmo marcas visíveis de violência: empurrões, socos, cotoveladas... e a marca roxa na pele, que fica da experiência. Para sobreviver, há de criar estratégias.

Eu tenho sorte que vou contra fluxo, o que observo muito é que quem vai no outro sentido geralmente vai muito apertado... têm umas cenas de pessoas espremidas, gente se empurrando... no trem tem um momento que as pessoas pegam algumas estações para irem no sentido contrário. Isso é engraçado, as pessoas entram no trem para irem até o fim da linha e voltarem. Pra poder ir sentado (Participante D., p. 107).

As condições colocadas no transporte não são todas assim e nem a todo tempo. Existem variações no transporte público, como as condições estruturais de vagões dos metrô e trens, assim como nos ônibus. Alguns poucos vagões possuem ar-condicionado, assentos mais confortáveis e seus deslocamentos sobre os trilhos são pouco barulhentos. A maioria dos vagões não possuem condicionamento de ar, são muito barulhentos e com assentos pouco confortáveis (para os que conseguem se sentar).

[...] a linha amarela do metrô é totalmente confortável, os assentos são diferenciados, ar-condicionado, tem até música ambiente. O preço é o mesmo, não tem aquela confusão para você entrar no metrô... tanto que dependendo do dia as estações de Itaquera e Artur Alvim ficam fechadas porque não comporta na plataforma o fluxo de gente, então as pessoas vão entrando em bloco (Participante R., p. 116).

As linhas de ônibus e seus veículos também estruturam-se e funcionam de maneira bastante diversa. Enquanto o tempo de passagem dos ônibus em alguns pontos pode ser de cinco a dez minutos, em outros pode demorar até 40 minutos (considerando os dias úteis da semana). Enquanto um veículo é mais silencioso, limpo e confortável, outros são completamente instáveis, parece que destituídos de amortecedores, tornando-se completamente desconfortáveis e de risco, já que muitos motoristas dirigem em alta velocidade e, ao contrário da obrigação dos veículos privados, não existe a possibilidade de escolha aos passageiros em usar cinto de segurança.

Como se sente e como respira um corpo exposto a esses modos de experiência de mobilidade?

Muito cansado, porque você tem que se equilibrar, às vezes você não tem espaço para levantar a mão, você pára com a mão assim, se você passar mal não tem para onde sair, não pode se deslocar um pouco... então é assim... como se você estivesse apertado numa latinha de sardinha... é uma revolta tão grande porque não é barato... é cobrado um preço para isso... todo mundo que usa metrô e ônibus está pagando um preço, o preço que é sugerido pelo governo... então no mínimo você tinha que ter condições físicas de estar ocupando aquele espaço e não tem. É uma diferença muito grande se você pegar em determinados trechos de São Paulo, o tipo de ônibus que é oferecido, o tipo de metrô que é oferecido, o tipo de serviço que é oferecido para determinados locais de São Paulo. Como eu moro no extremo Leste e pego ali na Coral, a maioria dos trens ali não tem ar-condicionado, os assentos são desconfortáveis, é tudo muito cheio (Participante R., p. 116).

Os participantes-colaboradores trazem em suas colocações nas entrevistas, datadas anteriormente às manifestações de Junho, exatamente todas as reivindicações pontuadas pelo MPL: o alto preço das tarifas, a violência no trânsito, a dificuldade no deslocamento, a

desapropriação dos espaços públicos (e quase que da própria vida), a precariedade das condições estruturais e funcionais do transporte público.

[...] aí você vai vendo que isso cansa... até parei de pensar nisso porque tenho que vir trabalhar mesmo e acho que de carro também deve estar uma loucura... dá uma revolta... é cobrado um valor x para prestar um serviço e eu pago esse valor, me cobram R\$3,00, eu pago R\$6,00 e venho totalmente espremida, amassada, sem condições nenhuma (Participante R., p. 116).

O movimento rizomático que aconteceu nas ruas provocou inflexão na sensibilidade coletiva e foi o anúncio da inquietação de milhões de pessoas. O corpo a corpo das ruas, efeito de um contágio surpreendente e quase instantâneo, diz da insatisfação com as condições vividas pelas milhares de pessoas que se dispuseram a coreografar destemidamente a Jornada de Junho e ainda, foi uma afirmação da conexão afetiva que as pessoas mantêm com suas experiências singulares de trânsito-trajeto na cidade.

As manifestações trouxeram para a pauta as condições do transporte público e mobilidade. Foi concretamente o grito de milhares de pessoas, composição de subjetividades híbridas e flexíveis, que a despeito de possíveis resultados, encararam a própria precariedade vivida e compuseram um movimento instituinte de reinvenção na participação política e social.

Linha Afecção - você já parou para sentir o que sente? (ou Sobre os efeitos das Linhas)

Se estou no horário de pico fico pensando o porquê estou aqui... essas pessoas... a situação... é o transporte, o direito de todo mundo... e você passa por tanta violência... o povo te empurra... fico me sentindo meio mal. Mas ao mesmo tempo quando estou em um horário tranquilo penso como é legal o metrô, você vai e chega nos lugares e funciona... consigo ir de um lado para o outro de São Paulo em pouco tempo (Participante N., pp. 133-134).

As afecções produzidas no encontro entre corpo-transeunte e corpo-trânsito-cidade. Afecção (do latim, *affectum*) no sentido Espinosiano, quando um corpo encontra outro corpo cria neste uma impressão, uma imagem - um dado pela imaginação de que este outro corpo, do qual nada conheço, me seja conveniente ou não.

E inevitavelmente este encontro produz uma dimensão afetiva (do latim *affectus*): todo encontro produz uma imagem, uma impressão nos corpos (*affectum*) como também uma variação na potência destes corpos em relação (*affectus*). Um bom encontro, segundo Espinosa, aumenta a força de existir, aumenta e potencializa o apetite-desejo pela vida. Um mau encontro despotencializa e diminui a vontade de expansão da vida³⁴.

No trânsito-trajeto pouco tem sido possível criar ou usufruir das passagens pela cidade. Poucos participantes-colaboradores expressam afecções que disparem desvios nessas rotas. Há uma tentativa incessante, e uma afetação do corpo quando, entre muitos, diferenciar-se é também maneira de garantir um espaço para a própria materialidade.

Todos repetem que a caótica mobilidade na cidade de São Paulo tem causado cansaço e poucas chances de dispor-se a tudo mais que a vida comporta. “Chego podre, quero tomar um banho, jantar e dormir para no outro dia dar conta” (Participante C., p. 106). E há constituição

³⁴ TEIXEIRA, R. R. *Redes de Conversações: afetividade e serviços de saúde*.
<http://www.youtube.com/watch?v=qz1-QSBpUFI>

e recomposições constantes de si para que se crie um corpo potente o bastante e que esteja ao alcance da própria existência.

Esse deslocamento vai mostrando muitas coisas para mim, vai agregando um pouco do que vou vendo, do que vou sentindo, do que vou entender do que é mundo, do que vou entender do que é relações, do que vou entendendo do que é estar no mesmo lugar que um outro. E aí acho que muda de alguma forma, interfere nessa minha subjetividade, interfere na forma como vou enxergando mesmo as coisas, na forma como vou dando conta de me constituir para conseguir estar no meio de outros (Participante C., p. 106).

O que produz, enquanto variação de potência, em cada singular estilística de existência, fazer duas, três, quatro ou até quase sete horas de trajeto por dia? Espaço percorrido que ocupa tanto tempo na vida não há de ser completamente inútil. “[...] querendo ou não são encontros nesse percurso. E são encontros de várias ordens, de vários jeitos... é desde você se comovendo com alguém, escutando mesmo algumas conversas, fazendo você pensar [...]” (Participante D., p. 108).

Todo o caminho preenchido por grandes silêncios em fones de ouvido, por discussões e empurrões, cotoveladas para insistir em ser gente no meio de tanta gente. “Que vidas são essas? [...] É um encontro não encontro”. (Participante D., p. 108). E percebemos que estes modos de aceleração do tempo-espaço dos corpos e necessidade produtiva, correspondem a uma lógica normativa capitalística.

O que se produz enquanto processos de subjetivação, já que o trânsito-trajeto se faz como meio social, são instâncias coletivas de afecção... toda a precariedade das condições colocadas no deslocamento, a partir dos modos singulares de ação dos indivíduos, criam coletividades que, dentre outros jeitos, também recriam o cansaço em violência.

Muito quebra pau, muitas brigas, muitas discussões. Casamento que termina, namoro que se acaba, outra que descobre que o marido está traindo, mulheres brigando por causa de lugar, homem e mulher brigando porque um deu encoxada no outro, homem que briga com outro porque está usando meu espaço, porque empurrou, agressões físicas, agressões verbais, roubo... Acontece de tudo no metrô, desde aqueles beijos mais calientes em horário de pico até porrada mesmo, baixaria. [...] Você vê que é o nível de stress de todo mundo, está todo mundo tão cansado, tão estressado, todo mundo que depende da condução. [...] já é uma condição de quem pega conduções em São Paulo, serviço público. Então está todo mundo tão estressado, tão esgarçado, todo mundo tão cansado... o nível de stress é tão grande que um esbarrão se torna tudo (Participante R., p. 115).

Toda a saga para chegar no trabalho, para ter dinheiro, para prover a vida de subsistência, para a roda dos modos de produção continuar girando. E assim, o cidadão paulistano segue fazendo-se e refazendo-se em estiramentos-tensionamentos cotidianos nas experiências de violência e cansaço causadas pelo trânsito.

Todos os participantes-colaboradores da pesquisa mostraram-se surpresos em sentirem-se questionados por uma pesquisa acadêmica sobre parte de seus cotidianos que quase nunca é considerada como integrante e produtora de sentidos em suas vidas. A grande mídia até discorre em redações e imagens sobre as condições do transporte público, porém compõem um tecido conjuntivo de esvaziamento dos espaços – o que se torna de grande valia ao controle social dos corpos.

Tivemos encontros. Não fizemos rápidas entrevistas na velocidade do trânsito. Paramos para pensarmos juntos sobre a vida que se vive e a implicação disso nos corpos de cada um. Cada um desses que traz consigo uma história, relações familiares e de vizinhança, condições de trabalho.

P. - E como você se sente?

R. - Estressada geralmente. Pelo tempo que se gasta dentro de uma condução para um trajeto que se poderia fazer em menos tempo, acaba levando quase o dobro, de ter que acordar muito mais cedo para poder chegar no serviço no horário. [...] E assim você vai vivendo, um dia de cada vez (p. 114).

Alguns entrevistados trazem também os desvios possíveis. Ainda há gente tentando encontrar magia na cidade, enfrentar a obrigação do dia a dia com curiosidade e certo deslumbramento. Para S., que vem de Manaus, São Paulo é a cidade dos sonhos. Um artista que se envereda pelos cuidados em Saúde Mental. Ele reconhece no trânsito e seus efeitos um inferno, mas brinca com isso e subverte o próprio incômodo: conversa com as pessoas contando suas histórias e fazendo-se curioso pelos contos dos outros, inventa caminhos diferentes para o trabalho, atenta-se às paisagens que perpassa.

Neste mesmo sentido de desvio, N. traz para nossas conversas as diferentes cidades na Cidade – as praças, as pixações e grafittis nos prédios; os diversos modos e estilos das pessoas – suas roupas, jeitos, os modos como ocupam o tempo de trajeto. E também se absurda com tamanha densidade de pessoas “Sinto muito o cheiro” (p. 133).

Assim como C., como A., M., e como R., D., e N.. Todas essas pequenas letras que carregam a integralidade de muitas vidas. Eles são muitos em si mesmos e aqui, dizem de milhões. Apresentam e complexificam os problemas experienciados e ainda assim, afirmam a capacidade de desvio quando tomam seus problemas e os subvertem.

Cria-se qualidade amorosa com a cidade sem perder de vista modos de existência que os animam...

U - [...] isso é parte da subjetividade, não é toda nossa subjetividade, mas se você pensar também o sentimento, não é só uma questão da maneira como eu percebo, mas o meu sentimento com relação à cidade também vai mudando... eu estou cansado de São Paulo, quero ir embora, fico meio de saco cheio... e têm horas que super gosto, acho que é uma cidade que têm muitas coisas boas,

que te oferece muitas possibilidades... mas isso vai fazendo com que você tenha vontade de não morar mais aqui, ir para um lugar mais tranquilo, onde você não perca tanto tempo para se locomover, porque às vezes é isso... eu já levei uma hora e vinte para chegar aqui... o caminho que faço em meia hora... quase três vezes mais (p. 128).

P - Você consegue desejar sua vida sem isso?

D - Não quero viver assim para o resto da vida (p. 109).

Como pensamos os indivíduos em sua integralidade, suas produções em saúde e subjetividades mantem-se atreladas, como efeitos das escolhas de todos os dias. Escolhas micropolíticas que conversam a todo o tempo com as formulações e implementações macropolíticas de políticas públicas. Quando pensamos e afirmamos em nossas práxis a integralidade, estamos também defendendo e militando que toda a vida do indivíduo nos importa e que toda diversidade é produzida coletivamente, seja na intimidade de suas casas, seja nos espaços públicos de convivência - como o próprio transporte.

[...] tinha vezes que chegava na rodoviária tremendo... era muita gente... você tem que andar e tem que ir... chegava no ônibus tremendo... hoje já lido melhor, mas ao mesmo tempo fico... acho que me controlo um pouco porque é fácil a pessoa explodir no trânsito ou no metrô. Fico pensando... as pessoas vêm lá de longe, acordam de madrugada... elas ficam nervosas, violentas... dá vontade de... [...] dá vontade de falar: **dá o meu espaço!** Mas está todo mundo na mesma situação, não adianta sair berrando ou gritando, empurrando, porque não vai mudar. Teria que pensar em outras formas disso mudar... mas é uma coisa que fica dentro... você chega em um lugar e pensa: pronto, cheguei... mas fica uma tensão, uma coisa... acho que não seria nada biológico, mas uma coisa que parece que tem peso nas costas, uma coisa mais para o lado emocional... pelo menos me afeta muito... (Participante N., p. 134. Grifo nosso).

N. traz um olhar de saúde que não é apenas físico ou biológico, mas também relacional e afetivo. Um peso nas costas, um tremor de medo... e de medo o corpo fadiga. E é mais o

intestino que paralisa, a respiração que se irrita em renites e alergias, a diminuição no tempo de sono, a mochila com tudo dentro (estojo com coisas básicas de higiene, carteira, guarda-chuva, medicações, blusa de frio, livro, caderno...) e a dor que fica pelo o que se carrega.

[...] fico bem mais mal humorada... tento me planejar e organizar para que isso não ocorra, fico pensando que não deveria estar nessa situação. Por que os políticos não constroem outras ligações do metrô para melhorar isso logo? Será que ninguém sente? Ninguém faz nada... possibilidade de mudar... porque sempre saio pensando: respira fundo e vai... porque não tem como não ir (Participante N., p. 136).

Assim como nos processos em saúde pública, aparece deflagrada a necessidade de humanização da humanidade também no transporte coletivo. Criar novas vias, sejam elas materiais e macropolíticas, sejam elas subjetivas e relacionais.

E, de maneira surpreendente, todos os participantes trouxeram, para além do cansaço ou irritação causados pelo tempo e condição de trajeto percorrido, uma disposição em estar com o outro e acolhe-lo em seus trabalhos de produção em saúde. Com atrasos, com necessidades de um intervalo já quando chegam... todos trazem um comprometimento, um despir-se de algumas coisas de si mesmo para relacionar-se com as demandas dos serviços que estão inseridos.

Numa grande parte dos dias eu acho que chego bem. Pra poder dar conta de um sofrimento de um outro... às vezes não consigo ficar até o final do dia nesse estado... mas chego bem disposto, bem tranquilo, a fim de fazer e acontecer. É um pouco de “lá estamos para trabalhar” e conta muito de como você está. Mas na grande maioria eu chego bem tranquilo e disposto a fazer acontecer (Participante C., p. 105).

Uma tentativa permanente de experiências de relação mais delicadas e potentes, de tomar os acontecimentos para si. E se o trânsito-trajeto é parte da vida que nos compõe, por que ser ignorado ou desmedido nos seus efeitos mais avassaladores?

SEXTO ATO - Considerações finais

*Se não nos deixais sonhar, não os deixaremos dormir*³⁵

As entrevistas individuais desdobraram-se em modos singulares de encontros na cidade. O impedimento de acontecer uma única conversa em grupo mostrou-se um dispositivo de construção de encontros. Encontros das multiplicidades que somos, os participantes-colaboradores e eu, e os percorridos para chegarmos no lugar escolhido.

Escola de Artes, Ciências e Humanidades da USP – região do Jardim Keralux, Zona Leste; cafezinho na padaria – região do Tucuruvi, Zona Norte; Departamento de Saúde do Servidor – região do Vale do Anhangabaú, Zona Central; calçada da Estação da Luz, entre andantes e trabalhadoras da noite – Zona Central; conversas em CAPS (Centro de Atenção Psicossocial) – região da Casa Verde e Vila Nova Cachoeirinha, Zona Norte e janta no Centro Cultural São Paulo – Paraíso, Zona Sul.

Para cada lugar de encontro, um efeito produzido. Após a entrevista, C. enfatizou que chamávamos atenção das pessoas na padaria. Todos olhavam para ele como alguém importante diante do gravador, alguém cuja voz importa. C., com esta observação, destacou um espaço subjetivo que criamos juntos. O encontro como intervenção no espaço e em nós mesmos.

Ao conversarmos sobre as produções de saúdes e subjetividades, recriamos juntos as paisagens transitadas, intervindo nelas; fizemos pesquisa-intervenção na medida que dispomos o olhar, de modo cartográfico, para as experiências cotidianas da mobilidade e seus efeitos complexos. Micropolítica que torna visíveis os impedimentos, toma-os como parte do trajeto e

³⁵ Frase que percorreu, em manifestações, as praças da Cataluña, Espanha. Visualizada em GALEANO, E. *El derecho al delirio*. <http://www.youtube.com/watch?v=m-pgHIB8QdQ>.

força um desvio, deslocando conceitos e o universo acadêmico para uma experiência de percurso quase banalizada.

C. não é banal; nem A.; nem D.; nem N.; nem U.; nem R.; nem E.; nem S.; nem M.;
nem eu.

Ao cartógrafo,

[...] nada é indiferente, há um interesse inequívoco pelas questões que o viver coloca a cada vivente e que, portanto, nos conecta aos coletivos, desviando mais uma vez o foco de enunciação das questões individuais. Os diagramas produzidos passam a ser expressão da potência dos corpos em relação e seus desdobramentos, o agenciamento autogestivo minoritário, sem universais [...] (MUYLAERT, 2006, p. 112).

Percebi que o convite aos participantes-colaboradores para o desejo de pensamento e inflexão sobre suas experiências fazia com que rompessem o efeito massa e afeto de invisibilidade produzidos pela repetição dos dias. Ganhávamos outra potência. Estávamos desconstruindo a febre cotidiana que esse modelo de transporte e de cidade nos impõe. E claramente se sobrepôs - portamos corpos desejantes de outros modos de vida, conectados com as forças intensivas produzidas nos trajetos, e que em nada se objetiva ou subjetiva alienados.

Ao lado do poder, há sempre a potência. Ao lado da dominação, há sempre a insubordinação. E trata-se de cavar, de continuar a cavar, a partir do ponto mais baixo: este ponto... é simplesmente lá onde as pessoas sofrem, ali onde elas são as mais pobres e as mais exploradas; ali onde as linguagens e os sentidos estão mais separados de qualquer poder de ação e onde, no entanto, ele existe; pois tudo isso é a vida e não a morte.³⁶

³⁶ NEGRI, T. apud PELBART, P. P. *Exclusão e biopotência no coração do Império*. (p.6).
<http://www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/Peter.pdf> .

Força-invenção para uma nova geografia... a geografia das subjetividades, do poder e da potência. A rua e o espaço público como lugar para emergência da invenção, para gestos poéticos e políticos que através de uma lógica da afetação vão produzindo novos espaços-tempo, novos modos de subjetivação, novos modos de vida coletiva – um redesenho da sensibilidade coletiva.

Na configuração pós-moderna capitalista podemos e precisamos forjar novas armas e novos afetos biopolíticos. Neste sentido, tomar as ruas e os espaços públicos não é a tomada do poder absoluto e nem busca ou confronto de identidades, é sim, a resistência que se dá por contágio, por propagação de afetos e comportamentos. Não tomamos o poder, criamos novos poderes³⁷.

Percebemos assim, que a cidade deixa de ser mera paisagem, cenário, ela ganha corpo, ela vira um **outro** corpo à medida que é experienciada. A cidade sobrevive e resiste pela experimentação dos que por ela passam, pela forma como os espaços são ocupados e tornados públicos para além de determinações pré-estabelecidas.

O cidadão da cidade de São Paulo tem vivido uma experiência exaustiva em seus trajetos. Porque é preciso criar um corpo que aguarde a velocidade com que se impõem o trânsito, o trabalho e as demandas de cada vida singular. Processos de subjetivação precisam estar à altura de um corpo produtivo e a vida competente está ligada à produção constante.

E mesmo os trabalhos com dimensões de produção imaterial³⁸, como o cuidado em saúde, veem-se inexoravelmente atrelados às forças e modos capitalísticos de existência. O que

³⁷ PELBART, P. P. Palestra *Mutações contemporâneas* realizada no 3º Festival de Teatro de Rua de Porto Alegre. <http://www.youtube.com/watch?v=JSVPlm3iP2s>.

³⁸ Entenda-se como trabalho imaterial no cuidado em saúde a produção diária de relações, encontros, afetos, efeitos emocionais e a própria produção de comunicação. Estratégias essas para uma produção humanizada de saúde. (TEIXEIRA, R. R. Entrevista cedida à Revista (En)Cena. *Os serviços de saúde e a produção imaterial do trabalho*. <http://ulbra-to.br/encena/2013/03/06/Os-Servicos-de-Saude-e-a-producao-imaterial-do-trabalho>).

nos indicam os participantes-colaboradores é que, ainda assim, com todas as forças contrárias à criação, os trabalhadores em saúde seguem firmes no propósito de inventar bons encontros em seus serviços.

Se a cidade e sua administração nos impõem modos de subjetividades docilizadas e cansadas, então são problema de todos. Mostram-se urgentes proposições úteis a melhores condições no transporte público e qualidade de existência à população. Uma questão de ordem macropolítica. Não basta contratar análises e projetos de Arquitetos, Geógrafos, Analistas Ambientais ou Engenheiros. Há necessidade eminente de formulação e implementação de políticas públicas que estejam à altura do cotidiano experienciado na metrópole.

É preciso ouvir as ruas.

O desafio consistiria em livrar-se do pseudo-movimento que nos faz permanecer no mesmo lugar, e sondar que tipo de meio uma cidade ainda pode vir a ser, que afetos ela favorece ou bloqueia, que trajetos ela produz ou captura, que devires ela libera ou sufoca, que forças ela aglutina ou esparze, que acontecimentos ela engendra, que potências fremem nela e à espera de quais novos agenciamentos. É nesses termos que se deveria ler o desafio de pensar uma cidade subjetiva, que nada tem a ver com uma utopia urbana... (PELBART, 2000, p. 45).

Referências Bibliográficas

ALVAREZ, J. ; PASSOS, E. *Cartografar é habitar um território existencial*. In PASSOS, E. ; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

ARAÚJO, F. *Um passeio esquizo pelo acompanhamento terapêutico: dos especialismos à política da amizade*. Niterói: Fábio Araújo, 2006.

BARBOSA, M.; RODRIGUES, V. A. *Espaço-rua e codificações relacionais*. In Revista Reichiana (São Paulo) nº18, Set., São Paulo, Departamento Reichiano do Instituto Sedes Sapientiae, 2009.

BAREMBLITT, G. *Compêndio de Análise Institucional e Outras Correntes*. Belo Horizonte: Fundação Gregório Baremlitt/Instituto Felix Guattari, 2002.

_____. *Introdução à Esquizoanálise*. Belo Horizonte: Fundação Gregório Baremlitt/Instituto Felix Guattari, 2003.

BARROS, R. B. & PASSOS, E. *A Construção do Plano da Clínica e o Conceito de Transdisciplinaridade*. Psicologia: Teoria e Pesquisa, nº 1, vol. 16, 71-79, Jan/Abr, 2000.

_____. *Por uma política da narrativa*. In PASSOS, E. ; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. (Orgs.) *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

BARROS, L. P.; KASTRUP, V. *Cartografar é acompanhar processos*. In PASSOS, E. ; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. (Orgs.) *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

BICHUETTI, J. ; OLIVEIRA, M. F.; AMORIM, M. A. *Esquizoanálise e Produção do Conhecimento: o uso do esquizodrama na pesquisa*. Belo Horizonte: Fundação Gregório Barenblitt/Instituto Felix Guattari, 2004. (Monografia).

BONDÍA, J. L. *Notas sobre a experiência e o saber da experiência*. In Revista Brasileira de Educação, nº 19, p. 20-28, Jan/Abr, 2002.

CÉSAR, M. R. A. *A invenção da adolescência no discurso psicopedagógico*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

CRUZ, E. F.; ARAÚJO, N. M.; CAMPOS, M. T. A. *Meninas – gestando relações de gênero e cuidado de si*. In Educação em Foco (Juiz de Fora) nº1, vol. 14, p. 31-59, Mar/Ago, 2009.

DELEUZE, G. *Conversações*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

_____. *En medio de Spinoza*. Buenos Aires: Cactus, 2008.

_____. *Espinosa: filosofia prática*. São Paulo: Escuta, 2002.

DELEUZE, G. & PARNET, C. *Diálogos*. São Paulo: Escuta, 1998.

DELEUZE, G. & GUATTARI, F. *O que é a filosofia?* São Paulo: Editora 34, 1993.

_____. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia - v. 1*. São Paulo: Editora 34, 1995[a].

_____. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia - v. 2*. São Paulo: Editora 34, 1995[b].

_____. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia - v. 3*. São Paulo: Editora 34, 1996.

_____. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia - v. 4*. São Paulo: Editora 34, 1997[a].

_____. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia - v. 5*. São Paulo: Editora 34, 1997[b].

ESCÓSSIA, L.; TEDESCO, S. *O coletivo de forças como plano de experiência cartográfica*. In PASSOS, E. ; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. (Orgs.) *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

FERIGATO, S. H.; CARVALHO, S. R. *Pesquisa qualitativa, cartografia e saúde*. Interface. V.15, n. 38, p. 663-75, jul/set. 2011.

FERREIRA, A. *Introdução à filosofia de Spinoza*. São Paulo: Editora Quebra Nozes, 2009.
_____. *Introdução à filosofia de Nietzsche*. São Paulo: Editora Yellow Cat Books, 2010.

FERREIRA NETO, J. L. *Psicologia, Políticas Públicas e o SUS*. São Paulo: Escuta; Belo Horizonte: Fapemig, 2011.

FLORES, D. P. *Narrativas metropolitanas: experiência urbana e mobilidade*. Dissertação (Mestrado em Psicologia). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2010.

FOUCAULT, M. *La volonté de savoir*. Paris: Gallimard, 1976.

_____. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

_____. *Vigiar e punir: história da violência nas prisões*. Petrópolis: Vozes, 1998.

_____. *Prisões e revoltas nas prisões*. In: Ditos e escritos IV: estratégia, poder-saber. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

_____. *Sexualidade e solidão*. In: MOTTA, M.B. (Org.). *Ética, sexualidade, política*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, p. 92-103, 2004.

FUGANTI, L. *Saúde, desejo e pensamento*. In *SaúdeLoucura*. São Paulo: Hucitec, v.2, 1990.

FRANCO, T. B.; ANDRADE, C. S.; FERREIRA, V. S. C. (Orgs.). *A produção subjetiva do cuidado: cartografias da Estratégia Saúde da Família*. São Paulo: Hucitec, 2009.

GIACÓIA, O. Entrevista cedida. In Cadernos de Subjetividade / Núcleo de Estudos e Pesquisas da Subjetividade do Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Clínica da PUC – SP, nº 1 e 2, vol. 2, pp. 9-25, 1994.

GUATTARI, F. *As três ecologias*. Campinas: Papirus, 1990.

_____. *Caosmose: um novo paradigma estético*. São Paulo: Ed. 34, 2006.

GUATTARI, F. & ROLNIK, S. *Micropolítica: cartografias do desejo*. Petrópolis: Vozes, 2005.

HELLER, A.; FEHER, F. *Biopolítica: la modernidad y la liberación del cuerpo*. Barcelona: Península, 1995.

JACQUES, P. B. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.

JACQUES, P. B.; JEUDY, H. P. *Corpos e cenários urbanos*. Salvador: EDUFBA, 2006.

LISPECTOR, C. *Um sopro de vida (pulsações)*. Rio de Janeiro: Rocco, 1999.

MANSANO, S. R. V. *Sorria, você está sendo controlado: resistência e poder na sociedade de controle*. São Paulo: Summus, 2009.

MERHY, E. E.; FRANCO, T. B.; ANDRADE, C. S.; FERREIRA, V. S. C. *A produção subjetiva da Estratégia Saúde da Família*. In FRANCO, T. B.; ANDRADE, C. S. FERREIRA, V. S. C. (Orgs) *A produção subjetiva do cuidado: cartografias da estratégia saúde da família*. São Paulo: Hucitec, 2009.

MESQUITA AYRES, J. R. C. *Sujeito, intersubjetividade e práticas de saúde*. Ciência e Saúde Coletiva, nº 1, vol. 6, 63-72, 2001.

MILLER, H. *Trópico de Câncer*. São Paulo: Círculo do Livro, 1979.

MUYLAERT, M. A. *Intermezzo: mestiçagem nos encontros clínicos*. Tese de doutorado. Pontifícia Universidade Católica. São Paulo, 2000[a].

_____. *Corpoafecto: o psicólogo no hospital geral*. São Paulo: Escuta, 2000[b].

_____. *AT como dispositivo clínico: uma perspectiva da Esquizoanálise*. Psychê, nº 18, vol. X, Setembro, p. 109-114, 2006.

NIETZSCHE, F. *Genealogia da moral*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987.

_____. *Assim falou Zaratustra*. São Paulo: Martin Claret, 2000.

OMAR, A. *Antropologia da face gloriosa*. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 1997.

ORTEGA, P. *Biopolíticas da saúde: reflexões a partir de Michel Foucault, Agnes Heller e Hannah Arendt*. Interface (Botucatu), nº 14, vol. 8, Set/Fev, 2004. (SciELO).

PASSOS, E. ; EIRADO, A. *Cartografia como dissolução do ponto de vista do observador*. In PASSOS, E. ; KASTRUP, V. ; ESCÓSSIA, L. (Orgs.) *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

PELBART, P. P. *A vertigem por um fio: Políticas da Subjetividade Contemporânea*. São Paulo: Iluminuras, 2000.

PETERS, M. *Pós-estruturalismo e filosofia da diferença*. Trad. Tomaz Tadeu da Silva. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

RAMMINGER, T.; NARDI, H. C. *Subjetividade e trabalho: algumas contribuições conceituais de Michel Foucault*. Interface (Botucatu), nº 25, vol. 12, Abr/Jun, 2008.

REBELLO, H. *Para que serve uma subjetividade? Foucault, tempo e corpo*. In *Psicologia: Reflexão e Crítica*, nº 18, vol. 3, pp. 343-349, 2005.

ROLNIK, S. *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*. São Paulo: Estação Liberdade, 1989.

_____. *Clínica nômade*. In EQUIPE DE ACOMPANHAMENTO TERAPÊUTICO DO HOSPITAL-DIA A CASA (Org.). Crise e cidade: acompanhamento terapêutico. São Paulo: EDUC, 1997.

ROSE, N. *Psicologia como uma ciência social*. Psicologia & Sociedade, nº 20, vol. 2, p. 155-164, 2008.

SANT'ANNA, D. B. *Corpos de passagem: ensaios sobre a subjetividade contemporânea*. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

SCHAEDLER, L. I. *Pedagogia cartográfica: a estética das redes no setor da saúde como política cognitiva e ética do ensino-aprendizagem em coletivos*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Educação. Programa de Pós-Graduação em Educação. Porto Alegre, 2003.

SILVA, R. N. *A invenção da psicologia social*. Petrópolis: Vozes, 2005.

SILVA, T. T. *Nunca fomos humanos – nos rastros do sujeito*. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

TEDESCO, S.; NASCIMENTO, M. L. (Orgs.) *Ética e subjetividade: novos impasses no contemporâneo*. Porto Alegre: Sulinas, 2009.

TEIXEIRA, R. R. *Agenciamentos tecnosemiológicos e produção de subjetividade: contribuição para o debate sobre a trans-formação do sujeito na saúde*. Ciência & Saúde Coletiva. V. 6, n. 1, p. 49-61, 2001.

ZECHNER, M. *Subjetividade e coletividade: problemas de relação*. In Cadernos de Subjetividade. São Paulo: Publicação Anual do Núcleo de Estudos e Pesquisas da Subjetividade do Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Clínica da PUC – SP, 2010.

VÍDEOS

GALEANO, E. *El derecho al delírio*. <http://www.youtube.com/watch?v=m-pgHlB8QdQ> (acesso em 26/11/2011).

GUATTARI, F. *A Filosofia é fundamental à existência humana*. Entrevista realizada com Felix Guattari no programa “Grandes Entrevistas” da Televisão Francesa - 1989/1990. <http://www.youtube.com/watch?v=jXi8eNHlSM4> (acesso em 26/11/2011).

PELBART, P. P. Palestra *Mutações contemporâneas* realizada no 3º Festival de Teatro de Rua de Porto Alegre. <http://www.youtube.com/watch?v=JSVPlm3iP2s> (acesso em 11/09/2013).

SANTOS, D. P.; TAMIS, P.; CAMPOS, T. *Vídeo-ensaio em ecologia urbana: corpo-cidade-saúde*. <http://www.youtube.com/watch?v=ACWEmE1-sTg> (acesso em 25/06/2012).

TEIXEIRA, R. R. Entrevista cedida à Revista (En)Cena. *Os serviços de saúde e a produção imaterial do trabalho*. <http://ulbra-to.br/encena/2013/03/06/Os-Servicos-de-Saude-e-a-producao-imaterial-do-trabalho> (acesso em 12/09/2013).

_____. *Redes de Conversações: afetividade e serviços de saúde*. <http://www.youtube.com/watch?v=qz1-QSBpUFI> (acesso em 12/09/2013).

LINKS / SITES UTILIZADOS PARA CONSULTA

ARAÚJO COSTA, M. J. *Como orientar-se no pensamento? A esquizoanálise como filosofia da diferença e pensamento nômade*. Revista Exagium, v. 5, Mai/2009. http://www.revistaexagium.ufop.br/PDF/Edicoes_Passadas/Numero5/4.pdf (acesso em 07/07/2013).

BIBLIOTECA VIRTUAL DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO.
<http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/saopaulo-dadosestatisticos.php> (acesso em 10/03/2013).

CHAUÍ, M. *O inferno urbano e a política do favor, tutela e cooptação*.
<http://www.viomundo.com.br/denuncias/marilena-chauí-o-inferno-urbano-e-a-politica-do-favor-clientela-tutela-e-cooptacao.html> (acesso em 28/06/2013).

COCCO, G. *Mobilização reflete nova composição técnica do trabalho imaterial das metrópoles*.
<http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/521331-mobilizacao-reflete-nova-composicao-tecnica-do-trabalho-imaterial-das-metropoles-entrevista-especial-com-giuseppe-cocco> (acesso em 27/06/2013).

MINISTÉRIO DA SAÚDE - PORTAL DA SAÚDE.
http://portal.saude.gov.br/portal/saude/Gestor/area.cfm?id_area=169 (acesso em 12/08/2013).

MOVIMENTO PASSE LIVRE. *Cartilha da Campanha Tarifa Zero – São Paulo sem catracas*.
<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/08/cartilha2.pdf> (acesso em 29/06/2013).

_____, 2013 www.tarifazero.org (acesso em 29/06/2013).

_____, 2013. <http://saopaulo.mpl.org.br/2013/06/24/carta-aberta-do-mpl-sp-a-presidenta/> (acesso em 29/06/2013).

FAVRE, R. *Trabalhando pela biodiversidade subjetiva*. In Cadernos de Subjetividade, Publicação Anual do Núcleo de Estudos e Pesquisas da Subjetividade do Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Clínica da PUC – SP, 2010. <http://revistas.pucsp.br/index.php/cadernossubjetividade> (acesso em 10/12/2011).

FLORES, D. P. *Mobilidade urbana e subjetividade: percursos inconclusos de criação no espaço público*. http://www.abrapso.org.br/siteprincipal/images/Anais_XVENABRAPSO/476.%20mobilidade%20urbana%20e%20subjetividade.pdf (acesso em 24/07/2013).

FUGANTI, L. *Biopolítica e produção de saúde – um outro humanismo?* Texto elaborado a partir da conferência realizada durante o Seminário “A Humanização do SUS em debate”, realizado em Vitória, Espírito Santo, 25 e 26 de Junho de 2008. <http://escolanomade.org/pensadores-textos-e-videos/fuganti-luiz/biopolitica-e-producao-de-saude-um-outro-humanismo> (acesso em 13/11/2011).

PELBART, P. P. *Anota aí: eu sou ninguém*. <http://miud.in/1DQw> (acesso em 05/09/2013).

_____. *Exclusão e biopotência no coração do Império*. <http://www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/Peter.pdf> (acesso em 10/09/2013).

REDE NOSSA SÃO PAULO.

http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/Pesquisa_IRBEM_Ibope_2013.pdf (acesso em 12/03/2013).

RELATÓRIO FINAL DA 8ª CONFERÊNCIA NACIONAL DE SAÚDE, 1986. http://conselho.saude.gov.br/biblioteca/Relatorios/relatorio_8.pdf (acesso em 15/09/2013).

RIOS, I. C. *Humanização: a essência da ação técnica e ética nas práticas de saúde*. http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-55022009000200013 (acesso em 03/04/2013).

ROLNIK, S. *Políticas da hibridação: evitando falsos problemas*. In: Cadernos de Subjetividade, Publicação Anual do Núcleo de Estudos e Pesquisas da Subjetividade do Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Clínica da PUC – SP, 2010. <http://revistas.pucsp.br/index.php/cadernossubjetividade> (acesso em 02/10/2011).

_____. *Geopolítica da cafetinagem*. São Paulo, 2006.

<http://www.pucsp.br/nucleodesubjetividade/Textos/SUELY/Geopolitica.pdf> (acesso em 28/07/2013).

TEIXEIRA, R. R. *As redes de trabalho afetivo e a contribuição da saúde para a emergência de uma outra concepção de público*. <http://www.corposem.org/rizoma/redeafetiva.htm> (acesso em 03/04/2013).

_____. *O acolhimento num serviço de saúde entendido como uma rede de conversações*, 2004. <http://www.corposem.org/rizoma/acolhiconversa.htm> (acesso em 03/04/2013).

VIESENTEINER, J. L. *O conceito de vivência (*Erlebnis*) em Nietzsche: gênese, significado e recepção*. In: Kriterion, nº 127, vol. 54, Junho, Belo Horizonte, 2013. http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0100-512X2013000100008&script=sci_arttext (acesso em 07/09/2013).

WHITAKER, J. *São Paulo vai morrer*.

http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=7188:manchete260512&catid=34:manchete (acesso em 09/09/2013).

APÊNDICES

Apêndice 1 - Entrevistas transcritas

Participante A. (encontro realizado dia 07/05/2013)

Priscila - Então, a ideia é a gente poder pensar o trajeto que você faz da tua casa até o seu trabalho, e quais são os efeitos que você sente desse trajeto em você. O que preciso saber, qual é o trajeto que você faz todos os dias para o trabalho?

A. - Comecei a trabalhar agora em outro lugar, hoje faço de São Paulo para Diadema. De São Paulo, mais ou menos da região da Saúde, até a região do Campanário em Diadema. Faço uma parte do trajeto a pé, até o ponto de ônibus, e do ponto de ônibus até o local. Não sei se interessa, tinha outro trajeto que eu fazia, trabalhava em Itaquera. Andava até o metrô, e do metrô ia até a Luz, e da Luz pra Estação Dom Bosco. Acho que se enquadra nessa questão do trajeto.

P. - Esse trajeto que você faz agora, quanto tempo você leva?

A. - Depende, depende de quanto tempo o ônibus demora. Demora mais ou menos uma hora. Se eu chegar no ponto e o ônibus passar, demora uns quarenta, quarenta e cinco minutos.

P. - E o que você faz durante esse trajeto?

A. - Se eu não tiver cansado eu tento ler alguma coisa. Como estou no mestrado, estou lendo coisas do mestrado. Pegando um pouco da experiência antiga, do outro serviço, como eu não estava no mestrado na época, eu pegava um outro tipo de livro, mais tranquilo. Hoje o livro que pego tem mais haver com questão de estudo, antes era mais para dar uma relaxada. E quando estou cansado, eu tento descansar.

P. - E geralmente está muito cheio seu ônibus? Ou está mais tranquilo?

A. - Na ida é mais ou menos. É hora do almoço, às vezes pego ele cheio, às vezes têm até lugares para sentar.

P. - Você faz na hora do almoço... Qual o teu trabalho?

A. - Eu dou treino de futsal para criança e adolescente.

P. - É para alguma instituição?

A. - Para uma ONG.

P. - E como você se sente nesse trajeto?

A. - Como me sinto?

P. - Você já parou para sentir o que você sente?

A.- Depende da condição do transporte. Porque se tá lotado, às vezes você está desconfortável, fica pensando nisso. Às vezes fico indignado, fico pensando sobre isso. Mas também têm vezes que consigo sentar, pegar um livro. Na verdade fico mais focado naquilo que estou lendo. Depende da situação.

P. - Esse trabalho que você faz do treino de futsal é o seu único trabalho?

A. - No momento sim.

P. - Mais o mestrado?

A. - Mais o mestrado.

P. - Então tem o trabalho mais o mestrado.

A. - Se quiser contar tem o trajeto do mestrado também.

P. - Você está estudando violência sexual, não é?

A. - Violência sexual e atividade física.

P. - Você vem do trabalho ou vem de casa para o mestrado?

A. - Venho de casa. Venho de terça e quinta. Hoje vim de casa. De quinta venho do trabalho. De um outro trabalho que faço... na verdade tenho uma aula de personal. Dou essa aula de quinta-feira. Aí venho direto.

P. - E no geral você leva quanto tempo para chegar na USP?

A. - De terça saio na hora do almoço, chego um pouco mais cedo. Demora uma hora. Quando saio um pouco mais tarde demora mais tempo. Não é muito mais tempo, uns quinze minutos. Quando venho na quinta-feira demoro uma hora, uma hora e quinze.

P. - É quase a mesma coisa... E o que você observa no trajeto?

A. - Como faz tempo que eu faço esse trajeto da USP, têm coisas que eu não fico prestando atenção. Ah, em Diadema como é um espaço novo, eu fico olhando o trajeto, vendo o que tem, o que não tem...

P. - E as pessoas, em algum momento elas te chamam atenção?

A. - Não fico pensando na fisionomia, mas eu percebo, por exemplo, em um determinado horário tem muita pessoa que está deitada, porque já está cansada, a fisionomia da pessoa é de cansaço. Você percebe de alguma maneira o desgaste desse trajeto. Quando venho mais tarde, têm vezes que fica uma guerra para as pessoas entrarem no trem. Essa primeira cena causa um espanto. Por que tudo isso? Depois você vai entendendo o porquê, depois que aquele cara disputou o lugar e conseguiu, está deitado no chão morto de cansaço. Porque que aquela cena acontece. Inclusive hoje um cara ficou do meu lado, sentou do meu lado, veio, chegou, tava lotado, ele tava no outro trem, o outro trem chegou, ele saiu correndo, viu que estava tudo lotado, ficou bufando, depois estava capotado...

P. - Ele ficou bufando?

A. - Bufando de raiva...

P. - E ele deitou no trem?

A. - Ele ficou no canto, eles esperam fechar geralmente, porque se ficar aberto passa um guardinha... eles esperam fechar, ficam no canto...

P. - Você acha que esse trajeto que você faz interfere na sua saúde?

A. - Se interfere na minha saúde? Ah interfere... Teve até... não foi agora, mas teve uma época que eu estava fazendo muita coisa ao mesmo tempo, e fazia esse trajeto até Itaquera, naquela região, e lembro que uma vez... eu ia lá quatro vezes por semana, acordava cedo, dormia tarde... e eu percebia que aquilo lá me... foi o esgotamento das atividades que estava fazendo... o esgotamento de estar pegando trem até lá, num determinado período pra ir... voltar cheio... aquilo me esgotava, me influenciava sim na questão da saúde. Acho que também tem uma questão psicológica de você... agora no mestrado... por isso fico lendo pra não ficar com... culpa é uma palavra muito forte... tinha uma época que eu geralmente tentava descansar porque acordava cedo... são duas horas de transporte por dia, mais de duas, quase três horas porque na volta geralmente é mais lento, três horas no total... são três horas perdidas, você fica nessa pilha... tem que ser produtivo mas não encontra lugar... às vezes você chega na sua casa e não está com saco para produzir... você chega na sua casa e quer descansar... aquilo acaba... aquele espaço do trajeto começa a ser o espaço onde começo a me pressionar um pouco... estudar... ser produtivo.

P. - E você sente que interfere na sua subjetividade? No que você é, no jeito como você está nas coisas?

A. - Nunca pensei nisso... tem um monte de coisas que estou pensando agora... ah, acho que interfere na minha subjetividade a partir do momento que faz parte do meu cotidiano... essa questão de você observar o trajeto do outro. De alguma maneira você vendo todo o roteiro ali começa a ser mais simpático com o

outro, de alguma maneira reflete na sua subjetividade. Você começa a ter outro olhar sobre as pessoas que estão envolvidas naquele trajeto, naquele espaço... de alguma maneira influencia...

P. - Você sente empatia pelas pessoas?

A. - Ah, sim. No sentido que... por exemplo... uma situação engraçada, uma vez eu estava entrando no trem, calmo, a pessoa entrou, eu estava quase pra sentar, a pessoa entrou e sentou no meu lugar... fiquei puto, que sem noção! Depois você vai vivenciando aquele trajeto, vai sentindo um cansaço parecido como aquela pessoa provavelmente deve ter... não sei se é a melhor maneira dela se portar, mas talvez tenha lógica. Eu não faço nenhum trajeto tão longo, eu venho do Brás aqui pra USP Leste, tipo vinte minutos... minha namorada trabalha em Itaquaquecetuba, já fui lá algumas vezes... demora muito... a pessoa provavelmente foi trabalhar na zona sul ou zona norte, foi até o Brás, demorou uns quarenta minutos, e depois vai pegar ainda mais uma hora... em pé... ela tá voltando, então já foi pra lá, fez esse mesmo trajeto... são quatro ou cinco horas de trajeto... se você cansa com duas horas de trajeto imagina essa pessoa... talvez dá pra entender... aquela guerra, aquela disputa... não é justificável, mas é humana.

P. - E como você chega para o seu trabalho, que é um trabalho de cuidar da saúde das pessoas, como você sente que você chega depois desse trajeto?

A. - Tem algumas coisas que geralmente, quando estou lendo, tento refletir alguma coisa... então a maioria das vezes eu preparo o que vou fazer antes. Então você está mais ou menos com a ideia, você está lendo aí faz alguma associação, então já pensou naquilo que vai fazer, no que está lendo... às vezes me ajuda esse trajeto a pensar algumas coisas, às vezes não conseguir ler, ficar em pé... eu não acho muito bom a não ser que não esteja lotado, às vezes está lotado então não leio, fico pensando...

P. - É um tempo de produção para você?

A. - Nesse sentido é.

P. - Você sente que chega mais preparado? No sentido do teu trabalho? Você consegue produzir, pensar o que vai fazer, é isso mesmo que entendi?

A. - Ah, não sei se é o momento de pensar o que vou... não é um tempo pra mim... não sei se é um tempo de sistematização... é um tempo de refletir...

P. - Refletir...

A. - O que estou fazendo, no sentido do que eu vou fazer, quais as ações... ah, aquilo que estou fazendo é significativo...

P. - Você pensa essas coisas...

A. - Por conta das coisas que estou lendo... sobre a prática, treino, já tenho mais ou menos o domínio... não sei se fico ansioso, o que vou fazer... acho que quando você tem essa ansiedade, você fica... mentaliza assim: o que vou fazer, será que vai dar certo... não que não mude, falando assim parece que não muda, que é sempre a mesma coisa mas... o que vou pensar sobre o trabalho e que eu acho que geralmente influencia... agora fiquei pensando uma coisa... quando você se estressou com alguma coisa no trajeto... isso influencia, principalmente se for alguma coisa muito próxima temporalmente... estou saindo da estação e aconteceu alguma coisa que gerou stress, gerou algum problema e você vai para o trabalho e aquilo está borbulhando ainda.

P. - Obrigada.

Participante C. (encontro realizado dia 14/05/2013)

Priscila - Qual é o seu trabalho?

C. - Sou terapeuta ocupacional, trabalho num programa de acompanhante da pessoa com deficiência e numa residência terapêutica especial que é para o acolhimento de pessoas em tratamento de uso de álcool e drogas.

P. - Qual o trajeto cotidiano que você faz da sua casa até o trabalho? De onde você sai, para onde você vai, que transporte você usa?

C. - Então, saio da minha casa, pego o metrô da linha verde, acho que isso é importante a gente falar porque acho que o metrô é um pouco mais aconchegante, a gente pode dizer do nível de pessoas que o pegam. Aí faço baldiação para a linha amarela, que tem sido tranquilo, e desço em Pinheiros e vou até o Grajaú de trem. É esse o trajeto que faço no período da manhã. Pra voltar pego o trem no Grajaú mesmo, faço baldiação na linha amarela, desço na Luz e da Luz venho para Parada Inglesa que é o meu segundo trabalho. E aí depois para voltar para casa, linha azul também até Ana Rosa, Ana Rosa linha verde, até minha casa.

P. - Então de manhã quando você vai para o seu primeiro trabalho qual é o tempo de deslocamento?

C. - Se ocorrer tudo bem no transporte e eu conseguir pegar tranquilo e não tiver nenhuma falha, o que tem sido constante ultimamente, coisa de uma hora e quinze, uma hora e vinte... mas quando tem algum tipo de problema chega a duas horas, muito tranquilamente...

P. - Se você contar o tempo total que você fica no trânsito durante um dia?

C. - Durante um dia devo ficar... só fazendo o trajeto de casa, de casa para o trabalho, do trabalho para casa, coisa de quatro horas... porque no primeiro trabalho, no programa de acompanhante, a gente faz uso de transporte público para poder fazer as visitas, também. Aí, dependendo do lugar que a gente vai fazer visita é coisa de uma hora, uma hora e meia de transporte público para chegar na casa do paciente.

P. - Então pensando no seu trajeto de sair de casa e voltar para casa... quatro horas?

C. - Bem por aí.

P. - Uma média de quatro horas...

C. - De transporte público... porque é isso... arredondando, uma hora e meia até chegar no Grajaú, depois mais uma hora e quinze, uma hora e pouquinho pra poder chegar em Santana, aqui na Parada Inglesa, depois daqui para minha casa levo uns quarenta, cinquenta minutos... então, está beirando quase quatro horas.

P. - E o que você faz durante esse trajeto?

C. - Durmo. Ouço música e durmo.

P. - Sempre?

C. - Ultimamente tem sido, eventualmente eu procuro ler alguma coisa, algum livro ou texto, só que me dá sono, então prefiro dar conta desse sono para que eu consiga dar conta de outras coisas no meu dia. Então encosto quando consigo sentar e dou uma leve cochilada.

P. - E como você se sente nesse trajeto? Você já está falando um pouco... como você se sente?

C. - Às vezes converso com algumas pessoas e elas questionam o porquê eu não tenho um carro e tal... acho que tem uma coisa de comodidade, eu moro perto de um metrô e trabalho próximo a uma estação de trem, então às vezes acaba compensando muito mais fazer esse trajeto de transporte público do que se eu tivesse um automóvel. E também por uma questão pessoal mesmo, ver outras pessoas, estar no meio do caos, enfim poder fazer uso do que é público me impulsiona para que eu consiga dar conta das minhas atividades diárias. E é engraçado, ao mesmo tempo que é sufocante e tal, acho bacana você chegar, entrar no meio de uma muvuca no trem, é engraçado. Você vai vendo a forma que as pessoas vão lidando umas com as outras, a forma como as pessoas vão dando conta desse contato, aí você vê brigas, discussões e vê um monte de coisas bacanas. Acho que vou optando muito por isso porque acho que hoje a gente está muito distante um do outro, e no transporte público de alguma forma a gente se aproxima. Pode ser meio louco ter essa linha de raciocínio, mas eu acho que é uma coisa que me faz

bem, não vou dizer que não me estresse, que às vezes eu penso em ter um carro, mas quando coloco tudo na mesa eu acho que ainda ir de transporte hoje nesse trabalho atual é tranquilo.

P. - Você tem alguma história para contar que aconteceu nesse trajeto? Alguma coisa que aconteceu que te chamou a atenção?

C. - Acho que sempre vai acontecer alguma coisa que vai chamando atenção. Fico muito impressionado, por exemplo, com aquelas pessoas que vendem bala no trem. Nessa loucura delas terem que vender e prestar atenção nos guardinhas que estão do lado de fora. E ao mesmo tempo as pessoas que estão dentro do vagão não dão nem um pouco de atenção para essas pessoas. Isso me chama muita atenção, sempre que vejo alguém nesse movimento, fazendo isso, eu vou olhando as pessoas, como elas vão reagindo, não necessariamente nas que estão vendendo, mas naquelas que estão pedindo. Como elas vão se colocando nesse papel, de poder estar ali num espaço cheio de gente que ao mesmo tempo é tão vazio, porque ninguém ouve, ninguém olha. Não estou falando da questão do ajudar, porque isso eu particularmente também não faço, porque não acho que esse seja o caminho correto, mas eu fico pensando o quanto as pessoas desdenham, como se aquele sujeito não existisse, elas não olham, não têm o mínimo de contato visual. As pessoas colocam seu fone de ouvido e ok, existe seu mundo ali, pronto, acabou. Eu vou prestando muita atenção nisso, no processo de relação que a gente vai construindo que não necessariamente exige uma verbalização, mas uma troca de olhar, e aí as pessoas não vão dando conta disso.

P. - Você acha que tem alguém que olha para alguém nesse trânsito?

C. - Eu acho que tem, tem alguém que olha, mas bem menos. Acho que a gente perdeu a capacidade de se importar com o outro. Ainda existem pessoas que olham, mas são bem menos do que aquelas que não olham.

P. - E você acha que você se importa com essas pessoas todos os dias? Essas pessoas que estão nos mesmos vagões, mesmos ônibus?

C. - Não, não acho que me importo todos os dias. Muito pelo contrário, às vezes não estou nem um pouco afim de me importar e às vezes não me importo mesmo. É muito louco mesmo, ao mesmo tempo que estou aqui fazendo uma crítica porque acho que tem esse distanciamento, às vezes eu também me distancio. Acho que vai muitas vezes do que rola pra gente, quando vou falando é meio na linha... de algum certo modo ainda tem um questionamento, um pensamento. E às vezes acho que nem isso as pessoas vão dando conta de ter. Às vezes eu ponho meu fone também e desligo do mundo, estaria sendo bem hipócrita se eu falasse que sou a melhor pessoa do mundo e vou dar conta de abraçar o mundo todo. Não, não vou dar. Não vou abraçar o vagão todo. Mas acho que a grande maioria das pessoas não vão dando conta disso com muito mais frequência do que se elas dessem. Às vezes eu procuro ao menos me

importar, tirar meu fone e ouvir o que a pessoa está falando. Isso de alguma forma diz do quanto um pouco você se importa e aí você olha os outros e nem isso acontece. Estão lá e continuam como se aquele ser fosse invisível.

P. - E você como se sente, visível ou invisível dentro desse trajeto?

C. - Muito invisível porque acho que sou mais um. Mais um do nível de iguais, de comuns. Pessoas comuns que não usam uma roupa extravagante para chamar atenção, não fazem escândalo para chamar atenção... sou mais um e enquanto mais um a gente é mais um invisível. Vou me vendo um pouco assim, não tenho muita coisa que vá chamar atenção até que a gente consiga dialogar e eu consiga me fazer presente na relação. Mas no transporte público, nessa loucura que é São Paulo, só mais um.

P. - Você acha que esse deslocamento que você faz interfere de alguma forma na sua saúde?

C. - Na minha saúde, a nível patológico, não. Às vezes dá um certo cansaço, enfrentar tudo isso de novo, mas aí acho que a gente vai encontrando formas de poder ir tranquilo nesse coletivo. Então acho que a nível de doença não mesmo, só de vez em quando que dá um certo cansaço mas aí eu durmo e ok, é a minha forma de dar conta desse trajeto meio longo com essas cochiladas, esse sono.

P. - E na tua subjetividade tem algum efeito, produz algo na tua subjetividade esse deslocamento?

C. - Acho que sim. Esse deslocamento vai mostrando muitas coisas para mim, vai agregando um pouco do que vou vendo, do que vou sentindo, do que vou entender do que é mundo, do que vou entender do que é relações, do que vou entendendo do que é estar no mesmo lugar que um outro. E aí acho que muda de alguma forma, interfere nessa minha subjetividade, interfere na forma como vou enxergando mesmo as coisas, na forma como vou dando conta de me constituir para conseguir estar no meio de outros.

P. - Como você sente que chega ao seu trabalho, que é um trabalho de produção em saúde e produção de subjetividade. Como você sente que chega pra cuidar dessa saúde?

C. - Numa grande parte dos dias eu acho que chego bem. Pra poder dar conta de um sofrimento de um outro... às vezes não consigo ficar até o final nesse estado... mas chego bem disposto, bem tranquilo, a fim de fazer e acontecer. É um pouco de “lá estamos para trabalhar” e conta muito de como você está. Mas na grande maioria eu chego bem tranquilo e disposto a fazer acontecer.

P. - Então você descansa nesse seu trajeto mesmo...

C. - Essa coisa de poder encostar, poder dormir, me tranquiliza de um certo modo... chego tranquilo no trabalho... nem parece que fiquei uma hora e pouco dentro de um transporte público.

P. - E aí no fim do dia quando você chega em casa, como é que você chega? Teve todo o trabalho que você teve e mais o trânsito...

C. - Chego podre, quero tomar um banho, jantar e dormir para no outro dia dar conta. Porque com dois empregos agora as coisas cansam um pouco mais. À noite chego bem cansado... tomar um banho, comer, assistir alguma coisa na televisão, dar conta minimamente de alguma outra questão, seja de estudo ou alguma pendência que tenha ficado da vida pessoal. Mas quanto mais rápido eu puder dormir...

P. - Agradeço.

Participante D. (encontro realizado dia 15/05/2013)

Priscila - Qual é o teu trabalho?

D. - Gerente de CAPS.

P. - Qual o trajeto cotidiano que você realiza da sua casa até o trabalho?

D. - Ônibus de casa até a estação Pinheiros, da estação Pinheiros até a estação Primavera/Interlagos de trem.

P. - Da estação Interlagos de trem você vai para seu trabalho a pé? E isso tudo leva quanto tempo?

D. - Uma hora e dez, uma hora e quinze.

P. - O que você faz durante esse trajeto?

D. - Eu durmo, ouço música, leio, estudo, penso na vida, observo as pessoas...

P. - O que você observa nas pessoas?

D. - Fico olhando em volta o que elas estão fazendo também, a paisagem... como o trem vai percorrendo o rio, vou olhando a paisagem, essas coisas.

P. - E como você se sente nesse trajeto?

D. - Na ida eu sinto muito sono, tem que acordar cedo... me sinto bem... acho que é um momento para pensar em muitas coisas, pensar no dia, como vai ser o dia, então dependendo do que me espera me sinto mais ansioso, mais tranquilo, mais animado... depende do que vai acontecer.

P. - Você já vai se preparando para o seu dia? Para o que você já sabe que vai acontecer...

D. - Quase uma continuidade do momento de acordar, você vai acordando durante o caminho... até chegar e tomar um café, acordar de vez...

P. - E das coisas que você observa nesse trajeto, você falou das paisagens, das pessoas...

D. - Alguma coisa que vou lendo... revista, livro, celular... o que aparece vou observando.

P. - Teve alguma coisa que aconteceu no trajeto que te chamou atenção?

D. - Sempre acontece. Eu tenho sorte que vou contra fluxo, o que observo muito é que quem vai no outro sentido geralmente vai muito apertado... têm umas cenas de pessoas espremidas, gente se empurrando... no trem tem um momento que as pessoas pegam algumas estações para irem no sentido contrário. Isso é engraçado, as pessoas entram no trem para irem até o fim da linha e voltarem. Pra poder ir sentado.

P. - Estar no sentido do fluxo você não vive, você vive o anti-fluxo?

D. - Na volta eu ainda pego um pouco mais de fluxo, mas mesmo assim é apertado, mas não é igual o outro lado, que é bem mais apertado.

P. - Quando você olha para esse outro lado que é bem mais apertado, você sente o quê, o que é que você pensa?

D. - Penso por um lado assim, ainda bem que não estou lá... porque dá uma certa agonia, sufoco, como é pegar isso todo dia? O meu trajeto é longo, demorado, mas é um trem, tem ar-condicionado, a maioria das vezes eu vou sentado, quando vou em pé não é tão apertado assim, é muito tempo, mas ainda tem uma certa tranquilidade. Outra coisa que gosto de observar são as pessoas que vendem coisas, eu acho um barato. Elas movimentam. Essa coisa de transporte público ninguém se comunica muito, elas são figuras estranhas que propõem uma comunicação mesmo com um discurso ensaiado... não tô roubando, não tô matando... mas causa um movimento... acho interessante, fico prestando atenção... será que realmente ela está precisando, porque ela está vendendo, de onde vem esse produto? Têm algumas pessoas que fazem isso todo dia, com o mesmo discurso, são coisas que me chamam atenção. Eles sempre estão muito atentos porque é proibido, ficam sempre olhando se o guardinha da CPTM não está aparecendo. Quando alguém aparece vendendo ou pedindo alguma coisa eu geralmente paro pra observar...

P. - Você sente que esse deslocamento afeta sua saúde?

D. - Sim, afeta. Primeira coisa é a diminuição de tempo de sono. Tenho que acordar mais cedo do que eu teria. Tenho que acordar uma hora, uma hora e meia mais cedo do que eu teria que acordar se

trabalhasse perto. E às vezes você está querendo sossego, tranquilidade, e você tem que obedecer esse trajeto, esse percurso... às vezes enche o saco.

P. - Você acha que esse encher o saco influencia...

D. - Influencia no humor, na saúde, postura também, de ficar esparramado, você está com sono, dorme de mal jeito... influencia...

P. - E você acha que esse trânsito produz alguma coisa de subjetividade nas pessoas, em você?

D. - Produz, querendo ou não são encontros nesse percurso. E são encontros de várias ordens, de vários jeitos... é desde você se comovendo com alguém, escutando mesmo algumas conversas, fazendo você pensar no que está sendo comentado. Eu faço um percurso que tem muita gente que trabalha na Berrini, são empresários de terno conversando coisas que não fazem parte do meu mundo, então essa estranheza... cria também comparações... Que vidas são essas? Quem são essas pessoas? É um encontro não encontro... fica muito no pensamento, acho que nesses caminhos a gente pensa muito... porque você não conversa com ninguém... são duas horas sozinho por dia... então você estando sozinho, necessariamente está pensando...

P. - Então em um dia você passa duas horas e tanto no trânsito...

D. - Contando a volta dá até um pouco mais porque faço outro caminho, tenho que andar um pouco para pegar o ônibus. Como não tem ônibus perto da estação para voltar tenho que ou pegar mais um metrô até a Teodoro, da Pinheiros, algum metrô da linha amarela até a Teodoro, ou eu vou caminhando até a Teodoro para pegar mais um ônibus. Aí geralmente quando vou caminhando faço um intervalo, paro no Sesc, janto, ou vejo alguma coisa, para quebrar mesmo esse caminho porque é isso, duas horas e meia de trânsito por dia... e aí lógico, não sei muito bem o que produz, acho que produz muitas coisas... agora que estou pensando nisso.

P. - Como você sente que chega para o teu trabalho? Que é um trabalho de cuidado e saúde...

D. - Eu acho que o trajeto compõe uma série de outras coisas... então atualmente eu tenho chegado muito cansado, desanimado. E o trajeto colabora porque é um intervalo a mais, um tempo a mais que estou investindo no trabalho, além das oito horas, tenho mais essas duas, então são dez horas mínimas dedicadas para o trabalho, mais uma hora de almoço que é obrigatório fazer. Então são onze horas do meu dia dedicado ao trabalho.

P. - Metade do teu dia.

D. - Aí quando chego no trabalho... o trajeto geralmente eu vou dormindo... chego continuando acordando, o dia ainda não começou. Acho que essa é a sensação que eu tenho, mas depende.

P. - Então esse tempo, entre tua casa e teu trabalho, você sente que interfere no seu jeito de chegar para estar com o outro?

D. - Não, eu sinto uma interferência na volta do trabalho, aí já estou cansado e essa volta gera uma irritação muito maior... já estou cansado do dia todo de trabalho e tenho que ainda antes de descansar fazer esse trajeto... e geralmente na volta tem mais trânsito, tempo maior de deslocamento... Na volta eu percebo que esse trajeto de volta cansa... eu já saio cansado do trabalho... aí fazer esse percurso eu fico muito mais cansado, chego em casa e capoto. Geralmente é sofá. Como alguma coisa e desmaio.

P. - E há quanto tempo você faz esse deslocamento?

D. - Nesse trabalho agora seis meses, pouco mais de seis meses... só que antes eu trabalhava em Guarulhos e era uma hora e meia para ir e uma hora e meia para voltar. Só que era diferente porque era por debaixo da terra, acho que isso influenciava. Eu ia até o metrô Clínicas e até o Paraíso, do Paraíso até Armênia e pegava uma lotação para ir até Guarulhos ou um ônibus... hoje percebo que esse tempo de metrô era muito sufocante, preso. Em Guarulhos eu fiz esse trajeto três anos... então, três anos gastando três horas para ir e agora gastando duas horas e meia.

P. - Você consegue desejar sua vida sem isso?

D. - Consigo. Eu sou do interior, no interior a gente fazia tudo a pé ou de bicicleta. Da minha casa, em Guaíra, até o colégio era coisa de dez minutos andando. Depois fiz faculdade em Assis, também era tudo muito próximo. Então tenho isso muito forte em mim. Não quero viver assim para o resto da vida. Desejo morar perto.

P. - Você vê uma diferença entre viver precisando se deslocar mais ou menos para chegar nos lugares, nos encontros?

D. - Com certeza. Você não tem tanto que planejar o tempo. A gente faz avaliação dos funcionários, e tem um item que é organização. E a perguntinha é como que você organiza o seu tempo para dar conta de todas as tarefas do trabalho. E aí o transporte é meio isso, você tem que organizar, tem que ser uma tarefa ir até os lugares... Você tem que planejar o tempo de deslocamento para encontrar as pessoas, assistir um filme, para fazer qualquer coisa, pra chegar a tempo em uma reunião, é um trabalho a mais, é um trabalho de cálculo, não sou bom nisso...

P. - Não só de saúde e subjetividade como também de cálculo e organização...

D. - Uma organização chata... acho que é totalmente desnecessário, não precisava, acredito que se fosse por opção ninguém escolheria isso, é uma obrigação... ninguém por opção viajaria um tempo para trabalhar, se tivesse um trabalho mais próximo de casa, acho que até ganhando menos eu toparia. Ir a pé para o trabalho... Que delícia! De bicicleta... No meu trabalho ainda tem uma ciclovia, do lado da

Marginal Pinheiros. Eu fico pensando porque não vou de bicicleta, mas aí é muito longe e eu teria que fazer só um percurso, não sei quanto que isso iria ajudar.

P. - Seria mais uma organização, não é o caminho todo, e não é como caminhar no interior, demanda uma energia, uma atenção, uma vigília...

D. - É, dá muito trabalho.

Participante M. (encontro realizado dia 20/05/2013)

Priscila - Onde você trabalha?

M. - CAPS (Centro de Atenção Psicossocial) na Vila Nova Cachoeirinha.

P. - Qual tua profissão?

M. - Sou Psicóloga.

P. - Qual é o trajeto cotidiano que você faz da tua casa até teu trabalho?

M. - Eu ando menos de dez minutos até o metrô, moro na Vila Mariana. Então pego metrô na Santa Cruz, vou até o Carandiru, mais ou menos uma meia hora de metrô, e mais um ônibus até o CAPS. Esse trajeto de ônibus demora de vinte a quarenta minutos.

P. - Então quer dizer que no geral o seu trajeto...

M. - Uma hora, uma hora e vinte. Poucas vezes uma hora...

P. - E o que você faz nesse trajeto?

M. - Já teve épocas. Pra mim é novo porque eu faço esse trajeto há oito meses... às vezes eu leio, mas agora não estou lendo mais... geralmente eu ouço música, fico vendo as pessoas no transporte público.

P. - O que você fica olhando nas pessoas?

M. - Fico olhando as relações das pessoas, às vezes fico imaginando para onde elas estão indo, o que elas estão fazendo... quando dá, porque quando está muito lotado você fica tentando respirar...

P. - Nem pensa, né? Só tenta respirar. E como é que você se sente nesse trajeto? O que geralmente te passa enquanto afeto... ou não te passa nada?

M. - Geralmente quando eu venho, venho pensando nas minhas tarefas do trabalho, às vezes nos casos que atendo. É um tempo bom para usar para isso, para ficar pensando nas questões do trabalho mesmo. Na volta geralmente eu só quero chegar em casa. Queria que fosse muito rápido... estou cansada, quero tomar um banho, chegar logo, fazer minhas coisas.

P. - Que horas você sai de casa?

M. - Normalmente vinte para as nove para eu chegar às dez horas da manhã. Na volta eu saio sete, e chego oito, oito e quinze em casa.

P. - E o que dá para fazer em casa quando você chega?

M. - Pouca coisa porque o período é curto. Normalmente vou tomar um banho, comer, conversar com as pessoas que moram comigo, às vezes ainda vou ler um livro. Também estudo, então tenho que fazer meus trabalhos, essas coisas... E poucas vezes que chego às oito e pouco consigo fazer alguma coisa para mim, fora estudar e fazer os meus trabalhos da pós... tipo sair, jantar, ir ao cinema é muito raro.

P. - Quando você chega em casa continua trabalhando, é isso? Sempre tem a ver com coisas de trabalho do que de lazer ou de cultura...

M. - Normalmente sim, agora nos dois dias que eu saio mais cedo, que eu entro às sete e saio às dezesseis horas, chego em casa umas cinco. Aí consigo sair, encontrar amigos, passar em algum lugar que estou afim, fazer outras coisas.

P. - O que no teu percurso você observa?

M. - No metrô é muito difícil porque é você dentro do metrô com aquele monte de gente, não tem o que observar a não ser... você já sabe quais as estações que tem menos gente, as que tem mais, as que as pessoas são mais arrumadas, as que as pessoas são menos arrumadas... você vai conseguindo fazer essa leitura dos territórios.

P. - Você faz uma leitura de classes?

M. - Também, de classe social, das pessoas que estão com mais pressa, das que estão mais "de boa", das estações que desce mais estudantes, gente mais jovem, gente mais velha. E no trajeto de ônibus, eu gosto muito de ver a cidade, de ver os graffitis. Na Zona Norte têm muitos graffitis, às vezes descubro um novo e falo: Nossa, esse é novo! Não tinha visto ainda, no mesmo trajeto. Na hora que estou no ônibus estou sempre ouvindo música, ponho na rádio. No metrô não funciona...

P. - E teve algum acontecimento que te marcou? Alguma coisa que aconteceu nesse trajeto e que você achou diferente?

M. - Já ouvi discussões no metrô, é o modo das pessoas verem as coisas assim... Teve uma vez, logo que eu cheguei no metrô preferencial, deu a maior treta porque entrou um casal de cegos, eles queriam sentar e tinha um monte de gente sentado, inclusive os velhinhos. Eu fiquei pirando, como fazem um vagão preferencial se não tem lugar para as pessoas todas sentarem? Umas velhinhas muito velhinhas se segurando... e uma galera jovem sentada que não levantou para dar o lugar. Aí chegou esse casal de cegos e pediu para sentar, óbvio que eles não estavam vendo que estava tudo lotado. E aí a galera começou a brigar falando que cego não era deficiente, foi o maior quebra pau.

P. - E quem queria sentar no lugar dos cegos?

M. - Tinham pessoas sentadas, velhinhos, e começou essa discussão.

P. - Você acha que esse trajeto que você faz interfere de alguma forma na sua saúde?

M. - Olha, para mim, como eu disse, é pouco tempo. Têm oito meses que estou fazendo esse trajeto, e para mim é novo porque nunca tive que passar tanto tempo, então tem a questão da novidade.

P. - Você não é de São Paulo?

M. - Não, sou do interior.

P. - Então faz oito meses que você está em São Paulo e faz oito meses que você está vivendo esse jeito de se deslocar na cidade?

M. - Isso. E aí às vezes, quando cheguei aqui, eu ficava pensando que era um absurdo eu perder mais de uma hora para chegar no meu trabalho porque minha jornada de oito horas se transformava quase em doze. E sendo que tenho que dormir oito horas me sobrava quatro ou cinco horas do meu dia para fazer outras coisas. E depois que você está aqui você vai vendo que se para mim está ruim, tem gente que está muito pior... e você começa a achar que está no lucro, porque moro perto do metrô. Eu gostaria muito de trabalhar mais perto da minha casa, de gastar menos tempo porque teria mais tempo para fazer outras coisas.

P. - Mas na tua saúde, especificamente, você sente que interfere alguma coisa?

M. - Acho que não sei te falar ainda não. É muito difícil eu me estressar com as coisas... e também porque acho que é mais tranquilo.

P. - E na tua subjetividade?

M. - Difícil essa questão de você pensar o tempo de deslocamento, o tempo de vida que você perde ali parado no transporte público, você podia estar fazendo outra coisa, podia estar fazendo qualquer outra coisa, não ter que gastar esse tempo todo para se deslocar.

P. - Parece um tempo inútil, é isso?

M. - Você vai tentando produzir com esse tempo, mas às vezes não dá. Eu fico de cara com aquele povo que lê em pé no metrô, porque eu não consigo, maior barulho, eu preciso me concentrar um pouco...

P. - E você, como trabalhadora da saúde, como você sente que chega para os teus encontros que são encontros de cuidado em saúde, depois desse deslocamento no seu dia? Você acha que interfere? Como você chega para esses encontros?

M. - Eu acho que interfere inclusive nos dias em que, por exemplo, dá errado, o metrô dá pane. Aí pego um ônibus que dá a maior volta, porque está trânsito... ou então você pega um ônibus pra chegar no metrô que gasta meia hora, quarenta minutos... gasta uma hora e meia, duas horas... você fica muito estressada, irritada... chego aqui às vezes puta mesmo porque você já está estressado disso, de ter se atrasado, de ter acontecido alguma coisa. Acho que interfere sim, nesse sentido dos imprevistos, pelo menos para mim.

P. - E te deixa como para os teus encontros?

M. - Acho que menos disposta. Acho que os afetos são outros naquele momento, principalmente se você chega atrasado, se você perdeu alguma coisa ou está atrasado e tem alguém te esperando.

P. - E geralmente os afetos são quais?

M. - Acho que raiva, sensação de “que saco”! Demora tudo isso, aconteceu tudo isso, quero chegar logo. Impaciência, acho que um pouco disso.

Participante R. (encontro realizado dia 20/05/2013)

Priscila - Qual o teu lugar de trabalho e a tua profissão?

R. - Sou Auxiliar de Enfermagem e trabalho em um CAPS na Zona Norte.

P. - E qual o trajeto cotidiano que você faz da tua casa até o teu trabalho?

R. - Ônibus, metrô e outro ônibus. Duas horas.

P. - De onde que você vai de ônibus...

R. - Da Zona Leste, quase extremo da Zona Leste até a Zona Norte, duas horas de condução todos os dias.

P. - O que você faz durante esse teu trajeto?

R. - Às vezes eu leio, às vezes eu estudo para a faculdade, às vezes fico observando as pessoas no metrô, às vezes eu tento dormir, escuto música ou então não fico pensando em nada, deixando o trajeto ir.

P. - Deixando o trajeto ir...

R. - Esvaziar a mente.

P. - E como você se sente?

R. - Estressada geralmente. Pelo tempo que se gasta dentro de uma condução para um trajeto que se poderia fazer em menos tempo, acaba levando quase o dobro, de ter que acordar muito mais cedo para poder chegar no serviço no horário. Então você vai criando no dia a dia artemanhas porque aí você vai se acostumando com os horários do ônibus e do metrô, então você vai criando artemanhas para conseguir chegar no horário do serviço. Tem dia que você acorda às sete, têm dias que você sabe que vai atrasar então já sai seis e meia, aí tem dia que você pode dormir até às sete e dez. E assim você vai vivendo, um dia de cada vez.

P. - Qual horário você entra no teu trabalho?

R. - Às dez.

P. - Você tem que sair da tua casa...

R. - As oito eu tenho que estar no metrô, então tenho que sair mais ou menos umas sete e meia, sete e quarenta.

P. - E o que você observa nesse teu trajeto?

R. - Tudo. Desde a correria das pessoas para não perderem o horário até `aqueles que estão mais sossegados porque já perderam. Aqueles que entram no metrô e não sabem, estão perdidos ainda, não sabem para onde vai ou aquele que já entra sabendo aonde vai, quem está cansado, mas é mais um dia de trabalho, quem está irritado por ter que pegar um metrô lotado. Acho que tudo.

P. - As conduções que você pega ficam muito lotadas?

R. - Eu pego uma estação antes do final da Zona Leste e desço na Barra Funda, no ponto final. Então eu pego de um final ao outro.

P. - Você pega o fluxo... o que a gente chama de fluxo em São Paulo.

R. - Total, de uma ponta a outra.

P. - E geralmente nesse deslocamento você fica em pé ou sentada?

R. - Totalmente em pé, e tem que esperar dois ou três metrô para poder entrar porque já vem de Itaquera lotado.

P. - Então tem que esperar o pessoal que está na frente entrar...

R. - E o corre... Ele vai parando... ou então você está dentro do metrô, anda duas estações e eles falam: "Desce todo mundo, esse trem não vai funcionar". Isso é quase todos os dias.

P. - E o que você observa nesse trajeto?

R. - Muito quebra pau, muitas brigas, muitas discussões. Casamento que termina, namoro que se acaba, outra que descobre que o marido está traindo, mulheres brigando por causa de lugar, homem e mulher brigando porque um deu encoxada no outro, homem que briga com outro porque está usando meu espaço, porque empurrou, agressões físicas, agressões verbais, roubo... Acontece de tudo no metrô, desde aqueles beijos mais calientes em horário de pico até porrada mesmo, baixaria.

P. - Como você se sente nesse trajeto? No meio desse aperto?

R. - É muito estranho porque ao mesmo tempo que te choca, você fala: precisa chegar nesse extremo? Você acaba se acostumando e se torna até divertido, vamos rir porque senão... Você vê que é o nível de stress de todo mundo, está todo mundo tão cansado, tão estressado, todo mundo que depende da condução. Hoje em dia acho que isso não é uma condição de quem mora na leste ou na sul... já é uma condição de quem pega conduções em São Paulo, serviço público. Então está todo mundo tão estressado, tão esgarçado, todo mundo tão cansado... o nível de stress é tão grande que um esbarrão se torna tudo. E aí acontece esse tipo de coisa. Então ou você acaba rindo, meio se blindando senão daqui a pouco você está no meio da confusão e está brigando também. Quando acontece uma confusão muito grande o metrô pára para acalmar. Quando começa uma baixaria, o pessoal se batendo e você tem que se esmagar para não levar porrada, então ou você dá risada ou você entra no meio. E eu acabo me blindando dando risada.

P. - E como que você se sente estando em um lugar tão cheio de gente? Como você respira, como você sente que fica o seu corpo?

R. - Muito cansado, porque você tem que se equilibrar, às vezes você não tem espaço para levantar a mão, você pára com a mão assim, se você passar mal não tem para onde sair, não pode se deslocar um pouco... então é assim... como se você estivesse apertado numa latinha de sardinha... é uma revolta tão grande porque não é barato... é cobrado um preço para isso...todo mundo que usa metrô e ônibus está pagando um preço, o preço que é sugerido pelo governo... então no mínimo você tinha que ter condições físicas de estar ocupando aquele espaço e não tem. É uma diferença muito grande se você pegar em determinados trechos de São Paulo, o tipo de ônibus que é oferecido, o tipo de metrô que é oferecido, o tipo de serviço que é oferecido para determinados locais de São Paulo. Como eu moro no extremo Leste e pego ali na Coral, a maioria dos trens ali não tem ar-condicionado, os assentos são desconfortáveis, é tudo muito cheio.

P. - E tem algum lugar de São Paulo que o trem é diferente?

R. - Tem, a linha amarela do metrô é totalmente confortável, os assentos são diferenciados, ar-condicionado, tem até música ambiente. O preço é o mesmo, não tem aquela confusão para você entrar no metrô... tanto que dependendo do dia as estações de Itaquera e Artur Alvim ficam fechadas porque não comporta na plataforma o fluxo de gente, então as pessoas vão entrando em bloco.

P. - E vai ficando fila de gente...

R. - Fila para o lado de fora da estação porque vai entrando em bloco.

P. - E às vezes as pessoas ficam mais de uma hora na fila...

R. - Para chegar na plataforma... aí você vendo que isso cansa... até parei de pensar nisso porque tenho que vir trabalhar mesmo e acho que de carro também deve estar uma loucura... dá uma revolta... é cobrado um valor x para prestar um serviço e eu pago esse valor, me cobram R\$3,00, eu pago R\$6,00 e venho totalmente espremida, amassada, sem condições nenhuma.

P. - Se você pudesse vir de carro, você usaria o carro ou ainda o transporte público?

R. - No meu caso não compensaria vir de carro devido à distância, o valor da gasolina e na faculdade eu teria que pagar o estacionamento.

P. - Você faz faculdade depois do trabalho?

R. - Isso. Para mim não compensaria a questão do valor.

P. - Você trabalha quantas horas por dia?

R. - Trabalho oito horas. Em questão de comodidade eu viria de carro porque é um outro tipo de stress, stress do trânsito, você pensa na gasolina, nas condições do veículo, mas em compensação você está na comodidade do seu carro, pode escolher sua música, ligar o ar-condicionado, você pode abrir o vidro, não vem ninguém pisando em cima de você.

P. - Teve algum acontecimento nesse deslocamento que te marcou?

R. - Teve uma mulher que pegou o marido com outra dentro do vagão e saiu todo mundo na porrada, o vagão lotado, a mulher conseguiu machucar a outra todinha. E ninguém segura, todo mundo fica vendo.

P. - A mulher pegou o cara?

R. - O marido com a outra. Já chegou batendo. Está muito apertado, mas quando têm essas coisas todo mundo dá um jeitinho de deixar espaço para as coisas acontecerem.

P. - Ah, as pessoas deixam acontecer...

R. - Ninguém separa... quando chegou na estação foi acionado, o pessoal do metrô viu nas câmeras o que estava acontecendo no vagão, aí parou, entraram os seguranças e retiraram todo mundo. A mulher bateu muito na outra e o cara tentou apartar e levou pau também, todo mundo ficou assistindo.

P. - Nossa, foi um grande acontecimento!

R. - Eu acho que foi o melhor... todo mundo riu mais.

P. - As pessoas riam também?

R. - Muito!

P. - Foi um divertimento de algum jeito?

R. - Para mim foi.

P. - E você acha que esse trajeto que você vive todo dia... você faz duas horas para ir para o trabalho...

R. - Uma até a faculdade e uma até a minha casa...

P. - Então são quatro horas de deslocamento durante o seu dia... que tem trabalho de oito horas mais faculdade... você acha que esse deslocamento que você faz interfere de algum jeito na sua saúde?

R. - Sim. Eu durmo menos, eu durmo bem menos, eu me alimento bem mal devido a correria, não dá tempo de nada. Dependendo da condução do dia, das paradas que tem no ônibus e metrô fico mais estressada, mais irritada, então atrapalha tudo.

P. - E quanto a tua subjetividade?

R. - Têm períodos que estou mais estressada, não por conta do serviço, mas quando a condução está ruim, ou porque mudaram o trajeto da linha do ônibus ou porque está em obras e acontece muitas paradas. Se fico muito mais tempo, duas horas e meia ou três horas para chegar até aqui geralmente fico bem mais estressada e até para fazer as tarefas do dia-a-dia se torna mais difícil porque você já chega estressada, nervosa. Para mim fica pior... são períodos, mas acontecem.

P. - E para você que é uma trabalhadora de produção em saúde, como você sente que chega para teus encontros, que são encontros de cuidados em saúde?

R. - Dependendo do dia, do que acontece no dia, já chego mais acelerada, chego mais estressada, dependendo do dia tenho que dar um tempo para poder me acalmar porque venho irada do que aconteceu, nervosa. Então geralmente quando chego assim porque aconteceu alguma coisa que estou atrasada, procuro dar um tempo para mim, respirar, tentar desfocar do que aconteceu na rua, tentar prestar mais atenção no que está acontecendo aqui para conseguir fazer um atendimento ou conversar com alguém... porque senão não rola.

P. - Você tenta ter um tempo de chegada para depois ir encontrando as pessoas?

R. - Senão não rola... venho já pilhada da rua.

Participante E. (encontro realizado dia 20/05/2013)

Priscila- Onde você trabalha? E qual a tua profissão?

E. - No CAPS da Vila Nova Cachoeirinha e sou Auxiliar de Enfermagem.

P. - Qual o deslocamento que você faz todos os dias da tua casa até o teu trabalho?

E. - Ando quinze minutos para pegar uma lotação, vou até a estação de trem, pego um trem, pego o metrô e depois pego um ônibus.

P. - Você faz todos os meios...

E. - Eu pego essa lotação que vai até Guaianazes e lá pego o trem, mas normalmente não consigo pegar esse trem lá porque nunca tem trem mais no horário que preciso. Então, por exemplo, para chegar aqui o tempo estimado é três horas correndo tudo bem, sem acontecer nada no meio do caminho. Mas

normalmente não tem acontecido isso, então tenho chegado atrasada porque não posso disponibilizar mais do que três horas para chegar no trabalho, então tenho chegado bastante atrasada.

P. - Qual é o teu horário de entrada?

E. - Às nove. Saio de casa às seis. Tenho que sair seis horas, mas normalmente estou saindo mais cedo, estou saindo cinco e meia, cinco e vinte...aí chego, às vezes chego até antes, mas já contando com atraso. Porque é assim... o trem precisa de um tempo, de um preparo de madrugada pelo que fiquei sabendo, e normalmente não dá tempo de ficar pronto as coisas que eles precisam fazer. Então de manhã não tem trem para ir, eles começam a rodar mais ou menos sete horas da manhã, então as pessoas que chegaram cinco horas, cinco e pouco, estão todas lá. Eles fecham a estação e você tem que ficar aguardando do lado de fora até esvaziar lá dentro para você poder entrar, então só aí você já perde mais de uma hora.

P. - Você fica uma hora na parte de fora da estação para poder entrar?

E. - É isso que tem me atrapalhado um pouco porque o metrô é cheio, mas não tenho tanto problema no metrô, o meu problema é mais o trem até chegar no metrô. Pego o metrô na Luz, vou até a estação do Carandiru e pego um ônibus que vem para cá. O metrô vai gastar mais ou menos uns quinze, vinte minutos e o ônibus gasta em média de vinte a quarenta minutos para chegar aqui.

P. - Você trabalha oito horas por dia?

E. - Oito horas, depois vou para a faculdade.

P. - Quanto tempo você leva até a faculdade?

E. - Gasto uma hora e vinte para chegar na faculdade, saio às 18 horas daqui e chego na faculdade umas 19h15, 19h20... fico na faculdade até as 22h30 e chego em casa por volta da meia-noite.

P. - Então no total...

E. - Da faculdade até minha casa gasto umas duas horas.

P. - Então duas mais...

E. - Gasto, em média, umas sete horas por dia no trânsito.

P. - Sete horas do seu dia no trânsito?

E. - De seis a sete.

P. - É bastante, né? E o que você faz durante esse trajeto?

E. - Normalmente estou dormindo, não acordo na verdade, eu entro e do jeito que entro, durmo, durmo de pé porque como têm muitas pessoas esperando, quando abre a porta vai “vrum”... eles te jogam e aí onde você chegou, você vai ficar. Então você já tem que entrar de um jeito que você vai ficar. Então não pode entrar com os braços para o alto porque depois você não consegue descer. Eu já pego a mochila e fico com a mochila aqui, não preciso nem me segurar porque é tão cheio, todo mundo tão juntinho que pode dormir, aí durmo de pé mesmo.

P. - O corpo do outro te segura e você não cai... não precisa nem segurar em nada...

E. - Sim, venho dormindo. Encosto no metrô e durmo também, sento no ponto de ônibus e durmo... em todo lugar. Eu não consigo ler porque quando pego um livro para ler perco o livro. Por exemplo, um dia ou outro que consigo sentar, começo a ler e já chegou a estação e às vezes já caiu da minha mão... estava lendo, dormi, caiu... aí quando vejo apavorada já penso que é a estação, aí desço e nem era a estação.

P. - Você desce na estação errada... porque você está meio dormindo.

E. - Acontece várias vezes e quando vou ver o livro ficou para trás... às vezes falo no celular porque alguém liga então já entro no trem e no metrô com o celular no esquema... o fone... aí é só apertar aqui... às vezes não dá, toca e você não consegue levantar a mão assim e apertar o negocinho do fone... eu já curto porque é uma coisa assim que te causa tanto stress e você vê que não tem outra saída. Aonde eu moro, no extremo leste, não tem emprego para lá... comecei a ver a possibilidade de morar mais para cá, para o centro, mas acho que nunca vou morar para cá porque é muito caro e eu estou muito acostumada onde moro porque tem muita diferença de preço... metade do preço das coisas.

P. - As coisas lá são mais baratas...

E. - Até para fazer a unha, aqui pago quarenta e cinco reais pé e mão, lá a mulher vai na minha casa... dezoito reais.

P. - E mercado, padaria...

E. - Tudo muito mais barato... fico pensando... não sei se acostumo morar aqui porque conheço as coisas baratas... acho que vou continuar lá, estou me adaptando, me divirto com as coisas que acontecem.

P. - Você está aprendendo a se dar bem com isso que você tem que viver...

E. - A única coisa que me causa muito stress é eu ter que disponibilizar tantas horas do meu dia para chegar aqui e às vezes parece... vou chegar lá e ainda vou ter que dar explicação porque cheguei atrasada... são muitas vezes... parece que é mentira... porque eu não iria acreditar se chegasse todo dia uma pessoa falando que atrasou... E ainda você está sem muita paciência porque aconteceu muita coisa, porque você não conseguiu chegar... teve vezes que voltei para trás... de não conseguir porque o metrô...

ou só o ônibus está em greve e o metrô não está... ou o metrô está e o ônibus não está e você não consegue chegar de jeito nenhum... você vai até metade do caminho e empaca... um dia era meio-dia e eu estava na metade do caminho, tava em Itaquera, não conseguia sair e pensei: vou voltar. Liguei para meu irmão me buscar lá e voltei para casa.

P. - E como você se sente nesse trajeto?

E. - Estou precisando de férias na verdade agora, estou bem irritada, estressada, mas eu costumo me divertir, arrumo muitos amigos no trem.

P. - Quando você não dorme você bate papo...

E. - A semana passada foi uma semana bem difícil porque não teve trem nenhum dia nos meus horários e eu precisava dar um jeito. Teve um dia que falei: vou de carro para facilitar. Aí estava tendo aquela corrida da Fórmula Indi... saí de casa oito e vinte, cheguei aqui quase uma hora da tarde... cheguei chorando, com a cara inchada. Peguei um trânsito... até descia do carro... não conseguia sair do lugar... a semana inteira cheguei atrasada, sexta-feira vou chegar mais cedo, piorou a situação. Mas se eu vier com meu carro em um dia normal, vou gastar uma hora e vinte, uma hora e meia...

P. - E você não vem de carro por quê?

E. - Porque eu vou para a faculdade... uma é que é muito longe e eu gasto muito com combustível. Por exemplo, eu já fiz a conta, deixei zerar minha gasolina e botei gasolina para vir trabalhar. Se eu colocar trinta reais eu vou e volto e chego na minha casa na reserva.

P. - Então você gastaria trinta reais por dia com gasolina no teu carro?

E. - Sem contar o estacionamento da faculdade e coisas assim. Esses dias eu vim de carro para a faculdade, cheguei e coloquei em um lugar que não podia, tomei uma multa. A zona azul. Mas faltava vinte minutos para acabar o horário da zona azul. Veja como é o pobre! Desgraçado! É impossível faltando vinte minutos chegar alguém para dar multa... quando cheguei a multinha estava lá pendurada, inclusive ela está lá até hoje, eu não tirei. Então não venho porque é muito gasto.

P. - Voltando a pergunta, como você se sente?

E. - Me sinto muito cansada, me sinto muito irritada, irritada ao extremo. Os sentimentos maiores são esses, as outras coisas acho que passa, a gente acaba acostumando.

P. - O que seriam outras coisas?

E. - Ah, interfere em tudo na nossa vida, até nas nossas relações, pessoal mesmo, se eu tenho um dia muito ruim, têm dias que você já não acorda bem e acontece tudo de um jeito, né? Eu estudo, têm dias que chego antes porque preciso ler, tenho uma prova, tenho alguma coisa e não consigo fazer isso. Aí eu namoro, e têm dias que preciso dar uma atenção, uma assistência para o namorado e às vezes não sobra tempo. Às vezes estou irritada, não estou afim... vai interferindo em um monte de coisas... é difícil conseguir administrar.

P. - Teve algum acontecimento que te marcou nesse deslocamento?

E. - Teve muitos. Toda semana tem alguma coisa. Tem um... eu pego um trem em Guaianazes e pego na Luz. E um dia estou na Luz esperando o trem, voltando do trabalho, muita gente, abre a porta do trem e é aquela corrida... as pessoas querem sentar. Aí abriu, a gente viu o pessoal entrar e começou uma gritaria. Eram duas mulheres se pegando, se batendo, saindo na porrada. Uma dessas mulheres era muito mais forte do que a outra, e ela pegava pelo cabelo e socava, batia, batia. Quando ela soltou a mulher, a mulher caiu desmaiada no chão. Aí fechou a porta do trem, o pessoal falava: ela está desmaiada. Uma mulher falou: quebra o sinalizador que avisa que está acontecendo alguma coisa errada e pára para um socorro. Aí todo mundo ficava assim: não, não vão quebrar isso aí porque vai atrasar a viagem, quando chegar na próxima a gente desce ela. A mulher com um guarda-chuva na mão querendo quebrar o negócio. Outro homem segurava para ela não quebrar. Essa mulher foi desmaiada até o Brás e lá um pessoal que estava na porta começou a chamar um guardinha... o pessoal foi arrastando ela... entregaram para o guarda e fechou a porta. Ninguém socorreu... Aí a que bateu ficou assim: mas eu não bati para matar, bati para tirar ela do meu lugar porque eu estava sentada, ela veio e sentou no meu colo e estava me empurrando para derrubar do banco... por isso que bati, mas eu não queria matar. E foi muito engraçado porque ninguém se preocupou com a mulher que caiu desmaiada... as pessoas não querem que atrapalhem a viagem... acontece muito disso... da pessoa desmaiar no trem...

P. - Acontece muito?

E. - Sim, é muito cheio, as pessoas sufocam. Na semana passada aconteceu outra coisa... o trem parou entre as estações... desligou o ar-condicionado, desligou tudo... estava muito lotado, desses dias que você não consegue se mexer... aí o pessoal começou a ficar em pânico... uma mulher falava: vou morrer, vou morrer... outro homem: estou desmaiando! Todo mundo ficou desesperado, querendo quebrar tudo. Têm umas lâmpadas em cima e os homens que são altos alcançam... começaram a bater, voou vidro para tudo quanto é lado... aí o pessoal começou a balançar o trem... isso durou uns vinte minutos. As portas desses novos trens não abrem, antes a gente conseguia abrir, agora não abre mais... teve uma época que andava com as portas abertas, só que muita gente caía. Esses mais modernos não abrem a porta e ficamos trancados sem sair do lugar, uns quinze, vinte minutos, pessoal desmaiando... Quando chegou na estação, mandaram evacuar o trem, só que se a gente descesse, a gente não iria conseguir entrar em

nenhum outro porque já vem de lá muito lotado. Ficou todo mundo dentro do trem... ninguém queria descer... vieram os guardinhas querendo tirar as pessoas... começaram a puxar algumas pessoas... não descemos. Aí eles resolveram ir porque estávamos empacando os que vinham atrás... aí fomos até a Luz.

P. - Ah, vocês resistiram e conseguiram. Você acha que esse trajeto interfere na sua produção em saúde?

E. - Interfere, claro. Até porque têm dias que eu não consigo chegar nos meus encontros. Os dias que têm atendimento de manhã, muitas vezes eu não consigo chegar. Ou quando consegue já chega na correria e não faz o atendimento que você tinha se programado para fazer, da maneira que deveria ser...

P. - Mas na sua saúde...

E. - Na minha atrapalha. Por exemplo: tenho todos esses contratempos, então não posso ter mais nada. Preciso ir ao médico porque acho que estou com varizes. Marquei já três vezes consulta e não fui porque estou chegando direto atrasada. Como vou pedir para sair para ir ao médico? Aí não vou. E tem outras coisas que preciso fazer e não consigo, chego atrasada. Estou com um problema de esquecimento, estou perdendo tudo, perdi documento, tudo, e estou precisando tirar a minha documentação, mas fico com a cabeça tão cheia... Venho correndo, preocupada que preciso chegar... preciso chegar na faculdade no horário... vou largando as coisas no meio do caminho... perdi o documento na semana retrasada... aí chegou o documento novo, aí fui almoçar no Andorinha e joguei no lixo... deixei na bandeja e joguei no lixo... e vai afetando um monte de coisas. Você fica com a cabeça maluca... durmo muito pouco... quatro horas por dia, às vezes até menos. Em época de prova... aí pega uma condução cheia, muito cansada... não fico afim de ficar na convivência, de fazer nada.

P. - Interfere na sua subjetividade também? No jeito como você consegue estar nas coisas?

E. - Sou uma pessoa muito alegre, então às vezes não ligo para as coisas. Não deixo me abater por muitas coisas, mas quando você está nos seus dias de mulher, pega um pouquinho mais... dias de mulher é ótimo, né?

P. - Seus dias de menstruação, pré-menstruação?

E. - Eu não tinha TPM, descobri esses dias o que é TPM. Não sabia porque estava tão irritada, tão estressada. Descobri o que era TPM... acordei numa irritação, com vontade de chorar, de arrancar o cabelo. Aí quem paga é o namorado... dormiu comigo, eu olhei para a cara dele e fiquei irritada com ele. Ele perguntando: o que você tem já chorando? E tudo chorando sem motivo, muito emotiva... aí tive uma consulta e o ginecologista falou que podia ser TPM. Eu falei: nunca tive esse negócio aí! E eu achava que era por conta das coisas que estavam acontecendo na minha vida.

P. - Você achava que era a vida... ele te disse que é a TPM.

Participante U. (encontro realizado 21/05/2013)

Priscila - Qual a tua profissão e onde você trabalha?

U. - Sou psicólogo, trabalho no consultório, na área clínica e trabalho na Prefeitura de São Paulo, no Departamento de Saúde do Servidor que atende os servidores da Prefeitura de São Paulo. Trabalho na Assessoria da Diretoria em várias frentes de projetos e frentes de trabalho na gestão do Departamento.

P. - Qual o deslocamento que você faz todos os dias da tua casa até o teu trabalho?

U. - Uso ônibus e uso metrô, com mais frequência uso ônibus, venho e volto de ônibus, estou sem carro atualmente, então uso o ônibus.

P. - Durante o dia você faz esse trabalho da Secretaria...

U. - Em geral para o consultório vou no final da tarde... a maior parte do dia no Departamento e no final do dia vou para o consultório.

P. - Quanto tempo você gasta para fazer esse deslocamento de manhã?

U. - De manhã para vir, se não houver trânsito gasto meia hora. Ultimamente quando tem trânsito mais as obras que estão tendo perto do aeroporto, às vezes chego a levar uma hora e dez, é mais do que o dobro do que levo normalmente. Para voltar, dependendo do horário, levo meia hora, ou às vezes levo mais tempo... dependendo do horário... dá uns cinquenta minutos.

P. - Então o seu deslocamento é do Centro...

U. - Eu moro na Zona Sul, depois do aeroporto de Congonhas, mais especificamente é o Jardim Prudência onde moro, que é depois da Vila Santa Catarina, Vila Mascote e depois vêm Jardim Prudência.

P. - E o que você faz durante esse trajeto?

U. - Eu procuro ler, em geral é isso. Para ajudar a passar o tempo costumo ler. Às vezes durmo, mas procuro ler, aproveito esse tempo para ler. Às vezes ouço música. Para não ficar tão irritado. Isso quando dá para sentar porque às vezes vem bastante cheio. Mas sempre que posso...

P. - O primeiro que você pega é um ônibus? E geralmente ele está bastante cheio?

U. - Em geral... dependendo do horário se venho mais cedo, muito cedo, ele está bastante cheio... se venho um pouco mais tarde é melhor, mas aí pego mais trânsito... é mais ou menos essa a relação...

quanto mais cedo eu saio, até sete horas, sete e pouquinho, consigo vir relativamente rápido, se saio mais tarde eu já pego mais trânsito, então demoro muito mais.

P. - Quanto mais tarde mais vazio, mas também tem mais trânsito? E como que você se sente nesse trajeto?

U. - Às vezes fico muito irritado, especialmente quando está muito quente o dia, muito calor, fica muito tempo parado... não anda, você vai ficando mais irritado... às vezes fico bem irritado, tenho vontade de voltar para casa e não vir... mas é isso, às vezes dá muita irritação... fora assim, a condição do transporte... São Paulo está muito ruim... o fato de ser muito cheio... a questão da educação das pessoas... atitude do motorista, do cobrador, tudo isso vai contribuindo para não ajudar... o comportamento das pessoas no ônibus... aquela história que o pessoal passa e não anda, então fica todo mundo embolado perto da roleta... tudo isso deixa você bastante irritado. Teve uma vez em que fui tentar passar, pedi licença para um senhor ele não se mexia, pedi pela segunda vez, na terceira vez eu fui. Ele ficou meio bravo... porque ele não me deu licença e reclamou... eu falei: não dá para não dar passagem... mas coisas do gênero... então você também conta com essa falta de bom senso... má educação...

P. - O que você observa nesse trajeto?

U. - Sempre morei em São Paulo, sempre andei de ônibus. Lembro da minha infância e adolescência que andar de ônibus era muito mais tranquilo. O que mais me incomoda hoje é o comportamento das pessoas... falta de educação, a folga, o desrespeito. Às vezes o ônibus está vazio, a pessoa vai e fica no degrau da porta e faz a viagem inteira no degrau da porta... falar ao celular, que é uma coisa recente... as pessoas falam extremamente alto e então você é obrigado a ouvir a conversa... isso é uma outra coisa... acho que a omissão do cobrador... muitos dormem, ouvem rádio, não gerenciam um pouco a situação dentro do ônibus, pedir para as pessoas andarem um pouco, darem passagem, não permanecerem na porta para facilitar a descida. Tanto o cobrador quanto o motorista são extremamente omissos... acho que basicamente é isso... falar muito alto, não necessariamente no celular, têm pessoas que conversam num volume de voz extremamente alto... então isso também incomoda. Uma questão que eu acho séria: algumas mulheres ficam ao lado do motorista a viagem toda batendo papo com o motorista, como se fosse uma grande sala de visitas. Isso, claro, é um risco, na verdade diminui a atenção do motorista no que ele está fazendo.

P. - Na verdade elas vão por que não têm outros lugares no ônibus ou...

U. - Têm algumas que você percebe que ou já são amigas do motorista ou já conhecem ou já tem um tipo de relacionamento... o cara vai conversando a viagem inteira. São coisas que observo... pensei em fazer uma crônica... começar a anotar e fazer uma crônica sobre isso, mas nunca botei em prática essa idéia, mas já tive a idéia... das situações que observo ir registrando... são situações muito absurdas do

ponto de vista de uma civilidade, do nosso conceito de civilidade. As pessoas eram muito mais educadas. Eu acho que isso tem haver com a região, eu morava numa região mais central, em bairros melhores, de classe média, hoje moro num bairro de classe média, o lugar que eu moro não é um lugar ruim, mas é mais para o lado de Interlagos que é fundão assim... então, quer dizer, vem gente dos bairros periféricos. Não estou querendo dizer com isso que má-educação é uma condição de classe social, não é isso. Mas acho que tem uma coisa um pouco típica da população da área periférica, comportamentos típicos da população de classe média... que às vezes há um choque. Não que não tenha pessoas com má educação na classe média, não é isso. Essa coisa de falar muito alto, não prestar atenção no contexto que você está. Você ouve desde coisas do mundo privado da pessoa. Por exemplo, outro dia ouvi uma moça falando que o marido a tinha traído com uma moça, contando um pouco detalhadamente para outra, e assim numa boa, ela não estava nem um pouco preocupada se alguém iria ouvir ou não. Ela contava, eu estava no banco de trás, necessariamente eu ouvia um pouco. Então acho que essa falta de medida, do bom senso, do universo privado da pessoa... não necessariamente tem que ser aberto, nem as outras pessoas têm que ouvir. A coisa da intimidade mesmo, da vida da pessoa, que você acaba... no celular é muito comum.

P. - Teve algum acontecimento especial que te marcou além desses que você está contando?

U. - Nenhum em especial, acho que são vários acontecimentos que vão compondo um cenário. Acho que não, pelo menos nesse momento que eu daria um destaque... me lembro de um acontecimento no metrô. Aquela história: você fica na porta, está todo mundo no espaço delimitado para você entrar na porta, aí vem uma pessoa e ao invés de ela ir para trás, ela vai para a frente... uma moça ficou ao meu lado e quando fui entrar, como tinham muitas pessoas, fiz questão de entrar e de não dar passagem para ela, porque achei muita folga por parte dela, e ela me chamou de mal educado. Eu falei: não, mal educada é você que não respeita fila, você chegou e quer entrar, sendo que tem um monte de gente esperando para entrar no metrô, acho que você está invertendo. Eu lembro dessa cena... ela me chamou de mal educado. Então até num certo sentido eu fui mais grosseiro, digamos assim, fiz um movimento para não deixar espaço para ela mesmo... mas ela... a má educação veio mais dela do que da minha parte. Eu reagi, é um pouco isso, para defender um direito seu, você acaba tendo que adotar um comportamento que não é comum, que não é típico seu, eu não sou assim, eu não faço isso, mas eu tinha que defender um direito meu que eu achava que ela estava desrespeitando. É um pouco isso... mas nada que me lembre de especial.

P. - Você acha que os meios de transporte coletivos estão sendo um meio de reação das pessoas? Que elas reagem de uma forma muito imediata? Isso me veio agora...

U. - Acho que faz sentido o que você está falando se a gente pensar que aquela situação muitas vezes pode significar uma válvula de escape de questões de outra ordem. Esse cara, por exemplo, duas ou três

vezes eu pedindo licença e ele não saiu do lugar, o cara está puto com alguma outra coisa e desconta ali, descarrega ali, porque não fazia sentido, fui educado, pedia licença e ele não se mexia. Nesse sentido pode ser um espaço de reação com outro descontentamento, outra insatisfação da pessoa e que aquela situação pode ser facilitadora. Outro dia observei uma moça, ela foi falar não sei o quê com um rapaz e ele falou assim para ela, entrou numa ofensa pessoal: você dormiu mal hoje, seu marido não... Assim, muito grosseiro e desrespeitoso, uma reação porque ela reclamou alguma coisa que ele tinha feito... essa cena... o que você falou me faz pensar um pouco nisso... claro que o transporte não é a única situação onde isso acontece, um espaço para descarregar insatisfação, mas na condição que o transporte está hoje em São Paulo, eu acho que ele é muito mais facilitador para provocar reações mais intensas, sem limite... acho que facilita, né? Você pega um ônibus cheio, um percurso que demora, um dia quente, tem uma hora que você explode mesmo, um pouco isso.

P. - E você acha que esse deslocamento interfere na sua produção de saúde?

U. - Eu acho, porque percebo que se venho tranquilo, eu chego mais tranquilo para o trabalho. Se já passei por algumas situações mais estressantes, já chego com uma disposição menor, mais irritado, percebo que o meu movimento é diferente, já chega com menos vontade, mais cansado, já chega com um gás menor.

P. - No seu cotidiano você tem dois trabalhos? Todos os dias?

U. - No consultório eu vou duas vezes na semana, têm semanas que vou três, quando tenho reposição, alguma coisa, mas em geral vou duas. Saio daqui e vou para o consultório.

P. - Que é perto daqui?

U. - É, Vila Mariana. É perto, vou de metrô, dá uns vinte minutos.

P. - Teve algum momento da sua vida que você fez um deslocamento maior que esse?

U. - Já trabalhei em lugares mais distantes sim, pegava dois ônibus, por exemplo, trabalhei na região de Pedreira, e eu não tinha carro. Pegava dois ônibus, dois para ir, dois para voltar. Campo Limpo... já circulei bastante. Mas não era tão ruim como está hoje.

P. - Faz quanto tempo mais ou menos?

U. - Uns quinze anos atrás.

P. - E era diferente?

U. - É claro que depende também da região, não tinha tanta gente como tem hoje. São Paulo tem hoje duas regiões que concentram muitas pessoas, que é a região Sul e a Leste, né? Porque o fundão da região

Sul tem muita gente, mas diria que na Leste tem muito mais, mas na Sul tem muita gente. Lá onde moro eu vejo. Os ônibus já vêm todos cheios, dependendo do horário é muito cheio, de você não conseguir subir, entrar no ônibus.

P. - E é a zona da cidade que tem mais congestionamento...

U. - Também, eu pego uma via que não tem farol, uma via rápida, 23 de Maio, Rubem Berta, não tem farol praticamente. Então é um percurso bem livre, mas acaba não sendo. Numa boa, você vem em meia hora e vem tranquilo... são vinte quilômetros acho, até minha casa. Estou chutando uns vinte quilômetros.

P. - E na sua produção de subjetividade? Você acha que tem um efeito desse deslocamento cotidiano?

U. - Vou falar o que está me ocorrendo quando você fala em subjetividade. Acho que a maneira de ver a cidade vai mudando... essa condição me faz ter uma visão ruim da cidade, por exemplo, de São Paulo. A visão que eu tinha - sempre morei aqui, sempre gostei de São Paulo - mas hoje eu já não gosto tanto quanto eu gostava. Essa condição do percurso e do transporte contribui para isso, para você ficar de saco cheio daqui, querer ir embora daqui, achar que essa cidade é uma porcaria. Então, nesse sentido, é uma outra subjetividade que vai se constituindo, que você vai tendo uma visão ruim se é que a gente pode... isso é parte da subjetividade, não é toda nossa subjetividade, mas se você pensar também o sentimento, não é só uma questão da maneira como eu percebo, mas o meu sentimento com relação à cidade também vai mudando... eu estou cansado de São Paulo, quero ir embora, fico meio de saco cheio... e têm horas que super gosto, acho que é uma cidade que têm muitas coisas boas, que te oferece muitas possibilidades... mas isso vai fazendo com que você tenha vontade de não morar mais aqui, ir para um lugar mais tranquilo, onde você não perca tanto tempo para se locomover porque às vezes é isso... eu já levei uma hora e vinte para chegar aqui... o caminho que faço em meia hora... quase três vezes mais.

P. - Isso porque é um deslocamento mínimo perto de muita gente, de muitos deslocamentos que são feitos na cidade...

U. - Sim, se eu morasse em Santos e viesse para São Paulo, às vezes eu não gastaria o tempo que gasto para chegar no meu trabalho.

P. - E mesmo na Zona Sul...

U. - Com certeza, essa questão do transporte na locomoção de São Paulo é um fator que afeta na saúde. Acho que as pessoas têm mais dificuldades do que eu. Pego dois ônibus para vir por uma questão de comodidade, não teria que pegar. Mas gente que mora muito distante, tem que pegar mais de uma condução, deve ser pior ainda... pega trem, às vezes.

P. - E você escolheu o transporte público ao invés do carro?

U. - Estou sem carro por uma questão de economia, vai completar três anos. Mas mesmo quando eu tinha carro, nos dias em que eu não ia para o consultório, preferia ir de ônibus... para economizar combustível, estacionamento. Ficava mais caro: você paga estacionamento, um monte de coisas, mas vinha mais tranquilo. Agora não tenho opção, tenho que necessariamente vir de transporte coletivo.

P. - Mas se você tivesse o carro, você optaria por vir de carro?

U. - Com certeza, alguns dias pelo menos. Até para eu descansar desse transporte. Apesar de gastar um pouco mais, acho que arcaria com esse custo. O que vai acontecendo dentro do ônibus é desgastante... isso me irrita muito.

P. - A convivência fica desgastante?

U. - É, a falta de educação das pessoas, a falta de respeito... acho o fim da picada às vezes.

P. - O teu trabalho em saúde... como é o teu trabalho?

U. - Aqui é um departamento que uma das atribuições dele é realizar perícia médica para concessão de licenças aos servidores, para tratamentos de saúde da própria pessoa, da pessoa da família quando tem um acidente de trabalho... pessoas que passam por esse departamento para uma avaliação pericial e ter a concessão do afastamento. Esse é um eixo importante do trabalho do departamento. Ele também faz algumas ações de promoção de saúde e de prevenção.

P. - Dos servidores públicos?

U. - Só servidores públicos, público interno da Prefeitura. A gente tem feito nos últimos anos alguns estudos sobre perfil epistemológico dos servidores por categoria, por secretaria. Estamos tentando entender melhor porque adoecem, alguns fatores que contribuem, temos transitado um pouco nisso. Entro um pouco nos projetos, enfim... especialmente na área de saúde mental, que é a minha área de formação, aí eu entro mais nesses projetos de saúde mental.

P. - E como você sente que você chega todos os dias para o teu trabalho, que é um trabalho de cuidado em saúde, de produção em saúde? Como você chega para esses encontros?

U. - É como te falei... uma coisa que você percebe em função dessa locomoção é que você chega com uma disposição um pouco menor, você chega mais irritado, mais cansado, é claro que no decorrer do dia isso passa, mas o impacto no momento em que você chega, pela manhã, por exemplo, é maior. Na verdade o meu trabalho tem muita liberdade, eu não tenho gente me esperando para atender. Estou na linha de frente nesse trabalho, nesse departamento, então tenho um tempo para me recuperar. Diferente se eu tivesse que atender direto... por exemplo, já trabalhei na linha de frente em atendimento. Primeiro eu atendia, trabalhava em um ambulatório e tinha paciente me esperando, muitas vezes. Eu atendia em

psicologia, atendia crianças, grupos de crianças, pacientes individualmente e tinha agenda. E às vezes eu perdia o ônibus... tinha um único ônibus que me servia... às vezes estava esperando no ponto e ele desviava e ia embora, não parava no ponto. Eu chegava atrasado e tinha que remarcar o paciente porque já tinha passado o horário de atender... ficava super mal porque a gente tem essa coisa de não furar com o paciente, não deixar esperando. A gente da área de psicologia é muito cauteloso com essa questão do horário, diferente do médico que não se importa com o paciente esperar. Mas a gente tem isso como um critério do trabalho. Então eu chegava mal, já chegava muito chateado, pedindo desculpas, remarcava. E isso não era bom para o trabalho, não era bom para mim, não era bom para a pessoa. Por conta disso... que hoje também acontece, você está no ponto e muitos ônibus desviam e não param. Mas hoje tenho mais opção, naquela época tinha só uma linha, tinha que esperar o próximo. É isso, claro que afeta na produção de saúde, sem dúvida tem uma relação bastante significativa.

P. - Esqueci de perguntar: qual a sua idade?

U. - Cinquenta e sete.

Participante N. (encontro realizado dia 21/05/2013)

Priscila - Onde você trabalha e qual a tua profissão?

N. - Sou Obstetriz. Atualmente estou fazendo mestrado, e tenho um grupo "Nascer Saudável". A gente faz alguns atendimentos, tem o espaço e tem também atendimentos domiciliares. Depende muito... tem o mestrado que tenho que cumprir algumas horas, têm as disciplinas e como obstetriz mesmo não tenho um horário, um tempo, depende, às vezes atendo no espaço ou às vezes vou para a casa da pessoa.

P. - E o que faz a obstetriz?

N. - Faz tudo da saúde da mulher, depende do foco que você dá. A gente lá trabalha com gravidez e pós-parto e realiza atendimento. Faz pré-natal, acompanha o trabalho de parto.

P. - Tem haver com o parto normal?

N. - Sim, com o parto humanizado. A gente tenta, na medida do possível, que seja uma experiência... a melhor experiência para aquela mulher... que não seja intervencionista, que seja o mais saudável possível. Como a gente não tem muita autonomia, no sentido que a gente não faz o parto em casa... a gente enquanto equipe... Eu não me sinto com essa experiência para assumir um parto, então a gente

fica sob os cuidados de um outro profissional, do médico do convênio da mulher, e de como ela é atendida fora, que seria um atendimento oficial, da rede mesmo. É um atendimento muito particular... você gostaria de oferecer uma assistência, que a pessoa julgue como ideal, mas infelizmente não consegue.

P. - O teu grupo tem quanto tempo de formação?

N. - A gente inaugurou em outubro do ano passado.

P. - Faz pouco tempo que vocês estão formadas, é isso?

N. - Eu me formei no meio de 2012... agora vai fazer um ano esse ano... faz pouquíssimo tempo... mas são as questões mesmo da prática. Se eu tivesse numa equipe de trabalho de parto domiciliar, eu acho que essa autonomia seria um pouco maior. A gente faz o pré-natal, acompanha a mulher, mas chega na hora do parto... não depende da gente o atendimento... o profissional que está naquele momento no hospital... o médico chega e acha que tem que fazer uma episiotomia...

P. - Uma o quê?

N. - Desculpa, uma episiotomia é o corte na vagina, no períneo, ou a enfermeira acha que tem que aplicar ocitocina, que é o hormônio que aumenta as contrações para acelerar o trabalho de parto. E a partir do momento que a gente entra na instituição o nosso trabalho fica um pouco barrado porque a gente não é o profissional da instituição. Então não tem como a gente ter um diálogo. Teria se as pessoas fossem abertas, discutissem, mas na grande maioria dos casos você entra simplesmente como acompanhante da mulher. Então fica um pouco difícil desse trabalho ser feito de uma maneira integral. É uma das minhas frustrações mesmo... que eu acho que a gente deveria estar inserida mesmo nesse sistema para poder contribuir de forma mais efetiva. Se eu tiver atendendo uma mulher, eu garantir que esse atendimento seja o melhor para ela e que eu consiga segurar esse atendimento. Eu acho que não deveria fazer isso... vamos discutir... mas você chega lá e você é só um profissional de fora e não é levado em consideração... não sei se eu respondi.

P. - Qual é o trajeto cotidiano que você faz, da sua casa até o seu trabalho?

N. - Você vai considerar o trabalho esses atendimentos ou o mestrado não entra...

P. - Pode entrar o mestrado também.

N. - É bem complicado porque eu moro na Zona Leste, no Tatuapé, é a região mais populosa de São Paulo. Na grande maioria das vezes os meus horários são os mesmos do pessoal de lá, então sempre pego aquele horário de pico, um trajeto meio difícil. Eu estava voltando para cá... a gente sai do centro e vem no sentido zona mais periférica... para sair do metrô e vir para a parte do trem você já pega aquele

fluxo... aquele cheiro... aquela coisa que você fica andando e não vai, é bem complicado. E depende... as aulas do mestrado sempre pego fluxo, para ir ou para voltar.

P. - E geralmente você leva quanto tempo para chegar no teu mestrado?

N. - Depende, quando vou para a escola de enfermagem, do Tatuapé até a faculdade que é nas Clínicas, quarenta minutos. É rápido, mas dependendo do horário que vou é aquele inferno. Tem muita gente... aquele empurra empurra, de machucar, de apertar, você chega torta, com dor na perna porque ficou segurando mais em uma, no braço, no outro, na coluna porque você ficou torta e quer respirar e não consegue... e a gente é baixinha, todo mundo cobre parece... você fica sem ter muito... e dependendo do metrô também... gosto de ar, que respira, de ter vento... e no metrô quando tem ar condicionado me sinto com mais alívio... porque vem um ventinho, um geladinho. Quando vou para o "Nascer Saudável", para o espaço, demora um pouco mais porque tenho que pegar ônibus. Tenho que ir até uma estação de metrô, desço e pego um trem.

P. - E como é esse percurso? Você sai do Tatuapé e vai até aonde?

N. - São dois caminhos que posso fazer. Tem um que vou até a Vila Madalena, faço baldiação, pego linha vermelha, linha amarela e linha verde ou linha vermelha, linha azul e linha verde... e depois eu pego um ônibus que é rapidinho... sete minutos, dez minutos no máximo chego no meu destino. Ou então pego a linha vermelha inteira, vou até a Barra Funda e pego um ônibus lá. Só que o ônibus demora um pouco mais e às vezes não compensa. Compensa fazer mais baldiações no metrô porque o ônibus é mais rápido do que pegar esse ônibus que às vezes demora. Então se eu chegar e ele tiver acabado de ir, vou esperar uns vinte minutos, nunca calculei, mas demora.

P. - E geralmente você leva quanto tempo mais ou menos?

N. - Uma hora.

P. - E você pega num horário que tem muita gente?

N. - Para ir no "Nascer Saudável, a gente já marca em horários que são tipo dez horas da manhã, que não é um horário tão cheio, então é tranquilo de ir, ou num horário da tarde... depois das nove, dez, é tranquilo, vou para qualquer canto de São Paulo, saindo da Zona Leste sem nenhum transtorno... e para voltar, independente da parte que estou de São Paulo... tem que chegar antes das seis na República porque senão não embarca. Já vi tumulto mesmo... já cheguei a ir em sentido contrário do que teria que ir para conseguir entrar no trem para ir para minha casa. Para voltar também depende de onde estou e do horário. Tenho uma aula na Enfermagem que acaba às seis horas. Aí não vou embora, eu fico na faculdade esperando dar sete e meia que sei que está tranquilo. Porque é um horário que vou perder...

uns quarenta minutos vão se transformar em mais de uma hora... até esperar, vir o trem. Eu me estresso muito com isso, vim de uma cidade que é muito pequena.

P. - De onde você é?

N. - Corumbataí, perto de Rio Claro, entre Rio Claro e São Carlos. Minha vida inteira fui para a escola a pé. Desde que me entendo por gente. Sempre fui a pé sozinha com um grupo de amiguinhas... então eu ia andando... nem dez minutos e eu já chegava. A gente vai bastante para Rio Claro, mesmo lá... você vai no centro... um trânsito, um farol que fecha...

P. - E há quantos anos você está morando em São Paulo?

N. - Desde a graduação, desde 2008 que vim para cá. Mas ainda me assusto, de vez em quando: Ai Meu Deus! Como tem tanta gente no mundo? A população da minha cidade inteira... nessa estação tem muito mais...

P. - Quantos habitantes?

N. - Quatro mil. Então eu acho um absurdo esse monte de gente. Aí eu me estresso. Sinto muito o cheiro... não deveria ficar pensando assim... fico em um conflito.

P. - O que você costuma fazer durante o teu trajeto?

N. - Pensando... Não gosto muito de ouvir fone porque parece que fico muito alienada do mundo e tenho uma sensação que não vou ouvir se acontecer alguma coisa. Tento ficar atenta à tudo, não gosto de usar fone no transporte dentro de São Paulo, uso na viagem quando volto para o interior porque aí é um ônibus intermunicipal... escuto e durmo... mas aqui eu leio algumas coisas, dependendo se estou com algum livro, mas depende para onde estou indo. E depende muito da leitura... ler em pé eu não consigo, não sou daquelas pessoas que vão lendo em pé.

P. - E nem sempre você vai sentada?

N. - Para sentar não é sempre, quando consigo e ainda tem um trajeto, se eu tiver um livro, vou ler. Mas na grande maioria das vezes nem dá, até ando com um livro... hoje estou com o material do mestrado, mas ando com uns livrinhos menores... ou vou me organizando... vou para a aula ou vou para o atendimento... vou pensando nesse atendimento, nessa aula, como vai ser...

P. - E como você se sente nesse trajeto?

N. - Depende, depende desses horários. Se estou no horário de pico fico pensando o porquê estou aqui... essas pessoas... a situação... é o transporte, o direito de todo mundo... e você passa por tanta violência... o povo te empurra... fico me sentindo meio mal. Mas ao mesmo tempo quando estou em um horário

tranquilo penso como é legal o metrô, você vai e chega nos lugares e funciona... consigo ir de um lado para o outro de São Paulo em pouco tempo.

P. - Você consegue ver alguma coisa bonita nesse trajeto que você faz?

N. - Uma coisa que gosto bastante é de observar, e no metrô ainda fico um pouco frustrada porque não dá para você ver esse movimento da cidade, porque é tudo por baixo. Mas quando estou andando de ônibus, mesmo que esteja cheio... Já andei bastante de ônibus, hoje não uso muito por causa dos lugares que vou... é só para ir no "Nascer". Mas na época da graduação eu usava muito mais. Eu ia para uns estágios nos confins da Zona Leste. Eu sempre ia observando a cidade... essa coisa para onde você está indo, o que você vai observar... sai de uma região e passa na praça, vê as pessoas... gosto de observar bem as pessoas... os estilos mesmo, as roupas, os jeitos, se a pessoa está lendo alguma coisa. Um dia vi um cara escrevendo um poema, tinha um caderninho bonitinho e estava numa concentração, escrevendo... queria saber da onde vem essa concentração... No metrô... as pessoas... o movimento... como as pessoas ficam, de ver a cidade mesmo... da pixação até os prédios... acho fantástico.

P. - E teve alguma vez algum acontecimento que te chamou atenção?

N. - Não lembro agora, acho que já aconteceu... esse cara escrevendo foi bem legal.

P. - O cara escrevendo poesia?

N. - É... não lembro mais para te falar... é ruim... dá branco... às vezes marca coisa ruim... uma vez uma amiga já ficou com roxo no braço de empurrarem ela, meio violento.

P. - Você acha que esse trajeto que você faz todo dia, interfere na produção da sua saúde?

N. - Eu acho. O trânsito aqui de São Paulo é uma das coisas que mais mudou... que eu mais senti diferença...quando vim para cá, mudou muita coisa, meu corpo parece que mudou. No começo da faculdade quando vim para São Paulo, eu saía da EACH e ia para a rodoviária, pegava trem, linha vermelha e linha azul, tinha vezes que chegava na rodoviária tremendo... era muita gente... você tem que andar e tem que ir... chegava no ônibus tremendo... hoje já lido melhor, mas ao mesmo tempo fico... acho que me controlo um pouco porque é fácil a pessoa explodir no trânsito ou no metrô. Fico pensando... as pessoas vêm lá de longe, acordam de madrugada... elas ficam nervosas, violentas... dá vontade de... vou falar um palavrão mas... dá vontade de falar: dá o meu espaço! Mas está todo mundo na mesma situação, não adianta sair berrando ou gritando, empurrando, porque não vai mudar. Teria que pensar em outras formas disso mudar... mas é uma coisa que fica dentro... você chega em um lugar e pensa: pronto, cheguei... mas fica uma tensão, uma coisa... acho que não seria nada biológico, mas uma coisa que parece que tem peso nas costas, uma coisa mais para o lado emocional... pelo menos me

afeta muito... quando vou embora, sexta-feira estou no ônibus, passando a Marginal, saindo de São Paulo, dá até um relaxamento.

P. - Quando você está saindo de São Paulo?

N. - Sim, indo para minha casa... estou indo embora...

P. - Mas você mora em São Paulo durante a semana?

N. - Moro. De segunda a sexta moro em São Paulo, tenho meu apartamento aqui, mas de final-de-semana vou para minha casa, minha segunda casa, ou para minha primeira casa... sempre fico nesse impasse... tenho as duas casas.

P. - O que foi que mudou tanto? Você falou que mudou muito quando veio para São Paulo... você consegue me dar alguns exemplos de coisas que mudaram?

N. - Coisas biológicas, como meu intestino. Eu não tinha problema para ir ao banheiro e de repente quando vim para São Paulo tive dificuldade. A respiração... nunca tive renite, coisas alérgicas... tinha gripe, nariz escorrendo... mas agora essas alergias... o tempo mudou meu nariz está assim...era uma coisa que não acontecia e quando vim para cá ficaram mais evidentes.

P. - Começaram a aparecer em você?

N. - Coisas que eu nem imaginava que fosse aparecer, e dessas coisas de você ter que lidar com as pessoas, de estar em um lugar que você não conhece ninguém... isso foi uma coisa que mudou... na minha cidade eu conheço todo mundo que tem lá, todo mundo da minha rua... e depois você vem para cá... às vezes eu cumprimento, falo Bom Dia e as pessoas me olham: por que você está dando bom dia para mim? Eu cresci cumprimentando todo mundo e você chega aqui e fala alguma coisa... existem muitas pessoas, as diversidades...

P. - Você acha que esse deslocamento que você faz interfere na sua produção de saúde?

N. - O que seria minha produção de saúde?

P. - No jeito como sua saúde está se dando, todos os dias, você acha que interfere... tem algum efeito no seu corpo? Acho que você disse isso... dor nas costas, dor no corpo...

N. - Pelo menos para mim não é uma coisa crônica, que persiste... ando muito com mochila, coisas pesadas, pasta, você fica toda apertada... quando chego no destino, dependendo do horário, chego mais cansada, parece que tudo fica mais difícil.

P. - Você acha que interfere na tua subjetividade?

N. - Ah, interfere... fico bem mais mal-humorada... tento me planejar e organizar para que isso não ocorra, fico pensando que não deveria estar nessa situação. Por que os políticos não constroem outras ligações do metrô para melhorar isso logo? Será que ninguém sente? Ninguém faz nada... possibilidade de mudar... porque sempre saio... respira fundo e vai... porque não tem como não ir. Como hoje... já fiquei pensando... essa fila... é bem chato mesmo... interfere... Aquela hora que você me ligou eu estava no metrô, nem sei se fui meio grossa é que não gosto de falar no metrô... não escuto direito... você tem que ficar correndo. Em São Paulo, se você sai de casa cinco minutos antes ou depois, já era, porque você pega o metrô mais cheio, tem que sair muito mais cedo de casa. Tenho uma aula sexta-feira de manhã, lá na Escola de Enfermagem, começa às nove horas, teoricamente teria que sair às oito e vinte que chegaria às nove horas. Eu saio sete e meia e oito e dez já estou lá e vou tomar café numa padaria... espero dar o horário. Senão fico muito mais estressada...

P. - Porque tem mais gente nesse horário... E como você sente que chega para seus encontros de trabalho? Que são encontros de produção em saúde...

N. - Isso é uma coisa bem interessante porque como tenho essa flexibilidade, sempre tento marcar em um horário que eu sei que vai ser mais tranquilo. À tarde ou no final da manhã, depois das dez... ou logo no começo da tarde, para não se estender muito também... eu penso nisso... não deveria pensar nisso, mas se eu marcar em horário ruim para mim...

P. - Você tenta se expôr menos aos horários de fluxo, de pico, da cidade?

N. - No último atendimento que fiz, se estendeu mais do que o planejado, não tem muito horário, a gente vai na casa... é outro tipo de acordo... o atendimento é mais demorado... Para mim um bom atendimento não tem que ser pautado em hora... Na hora que olhei no relógio já eram cinco horas... vou chegar na Sé quase seis horas... vou pegar aquele trânsito, mas tento não interferir... depois ela me convidou para um chá, tive que tomar um chá... foi super gostoso, acabei saindo da casa dela mais tarde... depois respiro fundo... vou ter que pegar esse trânsito, esse metrô cheio.

P. - Tem algum encontro que você chega e percebe que está diferente?

N. - Eu me conheço, tento abstrair... hoje a aula acabou mais tarde.

P. - Acabou agora às seis horas?

N. - Sim, acaba sempre às cinco horas... chego no metrô no máximo às cinco e meia... pego carona de carro e desço no Butantã... chego na República bem antes das seis... ainda é tranquilo... para vir para cá eu sabia que pegaria trânsito, mas tudo bem... Mas no momento que estou lá... aquele monte de gente... mas depois fazer o quê? Não vou viver mais se eu ficar pegando essas situações... cheguei e já estava tudo bem... tento fazer isso. Essa coisa do físico... mas, por enquanto, felizmente, nenhuma coisa crônica.

Fico pensando naquelas pessoas dos vagões especiais, mulheres grávidas, idosos, pessoas com deficiências... um dia torci meu pé e ele estava enfaixado, tive que pegar metrô nesse horário, cheguei no Tatuapé e fui no preferencial... estava pior. Tenho uma boa saúde e já sofro... imagina um idoso que vai em pé... deve ser bem pior para eles.

Participante S. (encontro realizado dia 29/05/2013)

Priscila - Qual o teu trabalho?

S. - Oficineiro do CAPS.

P. - Você é artista também?

S. - Sempre fui professor, sou professor há quatorze anos. É minha primeira experiência com saúde mental.

P. - Você se formou em?

S. - Artes Cênicas. Fiz Sociologia também.

P. - Qual o trajeto cotidiano que você faz da tua casa até o trabalho?

S. - Eu moro na rua xxx³⁹, ando até a Nove de Julho, lá eu pego um ônibus que me deixa próximo do Paissandú... pego um ônibus que me deixa bem próximo do CAPS. Demoro cerca de cinquenta minutos para chegar aqui.

P. - Antes você morava...

S. - Antes eu morava em Heliópolis... era quase duas horas de caminhada, eu andava dois quilômetros, depois pegava um trem...

P. - Você andava dois quilômetros para pegar o trem?

S. - Sim, andando. Do trem eu pegava um para o Brás, pegava linha vermelha, descia na Barra Funda e pegava um ônibus para vir para cá. Isso indo e voltando, eram quase quatro horas da vida no ônibus.

³⁹ Preferimos preservar o nome da rua em que reside o entrevistado.

P. - E quanto tempo você ficou fazendo esse deslocamento?

S. - Cinco meses.

P. - Depois você mudou...

S. - Fui para a rua xxx que é próximo da Paulista e mudou o itinerário... antes de eu saber que tinha dois ônibus, eu também pegava o metrô e era muito mais desgastante... e tinha um fluxo muito mais intenso... e o ônibus não... é sossegado na ida e na volta, a não ser quando chove. Ontem, por exemplo, eu peguei o Ana Rosa. Eu também tenho duas formas de vir trabalhar... a primeira é pegando dois ônibus na Nove de Julho e a segunda é pegar o Ana Rosa indo para lá... Brasilândia... vem direto e me deixa próximo do CAPS. Ontem eu peguei ele para ir para a Paulista... estava um congestionamento enorme por causa da chuva, enfim... tive que descer e pegar um metrô... tava nas Clínicas... e peguei metrô para ir para a Brigadeiro porque estava terrível o trânsito.

P. - O que você faz durante o teu trajeto?

S. - Eu ouço música. Adoro arquitetura, fico maravilhado... não sou de São Paulo... essas coisas gigantescas... basicamente ouço música e vejo as paisagens.

P. - De onde você é?

S. - Sou do Amazonas.

P. - Ah, e há quanto tempo você está em São Paulo?

S. - Dois anos.

P. - E como tem sido viver essa diferença de deslocamento? Você tinha esse deslocamento todo lá também?

S. - Na verdade não, lá era completamente diferente. Lá eu tinha locomoção, tinha moto e não tinha problema de transporte público. Aliás, o sistema público de transporte de Manaus é um milhão de vezes pior do que o daqui. Aqui você não passa cinco minutos em uma parada de ônibus, lá você espera quarenta e cinco. Eu sempre fui apaixonado por São Paulo, então tinha que estar aqui. Eu nunca sonhei com Manaus... todo o tempo que morei lá... fui criado aqui... fui para lá e sempre sonhava com São Paulo. De uma certa forma estava pré-destinado a vir para cá. Já trabalhei, por exemplo, no Rio, em Campo Grande, eram duas horas indo, duas horas voltando... nessas quatro horas eu pensava: minha vida está passando e eu aqui nesse ônibus... todo dia... passou.

P. - E como você se sente no seu trajeto?

S. - Me sinto bem confortável, principalmente nesse novo. Passo pelo Paissandú, Anhangabaú, Galeria do Rock, Olido, teatro, igreja... Sigo um conselho do Antônio Abujamra: faça um novo trajeto, vá de um jeito diferente, veja outras paisagens. Procuro dar uma diferenciada. Às vezes desço no Terminal Bandeira e vou andando até o Paissandú... admirando tudo... se estou com pressa vou direto... procuro não ficar sempre igual o cavalo, com uma crina... não dá.

P. - E o que você observa nesse trajeto que você faz?

S. - Coisas que não teriam na minha cidade: muitos helicópteros, arquitetura moderna misturada com a antiga, como é gigantesco o centro, as pessoas, eu reparo tudo...

P. - E você é de uma pequena cidade do Amazonas, não é de Manaus...

S. - Sou de Manaus. E eu conheço pessoas no trajeto... sempre.

P. - Você faz amigos?

S. - Não, alguns nunca volto a encontrar, mas como sou muito comunicativo, às vezes é um papo que rola de quarenta minutos... é a viagem... sou muito aberto às possibilidades, e como venho de uma cidade pequena, não tenho aquele receio que tem o paulistano... de não vou me abrir tanto... ah, eu converso mesmo! E às vezes para mim é uma satisfação enorme... sei que muitas vezes nunca mais vou ver, mas valeu a pena aquele momento, acrescentou algo na minha vida e tenho certeza de que aquele que sentou... na vida da pessoa também... e isso acontece demais.

P. - E teve alguma história que te marcou dessas conversas?

S. - Teve várias. Vou contar uma. Assim como trabalho em CAPS, não tenho distinção de pessoas que podem se aproximar de mim, de forma alguma, as mais simples sempre são as mais acessíveis. Chegou uma vez um senhor, parecia alcoolizado, mas não estava, era a forma como ele falava... a cidade maltratou muito ele... e eu dando atenção à ele, não reparei que tinha uma terceira pessoa... e assim que deixei o papo com a primeira pessoa, a segunda pessoa já se encaixou: que legal isso que você está falando! E continuou... e contei dos meus projetos pessoais, contei que sou produtor cultural, que tenho alguns projetos prontos e ele falou que trabalhava numa grande empresa que financiava esse tipo de projeto.

P. - Esse senhor?

S. - O senhor era o que eu achava que estava bêbado...

P. - A terceira pessoa?

S. - A terceira pessoa que entrou no contexto... aí já foi para outra coisa... o papo com ele era mais de psicólogo mesmo... quanto tempo você está aqui... e era uma pessoa com o português... bem complicado a situação dele em São Paulo. Ele se despediu e o terceiro se meteu no meio por causa da atenção que dei para o primeiro... foi uma química e hoje em dia é um amigo meu, esse terceiro, e temos alguns projetos em comum. E me indica coisas que posso fazer, da mesma forma eu com ele, nunca fiz porque ele tem mais informação nesse sentido, mas é uma troca... o senhor nunca mais encontrei... mas enfim, essas coisas são inexplicáveis. Ontem quando estava indo para a Paulista, tinha uma menininha bonitinha do meu lado, mas não era só porque ela era bonitinha não... todo mundo desceu do ônibus e ela falou assim: vou descer no próximo metrô porque vou para a Brigadeiro. Eu falei: também vou. Foi o gancho, a gente começou a conversar e ela me falou da formação dela, que morava em Minas, estava aqui atrás de emprego, que o campo dela não estava muito bom, começou a falar que fazia Direito, aí falei que eu era sociólogo, tinha feito Artes Cênicas e estava querendo fazer uma outra coisa... uma troca de figurinhas muito saudável... e a gente foi no mesmo caminho até quase chegar em casa... a gente desceu a Brigadeiro, ela virou no Extra e eu virei para o outro lado. Foi super gostoso.

P. - Esse trajeto que você faz produz alguma coisa na tua saúde?

S. - Tenho certeza. Eu tive uma tosse nesse tempo que estava muito seco, não choveu, eu estava preocupado porque passou de um mês... sou fumante, mas não era do cigarro... era poluição mesmo. De noite tenho crises de tosse e nunca tive problemas assim, estou tendo aqui por causa da poluição, mas francamente não me incomoda tanto. As qualidades que São Paulo tem suprem os problemas.

P. -A poluição que você está exposto no trajeto que você faz?

S. - Sim, passo pelo meio do trânsito, congestionamento muito intenso.

P. - E na tua subjetividade, você acha que tem algum efeito?

S. - Eu não sei. Procuro não ficar muito metódico, deixo o vento me levar, no trajeto geralmente vou pensando no que vou fazer, mas isso não me impede de conversar com alguém, desviar o caminho. O caminho que vou geralmente têm coisas que preciso... vou pensando nas coisas que vou bolar no dia. Uma vez perguntei para a uma colega: como você faz os planejamentos das aulas? Faço no caminho... Tenho muita coisa de material, fica tudo arquivado.

P. - Arquivado onde?

S. - Na minha cabeça... vou procurando meu arquivo pessoal... então o tempo que vou, vou pensando nisso.

P. - Como que você acha que você chega para os seus encontros de trabalho, que é um trabalho de produção em saúde?

S. - Vou puxar um pouco o saco do CAPS. Não tem lugar melhor do que aqui. É o primeiro emprego que tenho vontade de sair da cama, tomar um banho, sempre chego mais cedo e saio mais tarde. Eu gosto do que faço, adoro. Muita gente me diz que o tempo de trabalho em um CAPS é prejudicial para a cabeça, mas no momento, para mim, é só satisfação. Tenho prazer em encontrar com o paciente, fazer os meus grupos. Tenho enorme prazer de gostar de praticamente toda a equipe, digo praticamente porque sempre tem alguma desavença, porque não existe universo perfeito. Mas nunca me senti tão bem, tão acolhido.

P. - Então você acha que esse deslocamento não interfere no jeito que você chega, não te incomoda?

S. - Não, o que me incomoda é o trânsito, é uma cidade muito grande, não comporta, qualquer baquizinho vira um inferno, chove, vira um inferno... qualquer coisa... são estressantes... mas chego aqui já limpo do que vem de fora, procuro manter um distanciamento que já fazia no teatro, acabo uma apresentação e o personagem fica ali, acabo meus grupos aqui e o Rodrigo oficineiro fica aqui... e coisas que acontecem com outras pessoas... envolvem muito mais diretamente. Então é uma coisa que procuro me distanciar, até porque como sou oficineiro não faço coisas que dão mais vazão ainda para você se envolver: acolhimento, por exemplo.

P. - Acolhimento você não faz?

S. - Não, não porque não é da minha alçada, mas acredito que se eu ganhasse mais não teria problema nenhum em fazer. Só não faço por questão de hierarquia e da xxx⁴⁰... não dá, a nossa luta é para que isso mude, seja mais valorizado e conseqüentemente tenha um trabalho mais abrangente.

P. - Obrigada.

⁴⁰ Aqui o entrevistado cita a Organização Social que o contratou e que faz a gestão do serviço.

Apêndice 2 - Modelo do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Escola de Artes, Ciências e Humanidades

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título da Pesquisa: Trajetos de cidade - cartografias de saúde e subjetividade

Pesquisadora: **Priscila Tamis de Andrade Lima**

Orientadora: **Elizabete Franco Cruz**

Natureza da pesquisa: A Sra. (Sr.) está sendo convidada(o) a participar desta pesquisa que tem como finalidade compreender os efeitos do deslocamento cotidiano na cidade de São Paulo na produção de saúde e subjetividade das pessoas.

Participantes da pesquisa: Os participantes serão trabalhadores da saúde que percorram um trajeto mínimo de uma hora de duração de suas casas até o trabalho, em transporte público.

Envolvimento na pesquisa: Ao participar deste estudo a Sra. (Sr.) permitirá que a pesquisadora **Priscila Tamis de Andrade Lima** de **RG: 43.076.274-4** use o material produzido para compor o documento de dissertação do curso de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política, da Escola de Artes, Ciências e Humanidades, da Universidade de São Paulo, como exigência para obtenção do título de Mestre em Ciências. A Sra (Sr.) tem liberdade de recusar-se a participar e ainda recusa-se a continuar participando em qualquer fase da pesquisa, sem qualquer prejuízo para a Sra. (Sr.). Sempre que quiser poderá pedir mais informações sobre a pesquisa através do telefone ou e-mail da pesquisadora do projeto.

Sobre o processo metodológico: Será realizado um encontro de aproximadamente duas horas de duração. Através do método de grupo focal, realizaremos uma roda de conversa na qual a pesquisadora irá escutar as experiências dos participantes em seu trânsito-trajeto cotidianos. O encontro será gravado em áudio e vídeo.

Riscos e desconforto: A participação nesta pesquisa não traz complicações legais e os procedimentos utilizados não oferecem riscos à dignidade dos participantes.

Confidencialidade: Todas as informações coletadas neste estudo são estritamente confidenciais. Somente a pesquisadora e a orientadora terão conhecimento a quem pertencem os dados.

Benefícios: Ao participar desta pesquisa a Sra. (Sr.) não terá nenhum benefício direto. Entretanto, esperamos que este estudo possibilite reflexões e problematizações aos seus participantes, de modo que esta conversa reverbere em seus modos de existência. A pesquisadora compromete-se a divulgar os resultados obtidos. Espera-se também que o estudo possa trazer uma contribuição acadêmica fortalecendo o campo de conhecimento da mudança social.

Pagamento: A participação no estudo é voluntário e o Sra. (Sr.) não terá nenhum tipo de despesa para participar desta pesquisa, bem como nada será pago por sua participação.

Após estes esclarecimentos, solicitamos o seu consentimento de forma livre e esclarecida para participar desta pesquisa. Portanto, preencha, por favor, os itens que seguem.

Obs: Não assine esse termo se ainda tiver dúvida a respeito.

Consentimento Livre e Esclarecido

Tendo em vista os itens acima apresentados

Eu, _____ fui informada(o) dos objetivos da pesquisa acima de maneira clara e detalhada e esclareci minhas dúvidas. Sei que em qualquer momento poderei solicitar novas informações e retirar-me do estudo. A pesquisadora Priscila Tamis de Andrade Lima e a orientadora Elizabete Franco Cruz certificam-me de que todos os dados desta pesquisa serão confidenciais.

Em caso de dúvidas poderei entrar em contato com a pesquisadora Priscila Tamis de Andrade Lima no telefone ----- ou e-mail: priscilatamis@gmail.com (São Paulo - Brasil) ou com a orientadora Elizabete Franco Cruz, email: betefranco@usp.br

Declaro que concordo em participar desse estudo. Recebi uma cópia deste termo de consentimento livre e esclarecido e me foi dada a oportunidade de ler e esclarecer as minhas dúvidas.

Nome	Assinatura do Participante	Data
------	----------------------------	------

Nome	Assinatura do Pesquisador	Data
------	---------------------------	------

Nome	Assinatura do Orientador	Data
------	--------------------------	------

Apêndice 3 - Vídeo-ensaio: *Fazer o dia em SP.*

<http://www.youtube.com/watch?v=pWBa2UIBE08>