

Paradoxo do motorista de ônibus como passageiro: subjetividade, atividade, videografia

Paradox of the bus driver as passenger: subjectivity, activity, videography

Jésio Zamboni, Maria Elizabeth Barros de Barros

Resumo

Esse ensaio teórico configura-se como uma experimentação analítica dos processos de trabalho do motorista de ônibus coletivo urbano pela produção videográfica. Trata-se de uma abordagem em que as dimensões da subjetividade e da atividade revelam-se intrínsecas uma à outra pela situação produtiva concreta, perspectivada como paradoxo a viver. O paradoxo que se toma como mote para esse estudo é o do motorista como primeiro passageiro, que nos indica que o transporte se constrói pela relação de trabalho essencial entre motorista e passageiro. A análise videográfica desde o olhar de passageiro desenha o espectador como expectante ativo de outras maneiras de fazer pesquisa sobre subjetividade e atividade, pelo paradigma transdisciplinar, e de outros modos de construir políticas públicas de transporte coletivo urbano, considerando como crucial os problemas da atividade produtiva concreta nessa construção.

Palavras-chave

Motorista de ônibus; subjetividade; vídeo.

Abstract

This theoretical essay appears as an analytical experimentation of the labor processes of urban mass-transit bus driver by the video production. It is an approach in which the dimensions of subjectivity and activity reveal themselves intrinsic to each other by concrete productive situation, viewed as a living paradox. The paradox that is taken as a motto for this study is the bus driver first as the first passenger, which indicates that the transport is built by the essential working relationship between driver and passenger. Videographic analysis from the perspective of the passenger draws the spectator as active expectant in other ways to do research on subjectivity and activity, by the transdisciplinary paradigm, and in other ways to build public policy of urban collective transportation, considering crucial problems of the productive activity concrete in its construction.

Keywords

Urban mass-transit bus driver; subjectivity; video.

Jésio Zamboni

Universidade Federal do Espírito Santo

Psicólogo (UFES). Mestre em Psicologia Institucional (UFES). Doutorando em Educação (UFES). Pesquisador do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Subjetividade e Políticas (NEPESP/UFES) e do Grupo de Estudos e Pesquisas em Sexualidades (GEPSS/UFES).

Maria Elizabeth Barros de Barros

Universidade Federal do Espírito Santo

Psicóloga pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Mestre em Psicologia Escolar pela Universidade Gama Filho (UGF), Doutora em Educação Brasileira pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Pós-Doutora em Saúde Coletiva pela Escola Nacional de Saúde Pública / Fundação Instituto Osvaldo Cruz (ENSP/Fiocruz). Professora Titular do Departamento de Psicologia (DPSI) e dos Programas de Pós-Graduação em Psicologia Institucional (PPGPSI) e em Educação (PPGE) da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Pesquisadora do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Subjetividade e Políticas (NEPESP/UFES).

ÔNIBUS

O *omnibus* é esse para todos – “para todos” é uma etimologia da palavra *omnibus*, latina, da qual se originou a palavra *ônibus* –, onipresença passageira e constante. É um leva e traz, dizem alguns: transporte. É o lotação: lata de sardinha, em que a gente espreme, acomoda, incomoda, mexe, quase cai, aprende a surfar, conversa, desconversa, intromete. Sentado ou em pé, cabe muita gente. Gente de todo tipo, para além de qualquer tipo, e, com a gente, muitas coisas. Coisas que carregamos as mais diversas e que nos carregam. Busão: é grande, podendo até ser articulado. Muito mais espaço tendendo a aumentar ou a diminuir, na conjugação de matérias e forças, na quantidade de gente que entra, de objetos que acompanham, de calor que esquenta, de pressa que se tem. Navio negreiro: a pichação na placa do ponto de *ônibus* nos convoca à memória. História que perpassa os corpos: corpo *ônibus*, híbrido de coisas vivas e inanimadas, composto por partículas em colisão, conexão. Tudo isso em movimento, mesmo nas paradas, sempre provisórias.

Diversos encantamentos surgem no viajar de *ônibus*. Trata-se de uma viagem, um passeio. Experiência que encerra a potência de nos tirar do lugar, nos deslocar. Ainda que nenhum sentimento diferente, nem lembrança, nem modificação perceptível se tenha prontificado. Ainda que retrazendo os mesmos caminhos todos os dias rumo ao trabalho. Ou ainda quando o retraçar dos caminhos é o próprio trabalho: a atividade do motorista de *ônibus*. Nessa viagem, embarcam mil forças nas mais diversas emergências, pontos em que o presente se faz também história, remanejando e constituindo as matérias com que compomos nossas vidas. Essas matérias são fragmentos de relações de forças, pedaços de memória que se esquecem e se lembram em lutas.

Esquecer não é o oposto de memória, mas sua virtualização (DELEUZE, 2005). O que se atualiza são as matérias, portadoras de forças, virtuais. Forças adquirindo consistência em políticas, jogos de força, que se materializam em sujeitos e objetos, em mundos que vivemos. Matéria-*ônibus*, matéria-itinerário, matéria-passageiro, matéria-cobrador, matéria-motorista. Todas essas matérias em composição são permeadas e formadas pelas forças que constituem o campo social em multiplicidades, atravessando-se entre si e entre outras matérias na produção do transporte coletivo urbano.

Inquietações

O passageiro se compõe com a rua, a cidade, o *ônibus*, o dinheiro, o cobrador, o motorista, outro passageiro, o ar, o tempo, o horário de trabalho, a cadeira, a espera para o jantar, a janela do *ônibus*. E o motorista, com que se compõe? Com tudo isso. Mas, como, de que modo, por quais relações próprias? Quais são suas matérias? Que forças estão em jogo em suas composições com o mundo ao formar o corpo motorista, essa constelação de signos, posições de desejo, em produção? Que passageiro é esse, o motorista? Por onde passa, deixou de passar, quis passar sem poder, passou, passou sem querer, passará, sonha passar? Passagens em meio a entaves, meios, barreiras, acessos.

Como se pode compreender a composição motorista? Composição que não cabe em imagem estatizada, numa representação do que seja o motorista, uma idéia desencarnada do processo de produzir-se e produzir seu trabalho incessante. Tal imagem precisa ser colocada em cena, em viagem, em movimento, pelas ruas da cidade, junto com os motoristas,

compondo-lhes também. É assim que nasce o motorista: em movimento, em transição, em passagens.

O que pode o motorista de ônibus? O que pode na produção do transporte coletivo urbano? Essas perguntas não colocam estruturas, lógicas, consciências, generalidades, nem respostas em primeiro plano, pois se entende que estas são efeitos de produção, de jogos de forças, de lutas e invenções na situação de trabalho, no concreto da vida, na imanência do existir como motorista de ônibus. O campo de imanência é aquilo que puxa, arrasta, seduz, não deixando esvoaçar para o além sem referência, sem consequência. Imanência é o plano em que correm os processos de produção da realidade.

Cenas do cotidiano ganham formas na figura do trabalhador do transporte coletivo urbano a partir de marcas no corpo de mundos passageiros. É possível trabalhar na passagem sem se tornar dela prisioneiro? É possível trabalhar a passagem em repetição, repetição dos itinerários, dos comportamentos, dos pensamentos, dos dias, do tempo, sem nisso morrer no mesmo, mas criando, inventando, delirando? É necessário transtornar a questão. Seria possível repetir incessantemente os itinerários sem, a cada vez, a cada entre-momentos, inventar, criar, delirar? É possível trabalhar, viver, sem a passagem, o limite, o transverso? Sem repetir? Inquietações que permeiam silenciosas e pulsantes quando se indaga como se constrói o transporte coletivo na cidade.

Transversalidade

Perguntamo-nos afinal: como se produz a atividade do motorista de ônibus. Isto nos parece crucial, um plano problemático a construir e percorrer, uma vez que o processo de trabalho do motorista é constantemente ignorado na organização do transporte coletivo. Para se ter idéia disso, pode-se consultar a *Revista dos transportes públicos*, editada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (1978-2011), e ver que não há discussão dos processos de trabalho do motorista, já que aí se encontra o planejamento e a gestão apartados da execução e operação.

A multiplicidade a que esse problema corresponde, e que aqui começamos a esboçar, decorre da transversalidade pela qual se constitui, implica a sua instituição como máquina de produzir transporte coletivo urbano. Ao funcionar como máquina social e desejante, a atividade do motorista trabalha as necessidades que se constroem no campo social em suas diversas interfaces com outras máquinas tais como o lazer, o trabalho, o estudo, o turismo, a fuga, etc. Esse problema nós o construímos atravessando numa “mesma paragem: acontecimentos vividos, determinações históricas, conceitos pensados, indivíduos, grupos e formações sociais” (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 18).

Os modos de viver, que se efetuam em meios de atividades próprios – pai, motorista, amigo, jogador, cozinheiro, videasta, blogueiro, vendedor, etc. –, conformam-se em gêneros de atividade, meios de vida e trabalho coletivos, por meio dos quais esses modos de viver vão ser trabalhados, criados, processados, construídos e reconstruídos. Essas máquinas de produção social, os gêneros de atividade, se atravessam, interferindo-se mutuamente, de tal modo que as atividades de uma situação possibilitam a invenção de outros modos de agir em outra situação. Podemos definir, então, a transversalidade da atividade como “[...] a interferência que está no princípio do surgimento do novo, o cruzamento de gêneros, a pertinência simultânea, por uma atividade, a dois ou mais gêneros distintos” (CLOT, 2006, p. 196).

A transversalidade remete, portanto, aos processos de subjetivação, ou seja, aos modos de viver, sentir, pensar que se forjam por meio das máquinas em que nos compomos. Os modos de agir, perceber, pensar, desenvolvidos no meio de trabalho do motorista não estão isolados dos outros territórios de existência pelos quais se constrói. Esses meios de vida em que vivemos, atuamos, existimos, não estão separados uns dos outros, assim como não são indiscerníveis. Eles se atravessam incessantemente, arranjam pontos de cruzamento que, desarranjando os modos de vida específicos de cada meio, são, paradoxalmente, sua fonte de vitalidade. “Tais mutações de subjetividade [...] [funcionam] no próprio coração dos indivíduos, em suas maneiras de perceber o mundo, de se articular com o tecido urbano, com os processos maquínicos do trabalho e com a ordem social suporte dessas forças produtivas” (GUATTARI; ROLNIK, 2008, p. 34).

Transversalidade é o procedimento incontornável, e que é sempre preciso inventar, por meio do qual nos fabricamos pelas máquinas de produção social e desejante, pelos processos de construção do real, da multiplicidade do real. Trata-se de atravessar as diversas máquinas, os diversos meios de atividade e vida, instituindo cruzamentos entre essas máquinas de tal modo que os indivíduos, grupos, sociedades se arranjam como produtos desses processos que não se esgotam em si próprios, arrastando-os em outras maquinações.

Sempre se apresentam, nesse processo de produção de sujeitos e mundos, pontas de derivas em meio aos tempos e espaços que comportam um domínio de experiência. Essas extremidades atravessam as diversas máquinas sociais constituindo modos, funções e estruturas. Mas, primeiramente, desconcertando e desarranjando esses modos, funções e estruturas para possibilitar outramentos desses modos.

PASSAGEIRO

Assumimos, nesse começo de conversa, uma posição de passageiro. É a posição que se desenvolve, em diversos modos, ao habitar o terreno do transporte. Não há como abordar o transporte, a atividade do motorista de ônibus, sem ser imediatamente relacionado a esse meio de modo a compô-lo. Mesmo que não se envolva nele a ponto de tornar-se uma matéria integrante do transporte coletivo urbano, relacionando-se diretamente com o trabalho do motorista de ônibus, instaura-se uma relação indireta ao abordar a máquina. Esse tratamento, pelo qual não tememos nos ver circulando pela máquina de transporte, entremeados pelos motoristas, abre veios de passagem e nos torna, em certo modo, passageiros.

Como passageiros, interrogamo-nos acerca do trabalho do motorista: como é possível pensar durante o transporte, com todo o barulho, o calor, as conversas entre passageiros, as pausas minguadas, as ofensas emergentes, a vigilância constante, a bagunça inevitável? Pergunta que se transtorna em nós. O problema que se suscita seria então: como é possível pensar o trabalho do motorista sem a poeira, os incômodos, os imprevistos, os engarrafamentos, os conflitos? Aquela pergunta que pressupõe um terreno tranquilo e fora das intempéries do mundo se dispõe ao pensamento transcendente aos processos de trabalho do motorista, pretendo soluções totais. Buscamos, ao invés, entrar na construção que já se faz, acompanhando os processos de produção do motorista, de um plano de imanência, um plano de produção do transporte coletivo urbano, interferindo neles, sofrendo suas interferências. Só é possível pensar junto: compartilhando a experiência de trabalho dos motoristas, inventando um jeito, artificiando um meio, de estar junto.

A possibilidade de conhecer o trabalho do motorista surge quando nos movemos com ele de algum modo. Não necessariamente tornando-se sujeito

passageiro, indivíduo que paga a passagem de ônibus e garante assim seu direito de ir até algum outro ponto da cidade. Nem mesmo é o caso de nos tornarmos motoristas, uma vez que isso poderia se configurar como negação da possibilidade de compartilhar a experiência, remetendo-a a um meio fechado, em que apenas os supostamente iguais se entendem. A lógica da identidade, em vez de ser a condição para se partilhar experiências, é a sua própria negação, pela suposição de uma igualdade, o que já atrapalha de antemão a possibilidade de cruzamento, de intercessão, de interferência.

Trata-se, antes, de devir passageiro. Afinal, todos são passageiros de uma forma ou de outra no transporte coletivo urbano, todos podem sê-lo nesse para todos. Um tornar-se passageiro que não está na forma acabada ou assumida, mas num plano de intensidades que a experiência de circular a cidade em máquinas de transporte coletivo constrói e espalha nunca isolado de outros dispositivos de experiência. “Se não me mexo, se não viajo, tenho como todo mundo minhas viagens no mesmo lugar, que não posso medir senão com minhas emoções, e exprimir da maneira a mais oblíqua e indireta naquilo que escrevo” (DELEUZE, 1992, p. 20). A questão se coloca, então, assim: como criar um meio transversal, oblíquo, uma zona de interferências mútuas, entre nós e os motoristas, de modo a não pretendermos suprimir nossas diferenças, mas afirmá-las por um tensionamento recíproco.

É preciso, contudo, ir mais longe. Ao considerar mesmo, e sobretudo, aqueles que nunca tenham viajado de ônibus ou lhe ignorem a experiência sucessivamente, o problema de conhecer a atividade de trabalho do motorista se coloca à medida em que ele compõe o corpo social, mais do que como órgão de circulação da cidade, mas, fundamentalmente, como meio de vida, de atividade, de produção de subjetividade. A atividade de transporte é constituinte da cidade. Como se pode, então, inventar meios de conhecer a atividade do motorista de ônibus, de compartilhar a experiência dos processos de trabalho, sem ser motorista, sem necessitar ser motorista, nem mesmo passageiro cobrado, mas por passagem, fazendo passagem, sendo passagem?

O primeiro passageiro

Ao abordar a atividade do motorista de ônibus, podemos ver nesse trabalhador um primeiro passageiro, um protagonista na constituição do transporte coletivo urbano, aquele que assume a dianteira, uma essencialidade na produção do transporte. Essencial porque não é dispensável. Do contrário, o transporte não segue. Protagonismo porque o motorista é o passageiro que assumiu o volante, que tomou para si o processo de construção do transporte coletivo urbano como trabalho a empreender. Esse protagonismo, entretanto, não pressupõe superioridade hierárquica em relação aos colegas de trabalho – cobradores, fiscais, despachantes, administradores, passageiros, patrões –, nem primazia histórica ao perguntar quem veio primeiro. O protagonismo se desprende da individualidade e da funcionalidade exatamente por colocá-las em questão. O devir passageiro perpassa a função e a forma motorista remetendo-o às relações que o constituem.

Existir motorista implica uma multiplicidade de existências, inclusive no próprio motorista. Nesse sentido, não nos interessa qualquer interioridade do motorista, seja individual, grupal, corporativa, administrativa, legislativa, ou qualquer outra. O motorista se constitui nos cruzamentos, nas passagens. É aí, nesse ponto de deslocalização, onde as rotas se desviam, que nos encontramos com os motoristas. Só aí é possível encontrá-los.

A figura do trabalhador motorista de ônibus surge na cidade por conta de sua produção e funcionamento por meio da circulação, dos cruzamentos

entre as pessoas, grupos, lugares, instituições. “A cidade é o correlato da estrada. Ela só existe em função de uma circulação e de circuitos; ela é um ponto assinalável sobre os circuitos que a criam ou que ela cria. Ela se define por entradas e saídas, é preciso que alguma coisa aí entre e daí saia” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 122). O transporte é a própria condição de funcionamento da cidade existindo em circulação.

Não é à toa que a cidade para quando os motoristas entram em greve. Nessa situação, a produção da cidade é cortada, todo o funcionamento sofre uma interferência, um incômodo, um deslocamento. Em dia de greve, não se chega ao trabalho como acontece todos os dias, tem que pensar como pegar o ônibus, pois os horários de passagem são escassos muitas vezes, e pode-se encontrar um engarrafamento em algum momento da viagem, ou nem mesmo haver viagem.

Não conseguimos imaginar uma cidade sem meios de transporte desenvolvidos em máquinas de transportar. A cidade afirma sua potência de expansão pela circulação, construindo os modos de pass(e)ar por ela. É um corpo que se compõe dos vivos em atividade, em agenciamentos na constituição de meios de vida. E em cada cidade vai se inventando esses meios numa repetição sempre diferente dos modos de transportar, advindos da atividade dos passageiros, entre eles o motorista, aquele que assume essa atividade como ofício e profissão: fazer circular, transportar.

O nascimento do motorista

Podemos acompanhar por meio de imagens – desenhos, ilustrações, charges, prospectos, bicos de pena, cartões postais, plantas, litografias, pinturas a óleo sobre tela, guache, aquarelas, água-tinta, têmpera, fotos – e textos – cartas, livros, documentos oficiais, romances – o processo de construção da cidade do Rio de Janeiro na obra *Cidade em movimento* (CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL, 2001) para darmos conta das transformações dos meios de transporte, acompanhando a construção da cidade em seus distintos arranjos. Ao tratarmos do desenvolvimento urbano por meio do transporte público não afirmamos um princípio de evolução linear num único sentido, de aperfeiçoamento, mas uma série de mudanças que implicam movimentos de recuos, impasses, desvios, retornos, adjacências, colisões. Para sacarmos isso, basta observar que os ônibus no Rio de Janeiro, movidos inicialmente por forças de animais, como cavalos e burros, desaparecem da cidade no final do século XIX, após cerca de cinquenta anos de funcionamento, para ressurgirem cerca de vinte anos depois já movidos a combustão, retomando a produção de transporte que os bondes lhe haviam arrebatado nesse meio tempo.

A partir de textos produzidos por empresas públicas e privadas encarregadas do serviço de transporte coletivo urbano (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS, 1997; CHAIA; SOLARES, 2001), podemos apontar algumas dessas transformações. No Espírito Santo, o transporte coletivo surge como política governamental já aliada a iniciativas privadas no início do século XX. Esse modo de instauração da política pública de transporte coletivo urbano, agenciada a uma política privada, é hegemônico no Brasil.

A figura do pioneiro do transporte público, enquadrado num indivíduo com iniciativa privada, é um borrão entre empresário e motorista, mecânico, cobrador, fiscal, dentre outros. O motorista de ônibus e as outras funções do trabalho de transporte, em princípio, se incorporavam umas nas outras num mesmo sujeito empreendedor. Nesse início, até mesmo o empresário, o dono do ônibus, era o motorista, dentre outras funções. É assim que os empresários do transporte coletivo urbano no Brasil têm contado a história.

No desenvolvimento da máquina do transporte coletivo urbano, essas funções vão se distinguindo, se especializando, dispersando-se em pessoas diferentes, em conjuntos de trabalhadores distintos, mas relacionados, configurando meios próprios de trabalho, modificando-se por deslocamentos e rearranjos, exigindo por vezes outras disposições coletivas profissionais. Por esses caminhos, o empresário contrata um motorista e redistribui as funções. Contrata um mecânico, separando-o das funções do motorista. Instaura o cobrador de passagens, distinguindo-o do motorista, sendo que ainda hoje essas funções podem se integrar num único indivíduo no ônibus em função da organização do trabalho. Enfim, a organização do trabalho rearranja constantemente as funções em corpos distintos de trabalho que vão se produzindo com a construção do transporte coletivo urbano.

Como se poderia construir outra história do trabalho do motorista de ônibus urbano? Uma história que não partisse do ideal empreendedor da iniciativa privada como origem de mundos? Isso seria possível, pensamos, partindo da imanência das relações de produção, da concretude das experiências dos trabalhadores, da atividade construtora de mundos a viver. Neste sentido, pesquisas que abordam entre os motoristas a produção de subjetividade (CAIAFA, 2002) e a atividade produtiva (PINTO, 2001) auxiliam a construir essa outra história a partir de questões que pulsam e insistem no corpo dos motoristas, que se fazem história pelo legado da comunidade de trabalhadores. Trata-se, portanto, de traçar as múltiplas emergências do motorista na história em questão pelo presente, em vez de buscar sua origem final.

Transporte coletivo urbano e capitalismo

O transporte urbano torna-se um meio de produção privilegiado pelo modo capitalista – não porque a cidade seja em si uma configuração capitalista (DELEUZE; GUATTARI, 1997) – já que o capitalismo desenvolve cada vez mais o princípio de não tomar por objeto a terra, o trabalho concreto, mas a mercadoria, o produto do trabalho, num fluxo abstrato de mercado. “A propriedade não é mais a do solo ou da terra, nem mesmo dos meios de produção enquanto tais, mas a de direitos abstratos convertíveis” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 152). O estado conforma o transporte coletivo urbano como direito constituído de ir e vir, instalando um tribunal para produzir e decidir que direito se tem e não se tem a partir da vida na cidade. Esse direito de ir e vir é forjado em máquina como serviço prestado a população. Tal estatuto de serviço é o que estrutura o transporte coletivo urbano como transporte público. “Transporte público não é mercadoria, é um serviço” se picha no ponto de ônibus, evocando as contradições sociais.

O capital tende a tornar tudo mercadoria, aquilo que tem valor de uso para a vida em valor de troca para o mercado, para o sistema de câmbio em comparação e equivalência (MARX, 1996). Os circuitos que constituem a cidade são investidos maciçamente pelos modos capitalistas de vida. “A circulação constitui o capital como subjetividade adequada à sociedade inteira” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 150). Desse modo, é a figura do empresário que se destaca dentre todos os corpos de trabalhadores rodoviários, como imagem da construção do transporte público urbano, embora essa produção se faça no cotidiano da atividade em coletivos de trabalho circulantes. Entretanto, esse mesmo meio de constituição, tomado num regime de produção capitalístico, é investido como meio de criação de saídas às alternativas pré-moldadas que o capital comercializa. Entre os motoristas, essas saídas se inventam nos próprios arranjos e desarrajos de trabalho, na sua atividade em constante produção em meio aos fluxos urbanos.

Amador (2009, p. 26), em sua pesquisa-intervenção junto com as agentes penitenciárias, afirma a proposta de “abordar as prisões recusando focalizar seu interior, seu espaço fechado onde se encontrariam as justificativas para sua existência”. Tal perspectiva é por nós compartilhada. A visada que enclausura as forças micropolíticas que perpassam e constituem o trabalho do motorista é determinante para uma naturalização ou transcendência dos processos de trabalho às múltiplas forças do desejo percorrendo o corpo social. Trata-se de não olhar o trabalho do motorista em função da rota planejada, nem mesmo da rota executada, “preso” dentro do ônibus ou de seus circuitos. O que importa é abarcar como passageiras, mas consistentes, as “rotas” que se criam, ou melhor, que se inventam, pois elas são possíveis a partir das multiplicidades de forças e matérias compondo existências pelo motorista.

Nesse sentido, tratar do modo de produção capitalista não pode se fazer por um afastamento das questões do dia-a-dia do trabalho, por análises globais que homogeneizariam a atividade ou que configurariam uma chave única de interpretação dos problemas vividos nos coletivos, mas por um perpassar desses problemas diários, de modo a conectá-los com problemáticas familiares, religiosas, tecnológicas, dentre outras. É nesses pontos de entrecruzamento em situações que podem emergir os paradoxos da atividade.

A seguir, então, propomo-nos um exercício de abordagem das dimensões de subjetividade e atividade nos processos de trabalho do motorista de ônibus urbano pela produção videográfica, tomada como um meio possível para tal estudo. Analisamos dois vídeos encontrados disponíveis na internet e construídos em torno das experiências do passageiro e do motorista de ônibus, respectivamente. Pela leitura do vídeo, focamos as questões de subjetividade e atividade do motorista e do passageiro para tratar de como os paradoxos constroem a relação produtiva, tensionante e inquietadora, que se estabelece constituindo esses sujeitos do transporte coletivo urbano. Trata-se de uma crítica de leitor – tal como efetuada por Vygotsky (1999) acerca d’*A tragédia de Hamlet* em função de sua tese em *Psicologia da Arte* – que, dispensando a crítica dos especialistas, pretende desenvolver uma experiência analítica da produção diante da qual se encontra pela relação com a obra de arte.

O paradoxo da espera do ônibus

Em *O Paradoxo da Espera do Ônibus* (WHITAKER; CASELLI, 2007), o passageiro surge na colocação de um problema, na instauração de uma situação, a espera do ônibus, à espera do ônibus. “Porra. Num passa ônibus. Pelo que eu sei, ele ainda circula de madrugada. Mas quanto mais ele demora também mais perto ele tá pra passar aqui, né?”. A situação arranja-se entre barulhos de grilos, iluminação falhando, automóveis esparsos circulando na madrugada da cidade e latidos de cachorros de rua, num ponto de parada do ônibus cuja paisagem é composta por cartazes “Jesus Breve Voltará”; bonecas abandonadas, lixo na cidade, camisinhas usadas, estabelecimentos comerciais, residências, dentre outros elementos se relacionam aí para compor uma cena em movimento, um vídeo.

Movimento que é paradoxal por incluir o estático. O desenho é sem efeitos de movimento elaborados que nos pudessem provocar a ilusão de ótica com a qual nasce o cinema e que, por meio de fotos sequenciadas em movimento rápido, nos provocam a impressão de ver movimento na tela, na superfície, num plano qualquer. Esse movimento – e sua ausência – é, simultaneamente, paradoxo na experiência de espera do passageiro. A situação em que o sujeito se encontra, com todas as matérias e forças já apontadas, forja-o pelo criar e habitar o paradoxo da espera do ônibus que dispara a demora do ônibus como proximidade de sua passagem pelo ponto. “Quanto mais ele demora, mais perto ele tá pra chegar”.

A partir desse problema, instaura-se um percurso problemático variável que o passageiro percorre, desenvolvendo o paradoxo – único modo de habitá-lo, fazendo-o viver como situação problemática; do contrário, configura-se como contradição paralisante. O sujeito se coloca a questão de que se nesse tempo todo ele não passou, isso quer dizer que ele está vindo. Aqui, um desenvolvimento próximo do problema inicial. Mas logo coloca essas questões em termos de teoria, num lance de dúvida. Sabe-se lá. Mas lá onde? Ou melhor, aonde, pois se trata de um lugar que se faz percurso.

Da questão inicial, desenvolve-se uma saída: pegar outro ônibus. Mas a saída nunca é solução absoluta. Esse outro ônibus é mais lento que o esperado e “dá uma volta do caralho” e deixa num ponto um pouco mais longe, pondera. Essa bifurcação lançará em cena, ainda, outros elementos: o trânsito e a velocidade, o perigo e o sinistro. E a frequência e distribuição dos itinerários de ônibus compõem na incerteza e na irregularidade incontornáveis por completo numa relação com a experiência.

Pior que eu nem sei se realmente passa aqui nesse horário. Eu tenho quase certeza que passa. Peguei ele na quarta, essa mesma hora. Bom, hoje é sábado. Num sei se ele passa nesse horário no final de semana. Ouvi dizer que passa, mas neguinho às vezes se engana, né? Talvez passa. Talvez não passa.

Em meio ao desenvolvimento da linha problemática d’*O Paradoxo da Espera do Ônibus*, em certo ponto tal problema é assumido, ou consumido, num modo subjetivo, ou seja, numa maneira de estar no mundo. “Quanto mais eu espero, menos eu vou ter que esperar”. A questão inicial referente ao ônibus passa agora a referir-se ao sujeito que espera. Mas será isso mesmo? Ou, desde o começo, ela acaba por dispor tal posição subjetiva de espera? É que a demora do ônibus e a espera do passageiro se produzem a partir de uma certa disposição, compondo um dispositivo que enreda diversos elementos, dentre os quais vários deles aparecem no vídeo e são aqui por nós relançados em leitura, em visão do vídeo. Não é o sujeito que espera, tornado impaciente numa perspectiva de estado subjetivo, nem um ônibus que demora, julgado a partir do relógio e da determinação estrita de horários, dos antecedentes da situação. Sujeito e mundo se produzem a partir de conjugações de forças e matérias diversas em jogos de produção de realidade. Aqui, a organização do trabalho se mostra intrinsecamente conectada às experiências do sujeito. A realidade de espera e demora é, afinal, produzida pelas relações entre passageiro e transporte coletivo urbano, e não dada de antemão.

Portanto, a decisão de tomar ou não o ônibus alternativo que passa, ou qualquer outra decisão, irá desarranjar a situação, colocando-a em movimento, redesenhando-a incessantemente, inventando-lhe saídas para outras situações. Mais do que escolher entre saídas, portanto, o que está em jogo é a invenção de saídas, porque elas não estão postas a priori. Mesmo com a passagem do ônibus alternativo, como vemos nas questões suscitadas pela sua possibilidade, tal via engendra outra série de problemas. O problema se coloca então imperativamente, mas sempre como multiplicidade, nunca como absoluto. Qual multiplicidade problemática, qual série de situações, se quer embarcar e viver?

O paradoxo da espera do motorista de ônibus

Mas, afinal, tudo isso ainda se passa tendo por eixo problemático o passageiro, como se a espera do sujeito e a demora do mundo se apegassem a essa imagem. Mas não tardamos a encontrar outro plano problemático em evolução a-paralela com a situação do passageiro à espera do ônibus. Trata-

se do *Paradoxo da espera do motorista de ônibus* (MEIRELES, 2009). Feito por outras pessoas, em outros espaços e tempos, por modos que se outram, o segundo vídeo desdobra o primeiro, não por reflexão homogênea, mas por divergências. Esse segundo vídeo só é uma continuação e um paralelo d'O *Paradoxo da Espera do Ônibus* ao proceder como uma dessintonização em relação ao primeiro vídeo e como uma ruptura com suas séries problemáticas, instaurando outro plano paradoxal, que recorta a situação do passageiro, compondo-a. Esse outro plano é a atividade do motorista de ônibus urbano.

É outro regime de imagem, ainda que se trate de desenhos. As cores e os traços são outros. Há uma animação que não é mais a da câmera que se desloca em relação ao desenho fixo. Agora, o movimento está no próprio desenho, integrado a ele, pelas tecnologias digitais de desenho animado, marcando outra perspectiva e outra série paradoxal: a atividade do motorista de ônibus urbano que é o próprio movimento. O primeiro vídeo era arranjado por alguns efeitos de luz e cores, por deslocamentos de câmera e enquadres de partes do desenho mais amplo exibido em alternância de enfoques. Já o segundo vídeo se faz com linhas negras num fundo branco, linhas que se deslocam incessantemente, em repetição que se percebe logo, repetição e movimento. Marcam-se contrastes entre a atividade e a produção de subjetividade pelos quais se engendram os paradoxos do passageiro e do motorista montados em vídeo. Os paradoxos estão em relação, mas nunca em similitude, sempre em tensionamentos e discordâncias.

Linhas trêmulas e barulho de motor dispõem-se junto a uma musiquinha que se repete infinitamente para nos conduzir ao *Paradoxo da espera do motorista de ônibus*. Se, no paradoxo anterior, já se disparava uma questão logo de início, agora é outro movimento de constituição da série problemática. Esse plano do motorista se faz em vias de outra atividade: uma espera em movimento, em vez do movimento da espera do passageiro. Trata-se de uma outra espera, que se cruza com a do passageiro, mas de modo algum se confunde com ela. Por isso o tremor constante em oposição às imagens acabadas d'O *paradoxo da Espera do Ônibus* pelo passageiro. Começa-se pela consideração das relações envolvidas no trabalho.

Carvalho, não tem passageiro. Só eu rodando na madrugada. Cobrador já tá dormindo há muito tempo. Pessoal lá na empresa num saca. Não tem sentido fazer essa linha sábado à noite. A última corrida e eu vou pra casa. O foda é dar aquela volta lá por dentro. Nunca tem ninguém. Ah, vai saber, né, sei lá. Vou ter que entrar lá e dar uma volta do caralho. E nunca tem ninguém. Ainda passa lá o outro. Sem contar que... aquele pedaço ali é sinistro. Sinistro paca!

Passageiro, cobrador, empresa, família, madrugada, percurso, tempo, distância, o outro motorista, o perigo. Estas são as matérias e forças que compõem o paradoxo do motorista. Elas vão traçando linhas de modos de diversos, em paisagens que se conjugam pelas disjunções entre elas, na construção de uma série de imagens tensionantes entre si. Um motorista vidrado em seus problemas pelas lentes extensas, lentes dos óculos na face, lentes do vidro dianteiro do ônibus subentendidas. A faixa pontilhada no meio da rua foca o deslocamento do ônibus pela cidade enquanto a câmera de vídeo se aproxima do ônibus. Ou seria o ônibus que se desloca rumo à máquina de produzir vídeo?

Em seguida, entramos no ônibus e encontramos o cobrador que dorme cansado sobre o caixa. E retornamos ao motorista para, em seguida, alternarmos ângulos diversos de visada da cidade em deslocamento pelo ônibus. Tem-se aí perspectivas variadas rumo ao sujeito motorista, desde a porta de entrada dianteira do ônibus até a visada desde a traseira do ônibus,

onde se vê pelas costas o motorista diante do seu horizonte de percursos. Desde prédios e casas, ruas e postes, até um conjunto de árvores, seguidas por uma nova série de casas agora já algo distantes dos altos prédios, intercala-se nas imagens, incessantemente, o motorista de ônibus, nosso novo protagonista.

E todo um cruzamento de questões do trabalho do motorista vai se fazendo pouco a pouco, à medida que prossegue, entre os instantes diversos do trabalho. Enredam-se inquietações de cansaço e perigo na cidade, de pertinência dos pontos de parada do ônibus e itinerários estabelecidos, entre determinações da empresa e experiência do motorista, de relações entre os diversos rodoviários em suas funções correspondentes, das vidas perpassando o trabalho.

Todas essas preocupações se fazem em função do passageiro, mesmo que, por vezes, não ganhe visibilidade nas questões. Mas, vez ou outra, ele aparece para demarcar os pontos do percurso em função da passagem. Não é qualquer transporte que está em jogo, afinal: é o transporte de passageiros. E, num certo ponto de questionamentos, a figura do passageiro ganha destaque e as perguntas se fazem em função dele na relação com o transporte coletivo urbano: o passageiro pode andar um pouco e ir para um ponto melhor; mas não se sabe se ele vai estar lá, pois em geral não está; questiona-se se ele sabe o itinerário do fim de semana, condição para que possa se prontificar a esperar ou não no ponto; interroga-se, ainda, se ele pode perder o outro ônibus que irá passar por lá. Todas essas questões se põem pela atividade do motorista, em suas oscilações constantes ao ritmo do motor.

Note-se que não são questões espelhadas das que formula o passageiro. Elas possuem outra disposição, é outra série de problemas, que desenha um plano, uma paisagem outra de experiência, uma outra multiplicidade paradoxal. Multiplicidades que, entretanto, se atravessam, não pela homogeneização em correspondência binária, mas por um tensionamento constante entre as diversas atividades de um e de outro, passageiro e motorista. É que, afinal, motorista e passageiro participam da experiência um do outro, do pensamento do outro, da atividade do outro, para se encaminhar em sua própria experiência pela invenção de saídas ao paradoxo em que circulam. Não se trata aí de descobrir o que o outro está pensando, mas de participar das suas questões, construindo as suas próprias num movimento de saídas efetivas, afetivas. Um plano funciona para o outro como meio de desenvolvimento.

É por percorrer toda a série de problemas em que se situa que o motorista encontra o *Paradoxo da espera do motorista de ônibus*: “Quanto mais eu demoro, mais longe eu estou de chegar. Ih, caralho, que loucura! Quer dizer que quanto mais o passageiro espera, menos vou ter que esperar”. E a relação entre passageiro e motorista se estabelece pelos paradoxos em experimentação, recortando-se um ao outro, compondo-se um pelo outro. É por aí que o motorista pode tensionar sua decisão de fazer o trajeto dando a longa volta ou não.

MOTOR

Nesses entremeios se fazem os paradoxos do motor. Motor é um apelido frequente pelo qual se tem chamado o motorista de ônibus nas cidades. Já aí um paradoxo pelo nome. O sujeito se confunde com o meio. O trabalhador com a máquina. O vivo com o aparato mecânico. Sangue e ferro, carne e aço. Nesse sentido, se marca uma paixão da máquina, uma máquina desejante, em que sujeito e objeto, ser e mundo, se produzem pelas conexões e disjunções que constroem juntos. “É preciso reaprender, reconceitualizar a máquina de outro modo, para partir do ser da máquina

como aquilo que se encontra na encruzilhada, tanto do ser em sua inércia, sua dimensão de nada, como do sujeito, a individuação subjetiva ou a subjetividade coletiva” (GUATTARI, 2003, p. 41). É a isso que a abreviatura do nome motorista em motor nos convoca. Nos limites entre o objeto mecânico e os processos inventivos de mundo vai se arranjando e desarranjando o motorista. Por vezes, ele se esquece e se automatiza, por vezes se questiona, para poder lidar com as variabilidades incontornáveis. E nessa oscilação, sempre pelo meio, o motorista se faz motor num mundo em produção no qual se aloja por deslocamento.

A oscilação, o vai-e-vem, compondo os circuitos em que o motorista se vê em meio aos imprevisíveis acontecimentos são os paradoxos do motor, problemas que o motorista precisa inventar e sustentar para prosseguir em viagens. Invenção, uma vez que nenhum problema está dado a priori. Cada problema que se experimenta no trabalho é problema somente quando instala tensionamentos de forças num meio, convocando à (re)construção desses meios, forçando o pensamento a pensar. Sustentação, pois é caso de circulação pelo problema, de uma duração na situação, uma experimentação de uma série de questões que vai se formando pelo coletivo, em multiplicidade problemática. Nessas paisagens, nesses meios, a questão crucial é como inventar saídas, não dos meios, mas, pelos meios. Sendo assim, como se criam os meios de vida e trabalho é a questão que se impõe ao motorista de ônibus urbano.

Sobre o artigo

Recebido: 11/03/2012

Aceito: 05/07/2012

Referências bibliográficas

- AMADOR, F. S. **Entre prisões da imagem, imagens da prisão: um dispositivo tecno-poético para uma clínica do trabalho**. 2009. 230 f. Tese (Doutorado em Informática na Educação) – Programa de Pós-Graduação em Informática na Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. BRASIL. **100 anos do transporte urbano no Brasil**. Brasília, DF: NTU, 1997.
- CAIAFA, J. **Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. BRASIL. **Cidade em movimento: energia elétrica e meios de transporte na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Memória da Eletricidade, 2001.
- CHAIA, V. M.; SOLARES, C. **Uma viagem no tempo: resgate dos acontecimentos relevantes da história do transporte coletivo da Grande Vitória**. Vitória, ES: CETURB-GV, 2001.
- CLOT, Y. **A Função Psicológica do Trabalho**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2006.
- DELEUZE, G. **Conversações, 1972-1990**. São Paulo: Ed. 34, 1992.
- DELEUZE, G. **Foucault**. São Paulo: Brasiliense, 2005.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo, v.1, n. 34, 1995.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo, v.5, n.34, 1997.

GUATTARI, F. **A paixão das máquinas**. In: _____. O reencantamento do concreto. São Paulo: HUCITEC, p. 39-52, 2003.

GUATTARI, F.; ROLNIK, S. **Micropolítica: cartografias do desejo**. Petrópolis: Vozes, n. 9, 2008.

MARX, K. **O Capital: Crítica da Economia Política**. Vol. 1, Livro 1, Tomo 1. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MEIRELES, T. **Paradoxo da espera do motorista de ônibus**. Um filme de Tomás Meireles. Rio de Janeiro: C'pá Produções, 2009. Vídeo digital, 5 min. Colorido. Sonoro. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=SMWPo7fBodQ>>. Acesso em: 27 fev. 2009.

PINTO, F. M. **Trabalho e saúde mental: um estudo com motoristas de ônibus de João Pessoa-PB**. 2001. 112 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2001.

Revista Dos Transportes Públicos. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, 1978-2011.

VYGOTSKY, L. S. **A tragédia de Hamlet, príncipe da Dinamarca**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

WHITAKER, G.; CASELLI, C. **O Paradoxo da Espera do Ônibus**. [vídeo] Produção de Guilherme Whitaker. Direção, texto e edição de Christian Caselli. Rio de Janeiro: WSET filmes, 2007. Vídeo digital, 3:10 min. Colorido. Sonoro. Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=Ibow_K7fqF0>. Acesso em: 27 fev. 2009.