

FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA E POLÍTICA DE SÃO PAULO
III SEMINÁRIO DE PESQUISA DA FESPSP

DIMENSÕES ÉTICAS E AFETIVAS DO SOFRIMENTO DOS USUÁRIOS DO METRÔ NA CIDADE DE SÃO PAULO

Autor: Thiago da Silva Prada Email: thiagoprada85@gmail.com

Orientadora: Prof^a Dr^a Rosemary Segurado Email: roseseg@uol.com.br

Este trabalho é uma pesquisa em andamento no programa de mestrado em Ciências Sociais da PUC-SP com previsão de término no segundo semestre de 2015. A pesquisa procura verificar no cenário atual da mobilidade urbana, para além dos olhares sobre o planejamento urbano e teoria da cidade, um enfoque no sofrimento da população que se utiliza dos transportes públicos na cidade de São Paulo. O objetivo geral da pesquisa é verificar os impactos nas atividades cotidianas dos usuários do sistema metroviário, o sofrimento decorrente desses impactos e as práticas de resistência a eles. Para isso será realizada uma etnografia junto às pessoas selecionadas para se acompanhar e registrar suas dificuldades, bem como a realização de entrevistas narrativas e registro de imagens.

Neste artigo serão apresentados alguns conceitos-chaves deste trabalho, fundamentados na filosofia e “teoria dos afetos” de Benedictus Spinoza, do sofrimento ético-político de Bader Sawaia e, por fim, o conceito de tática em Michel de Certeau, como ferramentas na compreensão do cotidiano destes usuários, afim de pensar a produção de subjetividade e de vidas no interior de um suplício diário.

Como se trata de um trabalho em andamento, a pesquisa de campo ainda não foi realizada, apenas observações de campo e conversas com alguns usuários, para se aproximar mais do campo de pesquisa, portanto, a metodologia será apresentada e será posta à avaliação da mesa avaliadora para receber auxílio na melhor maneira de proceder.

Palavras-chaves: sofrimento, resistência, mobilidade urbana, subjetividade

Este artigo se compõe de quatro partes que apresentarão alguns conceitos-chaves propostos para serem utilizados na pesquisa em andamento, sendo que estes foram selecionados após uma pesquisa exploratória tanto com o campo da pesquisa quanto na bibliografia existente. A partir dessas pesquisas, os conceitos-chaves selecionados foram os considerados que melhor auxiliarão como ferramentas na construção do corpo teórico bem como da compreensão do fenômeno recorrente e atual do sofrimento da população no transporte público.

Primeiro, serão oferecidos alguns dados para situar o contexto atual da mobilidade urbana em relação ao transporte público de forma geral e mais especificamente ao sistema metroviário. Em seguida, será apresentado o primeiro conceito-chave, intitulado “sofrimento ético-político” da psicóloga social Bader Sawaia, no qual aborda duas dimensões do

sofrimento de pessoas no cotidiano, depois este conceito chave será aprofundado e mais elaborado com Benedictus Spinoza e sua chamada “teoria dos afetos”, partindo da ideia do sofrimento diário como uma diminuição da potência de cada indivíduo, da sua afetividade, criando uma subjetividade perpassada por afetos negativos, e, por fim, as formas de resistência que cada indivíduo possui, na forma de “táticas”, conceituadas por Michel de Certeau, como “artes do fazer” nos combates às adversidades.

O cenário da mobilidade urbana, sistema metroviário e o suplício das viagens

Antes mesmo do nascer do sol, milhões de pessoas já estão despertas se preparando para mais uma jornada de trabalho na maior cidade da América do Sul, cidade de mais de 11 milhões de habitantes, segundo divulgação do IBGE em julho deste ano. Uma parte dessa população mergulhará, muito em breve, em uma das vivências comuns e diárias desta cidade, que se repete no cotidiano de trabalhadores e estudantes, que é o suplício da superlotação do sistema de transporte público.

Especificamente, na zona leste da cidade de São Paulo, o metrô é utilizado por cerca de 1,5 milhões de usuários da média de 4,5 milhões durante os dias úteis, que se locomovem pela cidade diariamente, sendo, portanto, a linha 3- Vermelha a mais numerosa, seguida pela linha 4- Azul, no mesmo documento, divulgado por Baria e Bin (2013) revelam a realidade diária destes usuários do sistema metroviário de São Paulo, na qual o número de pessoas por metro quadrado pode chegar até 12 nos horários de picos.

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 possuem automóvel, necessitando, portanto, do transporte público, o que ratifica também os dados contidos no documento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), “Cidades: mobilidade, habitação e escala, uma chamada à ação”, na qual o transporte coletivo corresponde a 56% das viagens.

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 falta de investimento,

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

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

Nesta direção existem alguns dados importantes que reforçam a necessidade desta pesquisa, como por exemplo, no documento da CNI (Confederação Nacional da Indústria), “Cidades: Mobilidade, Habitação e Escala, Um Chamado à Ação” de 2012, há um quadro na página 46, sobre os impactos da atual situação da mobilidade urbana na sustentabilidade que é dividida em um tripé econômico, social e ambiental. No aspecto social, temos os impactos na saúde humana, coesão comunitária e qualidade de vida.

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

Pesquisas recentes da USP ampliaram o conhecimento sobre o número de patologias causadas, na RM de São Paulo, pela poluição do ar,

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

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

Dimensões éticas e afetivas do sofrimento

Após os dados apresentados, é possível imaginar um cotidiano diário e repetitivo das mesmas condições, que pode se estender durante anos, mediante as condições econômicas e de deslocamento dos usuários, no qual ele não encontra alternativas senão passar sempre pelo mesmos problemas de superlotação do sistema metroviário, tendo que acordar muitas vezes na madrugada e voltar tarde da noite, ou ainda se deslocando novamente para um local de estudo, chegando em horários nos quais o sono será muito breve e o corpo terá pouco tempo de repouso para o novo dia

Ao usar o conceito de sofrimento nesta pesquisa, é preciso primeiramente realizar algumas ressalvas importantes antes do prosseguimento e aprofundamento do conceito e suas sutilezas.

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

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

Em Espinosa, há também outro elemento extremamente importante. Elemento que, pelo aporte de Nietzsche ao pensamento contemporâneo, expressar-se-á, em época contemporânea, na filosofia de Deleuze e de Foucault. Trata-se da definição de *subjetividade* – da subjetividade política como do conceito de subjetividade *tout court* – *como produto de um conjunto de relações*. Não há mais, portanto, quando se define o sujeito, a possibilidade de fazer repousar sua definição em elementos metafísicos (...) Dessa maneira, portanto, o sujeito é definido por meio de sua relação com o conjunto, o que significa dizer (estamos nos repetindo) que o sujeito não possui subsistência a não ser na relação, e que as qualificações jurídicas e políticas podem chegar-lhe somente do jogo da interação (NEGRI, 2003, p141-142)

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

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

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

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

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. Será preciso fazer uma digressão

relativa ao tema, para explicar de maneira mais detalhada as ideias principais de Spinoza que são importantes para este trabalho, finalizada esta digressão e explanado os pontos necessários, será feita uma ligação com o foco do trabalho, e a síntese sobre o que é o sofrimento ético político ficará evidente.

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

Como base para desenvolver o pensamento dele neste artigo, será utilizada uma citação de seu livro, que sintetiza bem suas ideias básicas e principais que aqui se deseja tratar, e da citação, será analisada ponto a ponto, para no fechamento haver uma compreensão mais adequada do que se trata o conceito de sofrimento ético-político:

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

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

A filosofia de Spinoza é um ataque direto ao pensamento cartesiano, no qual existe uma divisão entre corpo e mente, sendo cada uma das substâncias de naturezas distintas e sem relações diretas, onde a mente teria uma prevalência sobre o corpo, que seria um obstáculo natural para o perfeito desenvolvimento racional do indivíduo, porém, para Spinoza, tudo parte de uma única substância infinita, os seres que existem são um modo finito dessa substância infinita, segue-se disso que tanto mente quanto corpo não são separados, pois são oriundos de uma mesma substância, logo, existe uma relação entre corpo e mente extremamente importante no pensamento espinosista.

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, ele busca uma superação dessa tradição e desse problema graças a elaboração do paralelismo, no qual mente (ou alma) e corpos estão unidos sem uma hierarquia de um sobre o outro em um paralelismo, 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).

Sendo assim, o corpo é o ponto vital para Spinoza, pois ao contrário dos racionalistas de sua época, o corpo não é fonte de distorção da realidade para o conhecimento adequado através da razão, mas justamente fonte de conhecimento do mundo, do corpo e da própria mente, isto significa que a mente é uma ideia do corpo, quer dizer, uma ideia de si a partir da ideia do corpo, é pelo corpo que a mente pode vir a conhecer o mundo e a si própria, e este conhecimento do mundo ocorre pelo que ele chama de *afecções*, que são os encontros do corpo com outros corpos e coisas, que produzem sensações físicas, e das afecções decorrem os *afetos*:

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

As afecções seriam então, o encontro do corpo com outros corpos e objetos, trata-se de quantidade, em um sentido estritamente material e o afeto é a intensidade que advém

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

Nas paixões, sobretudo as tristes, estamos na escravidão, pois não somos capazes de controlar nossos afetos, estamos ao sabor do acaso e da tirania de outros, como colocado no prefácio da parte III da *Ética*, estamos ao sabor de nossa imaginação e fantasias, sem o adequado uso da razão e de alcançar o conhecimento das noções comuns, ou seja, das relações entre as coisas, entre aquilo que nos afeta e afetamos outrem, daquilo que convém a nossa natureza e, com isso, convém a nossa subjetividade e nos traz alegria, e afastar aquilo que não convém a nossa natureza, e que traz tristeza, destrói e nos torna impotentes.

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

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

Em síntese, o sofrimento ético-político abrange as múltiplas afecções do corpo e da alma que mutilam a vida de diferentes formas. Qualifica-se pela maneira como sou tratada e trato o outro na intersubjetividade, face a face ou anônima, cuja dinâmica, conteúdo e qualidade são determinados pela organização social. Portanto, o sofrimento ético-político retrata a vivência cotidiana das questões sociais dominantes em cada época histórica, especial a dor que surge da situação social de ser tratado como inferior, subalterno, sem valor, apêndice inútil da sociedade. Ele revela a tonalidade ética da vivência cotidiana da desigualdade social, da negação imposta socialmente às possibilidades da maioria apropriar-se da produção material, cultural e social de sua época, de se movimentar no espaço público e de expressar desejo e afeto (SAWAIA, 2011, p. 106)

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

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

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

ética, e da organização social na qual estes seres estão inseridos, impactando diretamente em suas potências e naturezas.

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

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

Contudo, na Ética, ele realiza um combate a escravidão, seja das paixões tristes como da tirania de um governo totalitário que provocaria essas paixões tristes pelo medo e esperança, e este combate se encontra no cerne da natureza de cada ser, de sua potência.

Resistências do cotidiano

Primeiro, foram mostrados alguns dados estatísticos sobre a atual situação da mobilidade urbana, para deixar mais próxima a realidade que os usuários convivem diariamente, tais como o tempo despendido no deslocamento pela cidade, a superlotação do sistema metroviário, o tempo de espera em pontos de ônibus para o traslado para o metrô

e na própria estações de metrô em horário de pico também são queixas constantes. Depois, foi definido o conceito de sofrimento ético-político elaborado pela psicóloga social Bader Sawaia, buscando sua fundamentação na filosofia de Benedictus Spinoza, colocando este conceito como uma categoria de análise importante para a compreensão dos impactos na vida cotidiana dos usuários, na dimensão da subjetividade, em seus aspectos afetivos e corporais, e na dimensão política, da vida cotidiana de cada usuário, inserido em uma organização social contemporânea que poderia se denominar “sociedade de controle”, como proposta por Deleuze (1992) e de uma sociedade que conjuga a disciplina e biopolítica por Foucault (2005) no qual existe, como possibilidade de efeitos, um corpo esgotado assim como uma mente esgotada, com suas potências diminuídas, colocando estas pessoas ao sabor de um controle social, e tendo suas vidas possivelmente reduzidas nas capacidade de criar novas relações de afetos, possibilidades inventivas de viver, tendo suas práticas diárias do cotidiano automatizadas.

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

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

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

Torna-se mais evidente agora a escolha pelos autores e propostas teóricas nesta pesquisa, pois o foco se torna os efeitos diretamente na vida de cada sujeito a partir das

vivências corporais, que afetam sua potência do corpo e da mente, impactando diretamente nas suas práticas do cotidiano, e, com isso, transformando sua subjetividade e vida.

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

Qual o limiar mínimo que pode chegar a potência de cada um em que ainda seja possível a resistência? E de que maneira essa resistência pode ocorrer, em um cotidiano de adversidades presentes em um ciclo repetitivo? Estes são agora os últimos pontos a serem desenvolvidos neste artigo.

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

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

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

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

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

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

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

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

As práticas cotidianas para o autor 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, p. 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 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 autor diz que sua pesquisa é uma continuação naquilo onde achou que Foucault poderia ter se aprofundado mais, que denominou “antidisciplinas”, ou seja, as resistências e escapes ao olho do poder sempre vigilante através das batalhas do cotidiano.

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

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

As táticas poderiam ser, então, a expressão ativa do conatus, ou seja, o movimento dinâmico afirmativo da resistência, da luta para expulsar de si os afetos tristes, restaurando a potência perdida, agindo no cotidiano buscando alternativas de confrontar ou contornar o sofrimento e as adversidades que o produz.

Para tentar observar e identificar as táticas realizadas no cotidiano dos usuários serão utilizados alguns indicadores para nortear as entrevistas e a pesquisa, auxiliando na busca por estas informações. Tais indicadores são práticas do cotidiano da vida dos usuários que são comumente impactadas pelo sofrimento e transtorno do uso diário do transporte público, são eles: alimentação, trabalho, estudo, lazer e relações familiares.

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

Considerações Finais

Este artigo se propôs a mostrar alguns conceitos-chaves da pesquisa em andamento, articulando estes conceitos como fundamentação teórica a partir de uma pesquisa exploratória pelo campo e que também serve de norteador para conduzir o trabalho.

Primeiramente foram oferecidos alguns dados acerca da mobilidade urbana, contextualizando o cenário do transporte público, especificamente o sistema metroviário, na linha 3 – vermelha, bem como os obstáculos gerais como o tempo despendido no trajeto pela cidade, demora em aguardar o transporte, a superlotação, entre outros. A partir destes dados e conversas exploratórias, ficou clara a questão de um sofrimento existente no cotidiano por conta dos problemas enfrentados diariamente no uso do transporte público, impactando na vida cotidiana.

Em seguida, se considerou adequada a utilização do conceito de “sofrimento ético-político” como uma categoria de análise, fundamentado no pensamento de Benedictus Spinoza, por não se tratar de um conceito e pensamento que cai em um reducionismo, seja psicológico e subjetivo do sujeito unitário, nem da sociedade como unidade total que produz indivíduos, mas em uma relação intrínseca e complexa de produção subjetiva que atravessa todos os sujeitos nas relações com o espaço e outros seres, sem depositar a produção do sofrimento no indivíduo isolado e nem tampouco num sistema totalitário que se imporia ao indivíduo, mas numa “combinatória de operações” (Certeau, 2012).

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

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

Através da realização de entrevistas abertas e com foco narrativo, bem como da observação participante, será possível aprofundar melhor as percepções obtidas na

pesquisa exploratória, bem como verificar se as articulações realizadas se articulam de maneira a mais adequada possível aos fenômenos que se pretende investigar.

REFERÊNCIAS

BARIA, I; BIN, D. **Preparando a Linha 3 - Vermelha do Metrô SP para Novas Demandas.** São Paulo: ANTP, 2013. Disponível em:

<http://www.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/95875026-89D7-4F66-93D4-AC3BE9E606E8.pdf> Acesso em: 02/05/2014

BOVE, L. **Uma filosofia de resistência à dominação.** Revista do Instituto Humanitas Unisinos –IHU Online, ano XII, 6.ago.2012. Entrevista concedida a Márcia Junges. Disponível em:

http://www.ihuonline.unisinos.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4543&secao=397

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

CHAUÍ, M.: **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 2012

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

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

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

FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade.** 4ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

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

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.

20

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

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

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

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