

FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA E POLÍTICA DE SÃO PAULO

II SEMINÁRIO DE PESQUISA DA FESPSP

Corpo e Metal: Impactos na vida cotidiana dos usuários do metrô de São Paulo

Thiago da Silva Prada *

Resumo

A pesquisa em andamento procura verificar no cenário atual da mobilidade urbana, para além dos olhares sobre o planejamento urbano e questões técnicas sobre transportes, um enfoque social no sofrimento da população que se utiliza dos transportes públicos na cidade de São Paulo, mais especificamente o sistema metroviário. Sendo assim, os objetivos desta pesquisa são verificar quais os impactos que a vivência diária no transporte público produz e que práticas os usuários utilizam para resistirem ao sofrimento diário.

Palavras-chave

Vida cotidiana; resistência; corpo; sofrimento.

Introdução

Este trabalho refere-se a uma pesquisa de mestrado em andamento, iniciado no primeiro semestre de 2013 na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, no programa de Ciências Sociais, que pretende realizar uma apreensão dos impactos do deslocamento na cidade pelo uso do transporte público, especificamente o metrô, conjuntamente com outros tipos de transporte, que gera na vida cotidiana dos usuários, o sofrimento causado por esse deslocamento que se estende por horas diárias, pela circulação no interior das estações e vagões de metrô e, por fim, que práticas de resistência são criadas para lidar com todos estes fatores.

Como se trata de uma pesquisa em andamento, o objetivo deste trabalho é tão somente apresentar o olhar que se pretende lançar sobre este fenômeno, sem pretensões de mostrar resultados ou metodologias, colocando algumas ideias teóricas,

conexões possíveis entre autores, lançando algumas indagações, reflexões e possibilidades de revisão a partir de críticas bem vindas a esta pesquisa.

Este trabalho irá apresentar uma contextualização da mobilidade urbana na cidade de São Paulo para situar o terreno de trabalho desta pesquisa, mostrando alguns enfoques sobre a questão proposta da pesquisa para justificá-la, apresentação

de alguns autores e suas teorias que servirão de sustentação principal para o trabalho, e, por fim, relações possíveis de estabelecer, dentro das teorias apresentadas com

*Formado em Psicologia pela UNIMARCOS - Especialização em História e Filosofia pela Universidade Metodista de São Paulo. - Especialização em Socio Psicologia pela FESPSP. - Mestrado em Ciências Sociais na PUC SP.

Segundo Duarte, “o transporte deve ser um assunto mais político do que técnico, uma vez que decisões do governo em diferentes escalas, da nacional à local, repercutirão na qualidade de vida da população, de acordo com o modelo adotado” (DUARTE, 2012, p.12) , sendo assim, esse trabalho pretende trazer uma outra abordagem para além da gestão técnica e também da mobilidade urbana, ou seja, buscaremos compreender sobre o sofrimento da população no transporte público.

A natureza desta pesquisa possui, portanto, caráter sociológico, ou seja, procura analisar os impactos na organização da vida da população paulistana, considerando o tempo despendido e a precariedade do serviço, superlotação e os efeitos que isso provoca, relacionando assim as áreas da mobilidade, sociologia e antropologia urbana.

Cenário da mobilidade urbana na cidade de São Paulo

Alguns indicadores trazem um panorama geral das condições do transporte metroviário e as dificuldades pelas quais passam seus usuários, contribuindo para uma compreensão parcial das condições adversas às quais estes usuários estão submetidos cotidianamente.

Segundo reportagem da Folha de S. Paulo, são 4 milhões de passageiros em média que circulam em São Paulo, sendo o metrô que possui a maior lotação do mundo e segundo os dados da Confederação Nacional de Transportes (CNT) em 2011 foram mais de 800 milhões a utilizarem este transporte ao longo do ano.

Em 2012, segundo a pesquisa do instituto DataFolha, a média de pessoas por metro quadrado na linha 3-Vermelha chegou a ser 8, sendo juntamente com a linha 1-azul as mais lotadas do sistema metroviário, no entanto, em uma entrevista para a Folha de S. Paulo o diretor de Comunicação e Imprensa do Sindicato dos Metroviários

de São Paulo afirma que o número de pessoas por metro quadrado pode chegar até 11 usuários, quando o nível de conforto da média anual deveria ser 6 pessoas por metro quadrado segundo a OMS.

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

A ONG Rede Nossa São Paulo publicou uma pesquisa na semana nacional do trânsito, acerca da mobilidade urbana de São Paulo que traz mais alguns indicadores importantes. Essa pesquisa contou com 805 entrevistados e destes 60% dos paulistanos consideram o metrô como solução de mobilidade, o que revela a crescente importância dada cada vez mais ao transporte coletivo, já que também 41% dão destaque para os ônibus, visto que em 2012, 73% das famílias com renda até 2 salários mínimos não possuíam automóvel, necessitando, portanto, do transporte público, o que ratifica também os dados contidos no documento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), “Cidades: mobilidade, habitação e escala, uma chamada à ação”, na qual o transporte coletivo corresponde a 56% das viagens.

Um dado importante é o tempo médio de deslocamento diário que caiu um pouco em relação a 2011, que era de 2h49, mas que permanece alto em 2012, sendo de 2h23. O tempo médio diário de deslocamento para realizar a atividade principal fica em 1h34. Porém, é possível pensar que esse tempo pode chegar até o dobro considerando baldeações, utilizações de outros transportes como os ônibus e trens, e que as populações das regiões mais periféricas são as mais penalizadas ainda por esta situação.

Em relação ao uso diário dos transportes públicos, 59% utilizam mais de um meio entre a pé, bicicleta, lotação, carro, moto e metrô, o que revela a crescente demanda por maior integração entre todos os transportes coletivos e, por isso, 78% dos entrevistados disseram que o corredor de ônibus e metrô deve receber modernização e expansão.

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

Em relação ao metrô, é seu próprio desenho tardio, a reboque do desenvolvimento dos bairros da cidade, seu maior limitador. Em vez de indicar e estabelecer os eixos estruturais da cidade, configurando e direcionando seu crescimento de modo adequado

para o desenvolvimento urbano sadio e socialmente equilibrado, as linhas de metrô vêm sendo construídas onde há demanda de público e ausência de alternativa de transporte. Esse caminho explicita que a lógica do crescimento da cidade, muitas vezes, fez-se por pressões e articulações do mercado imobiliário, que levara a cidade a crescer em tal ou qual direção, nem sempre correspondendo a direcionamentos dos responsáveis pelo desenvolvimento socialmente equilibrado da cidade. (DUARTE, 2008, p. 134).

A partir das informações supracitadas a respeito da realidade atual da mobilidade urbana na cidade de São Paulo, se faz necessário verificar os dados que existem acerca do sofrimento dos usuários do metrô diante dessa realidade como a arquiteta e urbanista Ermínia Maricato em um artigo na Carta Maior, diz

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

Seguindo estes dados, na pesquisa de Thielen & Grassi, acerca do sofrimento no espaço urbano, especificamente voltado para o transporte individual e o trânsito, elas dizem que,

O trânsito como foco de análise da mobilidade urbana permite identificar a expressão do sofrimento humano que adquire proporções de catástrofe no Brasil. O trânsito é um dos principais problemas de saúde pública, sendo responsável por dois terços dos internamentos nos setores de ortopedia e traumatologia dos hospitais (...) É importante registrar que além das fatalidades há um número mais expressivo ainda de sequelas físicas e emocionais não mensuradas. (THIELEN & GRASSI, Mobilidade e sofrimento urbano: imersão no urbano, s/d, p.3).

É justamente dessas “seqüelas emocionais” que as autoras citam, que se trata este trabalho também, ou seja, a dimensão do sofrimento nos espaços de deslocamento urbano e no próprio deslocamento tomados por uma perspectiva social e referentes neste caso, ao transporte público.

Uma viagem aos subterrâneos e entre passagens

Esse estudo pode e deve percorrer o grande espaço que vivemos que é a cidade. Em seu diagrama existem múltiplos fluxos complexos de moradias, pólos econômicos, a geografia, centros culturais e um fator cada vez mais atual que é a expansão da cidade, o constante crescimento populacional como é o caso da cidade de São Paulo e com isto, uma maior necessidade de deslocamento utilizando meios de transporte público ou particular.

No entanto, mais do que percorrer a cidade, será necessário adentrar o interior da cidade rumo ao seu subterrâneo e espaços contíguos, pontos de ônibus, terminais, nas estações, catracas, filas, vagões do metrô, túneis. Estes são os locais de passagem que é preciso se deter atualmente para compreender os obstáculos pelos quais passam os usuários e também apreender os acontecimentos cotidianos que trazem os problemas de saúde, da mobilidade e também sociais.

A questão do espaço aqui é central, e Foucault em uma entrevista destaca a importância de se estudar o espaço:

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

Se Foucault trabalha a noção de espaço enquanto local de redes de poder, conjugados através da organização espacial e arquitetural afins de observação, vigilância e controle dos indivíduos, onde atravessam questões econômicas-políticas, o antropólogo Marc Augé trabalha a noção de não-lugar, ou seja, locais que foram configurados na atualidade do que ele chama supermodernidade, locais que não existiam anteriormente enquanto possibilidade de estudos etnográficos, e que nesta supermodernidade, que ele assim chama devido ao acúmulo quantitativo e qualitativo de experiências do espaço e do tempo no momento atual, existem enquanto locais de transição, circulação e estadia temporária de pessoas e bens.

O não lugar se opõe ao lugar antropológico, que Augé relaciona à identidade, relação e história, são locais de passagem, espaços de transição e circulação dos viajantes, passageiros, das compras e sem nenhuma ligação de identidade, não

somente os indivíduos que aí circulam são passageiros como o próprio não lugar é terra de ninguém, nada e ninguém permanecem nele,

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

Será realizada, portanto, uma tentativa de pensar as estações do metrô e o meio de transporte em si, cada um dos vagões, em seu deslocamento, como um não lugar, composto tanto por um controle geral do deslocamento da população como, sobretudo, ocupando um não lugar em que um usuário fica “esperando, obedece ao mesmo código que os outros, registra as mesmas mensagens, responde às mesmas solicitações. O espaço do não lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas sim solidão e similitude” (AUGÉ, 2012, p. 95).

É pensar o cotidiano que trespassa estes não lugares, o cotidiano das viagens e deslocamentos diários da população em um meio de transporte público deficitário em detrimento do transporte individual, onde não existem relações, singularidades, mas sofrimento, a imersão na multidão sem rosto dia após dia, e pensar, enfim, os efeitos que geram na vida destes usuários a vivências nestes não lugares diariamente nas suas práticas fora desses lugares e como resiste a elas.

O cotidiano dos subterrâneos e as resistências

Pensar o espaço dos não lugares é pensar o vivido nestes espaços e para além deles, os impactos que as vivências diárias neles provocam. Disso decorre que o cotidiano é fundamental, sobretudo no que se refere às práticas cotidianas, por isso o historiador e antropólogo Michel de Certeau com sua obra “A Invenção do Cotidiano” torna-se imprescindível para esta pesquisa.

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

As práticas cotidianas em Certeau são divididas em dois conceitos centrais: as estratégias e as táticas. A primeira se refere a um lugar próprio do sujeito que é capaz de articular desse lugar próprio suas relações e força e poder com o fora, a exterioridade. No caso da tática não há esse lugar próprio do sujeito, ele lida com o espaço que lhe é imposto, que habita, transita e opera em lutas, manobras e reapropriações, aproveitando-se de falhas na conjuntura de um dado poder para operar resignificações, é o campo da tática do que seria considerado o fraco, logo,

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

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

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

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

As disciplinas, organizando as “celas”, os “lugares” e as fileiras criam espaços complexos: ao mesmo tempo arquiteturais funcionais e hierárquicos. São espaços que realizam a fixação e permitem a circulação; recortam segmentos individuais e estabelecem ligações operatórias; marcam lugares e indicam valores; garantem a obediência dos indivíduos, mas também uma melhor economia do tempo e dos gestos. São espaços mistos: reais, pois que regem a

disposição dos edifícios, de salas, de móveis, mas ideais, pois projetam-se sobre essas organizações caracterização, estimativas, hierarquias. (FOUCAULT, 2007a, p. 126).

Arriscando pensar a problemática de um “suplicio” em nossa realidade atual, talvez o resultado final dos efeitos provocados por essa situação deste constrangimento diário às condições precárias no transporte público seria semelhante ao que prescreverá a disciplina: o cansaço sempre presente, a docilização e uma impotência do corpo e da alma, é um corpo social (a população usuária do transporte) pacificado e conduzido, que em algumas situações problemáticas no transporte irrompe em violência, ira, o que nos leva ao próximo autor que servirá de espinha dorsal para esta pesquisa, trabalhando a questão da subjetividade em relação aos afetos e impotência.

O corpo e o metal: no estômago das feras de metal

Diariamente, milhões de pessoas são “engolidas” em seus trajetos pelas máquinas de transporte da cidade em carros, ônibus, metrô ou trens e esse uso diário do transporte público que é deficitário, traz uma relação que, longe do conforto, nos remete a sermos devorados, espremidos e deslocados pelos subterrâneos da cidade. Há um confinamento diário, em relação aos mecanismos de deslocamentos, confinamentos no interior de vagões e carros que comprimem muitas vezes de forma dolorosa os corpos das pessoas que os utilizam, seja pela superlotação, pela forma com que são fabricados ou pela longa permanência na mesma posição, seja em pé ou sentada, provocando física e subjetivamente um sofrimento.

Para abordar a questão do sofrimento no aspecto de uma subjetividade contemporânea sem cair em um subjetivismo epistemológico e psicológico ou, em outro extremo, realizar uma análise baseada em dados de pesquisas estatísticas de qualidade de vida, a questão será abordada por um viés inteiramente diferente: a filosofia de Benedictus de Spinoza, do século XVII, sobretudo sua ciência dos afetos.

A teoria da afetividade humana de Spinoza poderá dar uma base para um olhar diferente para a problematização do subjetivo na pesquisa sociológica e antropológica, bem como servirá de articulação e conexão com os outros autores deste trabalho citados anteriormente.

Na sua obra magna "Ética", Spinoza pretende realizar uma investigação à maneira dos geômetras acerca de Deus (ou substância) e sobre os seres humanos, buscando compreender as causas da servidão humana, em que os homens crêem

serem livres, mas, não o são, submetidos às superstições religiosas, tiranias teológicas e políticas, desconhecimento das causas de suas paixões, sendo por estas dominados.

Nesta pesquisa o foco estará centrado na questão da afetividade humana e suas resistências, mas dado o caráter de demonstração geométrica de Spinoza, para compreender sua teoria dos afetos é preciso compreender a totalidade de seu pensamento para abordar mais especificamente o motivo pelo qual será utilizado esse pensamento e como ele funciona, sendo assim, considerando os limites de apresentação geral desse trabalho das relações teóricas, será apresentada de forma a pontuar rapidamente os pontos centrais da filosofia de Spinoza, afim de que possa ser mais bem compreendida a contribuição que a teoria dos afetos poderá oferecer a este trabalho.

A tese central da filosofia de Spinoza é a de que existe uma única substância infinitamente infinita, causa de si mesma, denominada Deus, que possui infinitos atributos, do qual conhecemos apenas dois, a extensão e o pensamento, de onde todos os seres são modos e modificações desses atributos de Deus. Para além de toda ruptura que Spinoza realiza com a tradição teológica e filosófica acerca de Deus, que não cabe aqui, existe uma outra consequência, necessariamente, que será também uma ruptura e crítica radical ao pensamento instaurado com Descartes acerca da dualidade entre pensamento/alma e corpo, que seriam duas substâncias de natureza distintas, o que levará à grande dificuldade de Descartes na elaboração da relação entre corpo e alma. Entretanto, Spinoza supera essa tradição e problema graças a elaboração do paralelismo, no qual mente (ou alma) e corpos estão unidos sem uma hierarquia de um sobre o outro, pois a mente

É consciência dos movimentos, das mudanças, das ações e reações de seu corpo na relação com outros corpos, das mudanças no equilíbrio interno de seu corpo sob a ação de causas externas. A alma é a consciência da vida de seu corpo e consciências de ser consciente disso. Deixa de existir, portanto, o problema metafísico da união entre a alma e o corpo: é da essência da alma, por ser atividade pensante (ou, em nossa linguagem contemporânea, atividade consciente), estar ligada ao seu objeto de pensamento, o corpo. Melhor, à vida de seu objeto. Como demonstra a proposição 23, a alma só tem consciência de si através das modificações, dos movimentos, da vida ou das afecções de seu corpo. (CHAUI, 2005, p.56).

A partir disso é possível perceber que, as relações de cada ser com outros seres e coisas, se produzem essas modificações por conta das afecções do corpo, e estas,

por suas vezes, produzirão os afetos, que são justamente as ideias dessas modificações corporais, conforme Spinoza define,

Por afeto compreendo as afecções do corpo, pelas quais sua potência de agir é aumentada ou diminuída, estimulada ou refreada, e, ao mesmo tempo, as ideias dessas afecções. Assim, quando podemos ser a causa adequada de uma alguma dessas afecções, por afeto compreendo, então, uma ação, em caso contrário, uma paixão (SPINOZA, 2008, Parte III, Def. 3)

Com efeito, a cada relação com outro ser ou outra coisa, as afecções, que são as mudanças percebidas no corpo, produzem um afeto, a ideia dessa modificação, que, por sua vez, se ramifica em dois tipos de afetos, ação e paixão, sendo que, no primeiro caso, somos causa adequada do afeto, ou seja, agimos conforme nossa natureza, enquanto que sendo paixão, por não sermos a causa adequada, mas sermos afetados e dominados por uma causa exterior, o afeto é uma paixão. Sendo assim, cada corpo é definido por suas múltiplas capacidades de afetar e ser afetado nessas relações, o que leva a outro ponto importante para Spinoza.

Lembrando que somos um modo finito da substância infinita que é Deus, cada ser é uma singularidade, pois a totalidade das coisas, do real, é a única substância que é Deus, sendo assim, cada um é uma parte que compõe esse real com sua própria singularidade e respectivas capacidades de afetar e ser afetado com certos corpos e coisas nas relações com estes, portanto, cada ser tem em si uma natureza que lhe é própria, a qual realiza um esforço para produzir relações que componham positivamente este corpo e afastar, ignorar, as relações que possam vir a decompor esse corpo, portanto, "cada coisa esforça-se, tanto quanto está em si, por perseverar em seu ser" (SPINOZA, 2008, Parte III, Prop. 6), e a este esforço Spinoza denominará de Conatus. Porém, esse esforço de preservação não é algo estático, mas dinâmico, busca-se o tempo todo novas relações de composição no real, procurando ser afetado positivamente, aumentando nossa potência para agir, sobre isto, o filósofo Laurent Bove em uma entrevista para a revista IHU On Line oferece sua análise particular acerca do Conatus enquanto estratégia de resistência pois,

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

A partir disso é possível indagar qual seria a necessidade de se pensar o conceito de Conatus enquanto estratégia de resistência nas múltiplas relações de composição e decomposição entre as coisas, e justamente aí se encontra a resposta, pois, para cada encontro a partir da singularidade de um ser, para cada afecção e afeto, como não há divisão, nem hierarquia entre corpo e alma, como visto anteriormente, aquilo que afeta o corpo afeta a alma, ou seja, relações de decomposição, afetam tanto o corpo quanto a mente, diminuindo a potência de agir deste ser singular, sendo assim,

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

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

Tem-se aqui um elemento chave e central para este trabalho, a saber, que a partir das relações com seres e coisas, e aqui pode-se incluir espaços físico, meios de transporte, locais de passagem e circulação, onde aquilo que aumenta nossa potência para a ação, nos leva mais próximo da liberdade e nos dá alegria, enquanto que aquilo que diminui nossa potência para agir nos dá tristeza, ou seja, o ponto aqui é: nas relações diárias, nas vivências cotidianas dos usuários de transporte, pode-se talvez inferir que existe um constrangimento diário e constante com as pessoas que se utilizam do transporte, esse constrangimento são relações que produzem afetos negativos, decomposições, que levam a dores, tristeza, melancolia e, conseqüentemente, a uma impotência cada vez maior para a ação, para buscar práticas de resistências, mergulhando cada vez mais naquilo que denominamos sofrimento anteriormente neste trabalho, o qual agora, pode-se vislumbrar de forma mais adequada, não se trata necessariamente de uma questão meramente subjetiva e, tampouco, de uma pesquisa geral, objetiva acerca de saúde e qualidade de vida, mas uma produção de afetos nas múltiplas relações na vida cotidiana.

Diante disso, no entanto, surge, aparentemente, um problema a ser resolvido: se cada ser é um modo finito da substância infinita, e, sendo cada um uma singularidade,

que se expressa e se relaciona de determinadas maneiras com outros corpos e coisas, ou seja, se compõe e decompõe nos bons e maus encontros segundo sua essência, sua singularidade na preservação do seu ser (conatus), e, nessas relações, tem sua potência para agir aumentada (alegria) ou diminuída (tristeza) e, por isso padece (sofrimento), se tornando presa da servidão, como se poderá falar neste trabalho, de um sofrimento geral da população usuária do transporte? Quer dizer: se cada corpo e mente é singular, e, portanto, possui suas especificidades de relação com as coisas e corpos, como é possível generalizar um padecimento/tristeza/sofrimento geral de uma multidão?

Aqui entra um outro elemento importante para este trabalho, que é o conceito de noção comum em Spinoza, segundo Deleuze,

A noção comum é a representação de uma composição entre dois ou vários corpos, e de uma unidade dessa composição. O seu sentido é mais biológico que matemático; ela exprime as relações de conveniência ou de composição dos corpos existente (DELEUZE, 2002, p.99)

Isto significa que, apesar da singularidade de cada ser, existem alguns elementos comuns em todos eles, a saber, que, por exemplo, ingerir veneno ou cair de um prédio de vinte andares a decomposição será fatal e irreversível, resultando na morte, portanto, existe a possibilidade de relações na vivência cotidiana urbana que provoquem um sofrimento de maneira geral em todas as pessoas que compõem a multidão diária que se utiliza do transporte coletivo, resultando assim no padecer e impotência crescente no cotidiano.

Supõe-se nesses processos subjetivos a marca no corpo e o corpo carregando esses afetos, o suplício de uma maneira nova e diferente daquela que foi trabalhada na obra Vigiar e Punir, um suplício de marca social do sofrimento físico e subjetivo, como diria Spinoza, um corpo impotente é uma alma impotente, ou seja, que cansaços, fadigas, dores existem em tais sujeitos, que impotências, que lutas e resistências operam diariamente para suportar a repetição das relações e maus encontros no cotidiano de trânsitos, apertos, problemas constantes, que corpos e subjetividades são produzidas ao longo do tempo e como isto afeta no seu cotidiano, até em simples afazeres.

Algumas considerações finais

Este trabalho não pode nem pretende haver uma finalização, visto ser um trabalho em progresso, o objetivo foi somente lançar alguns autores e ideias, relaciona-los e mostrar outros olhares possíveis no cruzamento entre mobilidade urbana, práticas na vida cotidiana, corpo e subjetividade. É verdade que não há nenhuma substância ou resultado visto que o trabalho encontra-se em processo de criação, produção e ainda intensa discussão acerca das possíveis relações, desvios e enfrentamentos de obstáculos, sobretudo em sua metodologia e relações entre autores.

Algumas conexões podem ser vislumbradas ao final deste trabalho de apresentação, entre as teorias dos autores aqui relacionados.

1) Mecanismos disciplinares e, sobretudo, de controles, que Foucault e, mais tarde, Deleuze (1992) elaboram, coexistem em nossa realidade e podem ser vislumbradas nos não lugares de Auge, com as vigilâncias, arquitetura, códigos de ordens, assim como estes não lugares também podem ser pensados como um espaço de relações afetivas negativas, que em si, permitem a produção da impotência e sofrimento social.

2) A elaboração de Spinoza do conatus, na perseverança de cada coisa em seu próprio ser, conforme visto em Laurent Bove, é uma relação dinâmica constante com outros corpos e coisas buscando uma resistência, o que nos levaria a pensar em Foucault e Certeau, cada um procurando, na prática filosófica, sociológica e antropológica as formas pelas quais se pode escapar, resistir ou enfrentar o poder, a servidão, constituindo outras formas de viver, maneiras de agir, se relacionar.

3) Também nestes autores se pretende uma superação do problema da relação indivíduo/sociedade, onde não existe a ideia de um indivíduo indivisível e a priori à história e as relações, bem como um pré-determinismo social que incidiria sobre cada um.

4) E, por fim, na própria vivência cotidiana, é possível trabalhar com a teoria da afetividade de Spinoza, numa discussão política atual sobre liberdade, ação e impotência, as relações entre corpos e as coisas, seja entre as pessoas nos espaços e deslocamentos e com os próprios meios de transporte, e o conceito de multidão.

Portanto, aqui tentou se evidenciar que uma pesquisa nas vivências do cotidiano se faz urgente e necessária diante a constância da sujeição diária e crescente de todos os pontos citados anteriores, que pode talvez desembocar para uma impotência por parte das pessoas em suas vidas cotidianas, seus atos, seus corpos e afetos, seus projetos e sonhos, causando um cansaço, tédio e impossibilidades de ações. Contudo,

essa impotência talvez tenha seus transbordamentos, como sugerimos, em pequenas táticas do cotidiano para tentar sorrir e sobreviver, escapar do peso e carga de um dia que se repleto de más relações para conviver, e um desses transbordamentos da impotência, tristeza e sofrimento talvez tenha sido atravessada por uma onda de potência na multidão, uma carga inflamável do sofrimento no seu nível mais intolerável da impotência tenha explodido nas manifestações recentes que ocorreram no país inteiro, e, por isso, talvez venha ser importante discutir a importância da multidão para a realidade social deste país, e, mais especificamente, da cidade de São Paulo.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **Metrô de SP é o mais lotado do mundo com 3,7 mi de usuários, 2011. São Paulo, 2011. Disponível em:** <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/906394-metro-de-sp-e-o-mais-lotado-do-mundo-com-37-mi-de-usuarios.shtml>> Acesso em: 06 set. 2012.

AGÊNCIA CNT DE NOTÍCIAS. **Metrô de São Paulo transportou mais de 800 milhões de pessoas em 2011**, 2012. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?n=8219> Acesso em 06 set. 2012.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. 9ª Ed. Campinas, SP: Papius, 2012.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano 1: artes de fazer**. 11ª edição. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.

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

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

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

DELEUZE, Gilles. **Espinosa: Filosofia Prática**. São Paulo: Escuta, 2002.

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

DUARTE, Fábio. **Introdução à mobilidade urbana**. /Fábio Duarte, Rafaela Libardi, Karina Sánchez/ 1ª Ed. 2007, 3ª reimpr./ Curitiba: Juruá, 2012.

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

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

FOUCAULT, M. O Sujeito e O Poder. In: RABINOW, H; DREYFUS, P. (Org.) **Michel Foucault: uma trajetória filosófica**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Passageiro enfrenta superlotação em 6 das 12 linhas de metrô e de trem de SP**, 2012. São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/1082410-passageiro-enfrenta-superlotacao-em-6-das-12-linhas-de-metro-e-de-trem-de-sp.shtml>> Acesso em 06 set. 2012.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Metrô de SP tem sua pior avaliação, 2012**.
São Paulo, 2012. Disponível em:

<<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/971384-metro-de-sp-tem-sua-pior-avaliacao-diz-datafolha.shtml>> Acesso em 06 set. 2012.

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

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

Revista do Instituto Humanitas Unisinos (IHU On Line). **Entrevista Laurent Bove.** Editorial 397, Ano XII, publicação em 06/08/2012. http://www.ihuonline.unisinos.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4543&secao=397 Acessado em 22/10/2013

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

THIELEN, I. P.; GRASSI, M.V.F.C. **Mobilidade e sofrimento: imersão no urbano. Curitiba.** Disponível em: <http://www.psicopatologiafundamental.org/uploads/files/ii_congresso_internacional/mesas_redondas/ii_con_mobilidade_e_sufrimento.pdf> Acesso em: 21 mar. 2013.