

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**A EXPERIÊNCIA TEMPO-ESPAÇO NA CIDADE DE
MANAUS: A MOBILIDADE URBANA**

VLADIMIR DE MATOS MOTTA

**MANAUS
2015**

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

VLADIMIR DE MATOS MOTTA

**A EXPERIÊNCIA TEMPO-ESPAÇO NA CIDADE DE MANAUS: A
MOBILIDADE URBANA**

**Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Geografia da Universidade Federal do
Amazonas, como requisito parcial para a obtenção do
título de Mestre em Geografia.**

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Amélia Regina Batista Nogueira

**Manaus
2015**

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

M921e Motta, Vladimir de Matos
A Experiência Tempo-Espaço na Cidade de Manaus : a mobilidade urbana / Vladimir de Matos Motta. 2015.
82 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Amélia Regina Batista Nogueira
Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Tempo. 2. Espaço. 3. Mobilidade. 4. Experiência. 5. Disciplina. I, Nogueira, Amélia Regina Batista II. Universidade Federal do Amazonas III. Título



Poder Executivo
Ministério da Educação
Universidade Federal do Amazonas

ICHL/DEGEO/Programa de Pós-Graduação em Geografia
 Mestrado Conceito 4 - Aprovado pela Resolução nº 009 – CONSUNI de 17/08/95
 Credenciado pela CAPES em set/2000
 Reconhecido através da Portaria N. 611-MEC, de 22 de junho de 2007



Ata da Defesa Pública da Dissertação de Mestrado do(a) discente **VLADIMIR DE MATOS MOTTA**, do Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal do Amazonas, área de concentração em **Amazônia: Território e Ambiente**, realizada no dia **30 de setembro de 2015**

Às **quinze** horas do dia **trinta de setembro de dois mil e quinze**, na Sala de Audiovisual do Departamento de Geografia, realizou-se a Defesa Pública da Dissertação de Mestrado, intitulada **"A Experiência Tempo-Espaço na Cidade de Manaus: A Mobilidade Urbana"**, sob orientação do(a) Professor(a) Doutor(a) **Amélia Regina Batista Nogueira (PPGEOG/UFAM)**, do(a) aluno(a) **VLADIMIR DE MATOS MOTTA**, em conformidade com o Art. 69 do Regimento Geral de Pós-Graduação da Universidade Federal do Amazonas, como parte final de seu trabalho para a obtenção do Título de **MESTRE EM GEOGRAFIA**, área de concentração em **AMAZÔNIA: TERRITÓRIO E AMBIENTE**. A Banca Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: **Professor(a) Doutor(a) Amélia Regina Batista Nogueira, Orientador(a)/Presidente (PPGEOG/UFAM)**, **Professor(a) Doutor(a) Adorea Rebello da Cunha Albuquerque (PPGEOG/UFAM)** e o(a) **Professor(a) Doutor(a) Marcos Castro de Lima (DEGEO/UFAM)**. O(A) Presidente da Banca Examinadora deu início à sessão convidando os membros da Banca e o(a) Mestrando(a) a tomarem seus lugares. Em seguida, o(a) Senhor(a) Presidente informou sobre o procedimento do exame. A palavra foi facultada ao(a) Mestrando(a) para apresentar uma síntese do seu estudo e responder às perguntas formuladas pelos membros da Banca Examinadora. Após a apresentação e arguição pelos membros da Banca Examinadora, esta se reuniu onde decidiu, por unanimidade, que o(a) aluno(a) foi **"Aprovado....."**. A sessão foi encerrada. Eu, **Maria das Graças Luzeiro**, Secretária do PPG-GEOG, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim, pelos membros da Banca Examinadora e pelo(a) Mestrando(a). **Manaus (AM), 30 de setembro de 2015.**

Prof(a) Dr(a) **Amélia Regina Batista Nogueira**
 Orientadora/Presidente (PPGEOG/UFAM)

Prof(a) Dr(a) **Adorea Rebello da Cunha Albuquerque**
 Membro Titular (PPGEOG/UFAM)

Prof(a) Dr(a) **Marcos Castro de Lima**
 Membro Titular (DEGEO/UFAM)

Vladimir de Matos Motta
 Mestrando

Amélia Regina Batista Nogueira
Adorea Rebello da Cunha Albuquerque
Marcos Castro de Lima
Maria das Graças Luzeiro
 Secretária do PPGEOG

Aos familiares, cuja distância somente
reforçou os laços de fraternidade.

RESUMO

A pesquisa teve como objetivo estudar a experiência dos passageiros do transporte público por ônibus na cidade de Manaus. Possuindo como eixos de estruturação o tempo gasto nas viagens e sua vinculação com o espaço formado durante a jornada. Tem como área de estudo a Linha 330 – Centro-Lago Azul, dentro da cidade de Manaus. Ao observar os passageiros foi possível perceber a atuação do tempo sobre os corpos e na criação de experiências alienantes, onde a subjetividade é moldada a partir de um intenso processo de coerção e de exploração. Produzindo, com isso, uma diferenciação na maneira como os grupos sociais percebem e vivem a cidade. Criando também um processo de negação do urbano como categoria de desenvolvimento social. Foram observados na pesquisa que os processos disciplinares que atuam sobre os indivíduos modificam as estruturas de percepção das pessoas que utilizam diariamente o ônibus para se deslocarem pelo tecido urbano, transformando-os em simples usuários.

Palavras chave: mobilidade, espaço, tempo e Manaus.

ABSTRACTS

This theses aims to study the consequences of urban mobility over the passengers or public transportation by bus in the city of Manaus. The structuring axes of study are the time spent traveling and the relationship to the space formed throughout the journey. The empirical case is Line 330, Lago Azul – Centro. By observing its users, it was possible to perceive the time acting over the bodies and the creation of alienating experiences, in which the subjectivity is shaped from an intense process of coercion and exploitation. Producing, thus, thereby a distinction in the way social groups perceive and live the city. Also creating a denial of the urban process as a category of social development.

Key words: mobility, space, time and Manaus.

LISTA DE FIGURAS E MAPAS

Mapa: Trajeto percorrido pela Linha 330.....	36
Figura 1 – Entrada do Terminal 1 voltada para o Norte.....	37
Figura 2 – Empresa de Bebidas AmBev.....	41
Figura 3 – Conjunto Habitacional ao longo da Avenida Constantino Nery.....	43
Figura 4 – Arena da Amazônia.....	44
Figura 5 – Mercadinho Lago Azul, em frente ao ponto final da Linha 330.....	50
Figura 6 – Entrada do Terminal 1, área de pagamento.....	54
Figura 7 – Entrada do Terminal 1, área de pagamento desativada.....	55
Figura 8 – Telhado da cobertura no ponto de parada da Linha 330.....	56
Figura 9 – Placa indicando o local de parada da Linha 330, lado 1.....	57
Figura 10 – Placa indicando o local de parada da Linha 330, lado 2.....	58
Figura 11 – Barraca no ponto de parada da Linha 330.....	58
Figura 12 – Pessoas aguardando o ônibus na parada da Linha 330.....	59
Figura 13 – Pessoas aguardando a saída do ônibus, bairro Lago Azul.....	60
Figura 14 – Interior do ônibus da Linha 330.....	62

SUMÁRIO

Introdução	08
Capítulo 1 - O Tempo e o Cotidiano.....	10
1.1 - Tempo: Origem e Autonomia.....	10
1.2 - A Construção do Fazer Diário.....	22
Capítulo 2 - O Trajeto: a Linha 330.....	36
Capítulo 3 - A Mobilidade na Cidade e a Prisão do Corpo ao Tempo-Espaço.....	49
3.1 - O Percurso.....	49
3.2 - O Sentido do Lugar.....	72
Considerações e Possibilidades.....	77
Referências.....	80

INTRODUÇÃO

A mobilidade, devido ao processo de crescimento das cidades, tornou-se importante para a vida urbana. Diariamente milhões de pessoas se deslocam nas metrópoles para irem ao trabalho, às escolas, às lojas e aos serviços da administração pública. O crescimento do espaço urbano impôs uma nova circulação para a reprodução social das pessoas. Esta pesquisa teve como objetivo traçar alguns pontos relativos à mobilidade urbana na cidade de Manaus, investigando a atuação do tempo sobre a formação de experiências por parte dos usuários do transporte coletivo por ônibus. Devido a um tempo que se impõe durante a circulação das pessoas, acreditamos surgir um processo que intensifica as relações de controle, subjugando os passageiros.

Para cumprir nossos objetivos, partimos de uma pesquisa qualitativa que teve como procedimentos a observação dos viajantes da Linha 330 – Centro-Lago Azul. Com aproximadamente 21 Km, este trajeto sai da área central da cidade de Manaus e se dirige ao bairro Lago Azul, uma região que, hoje, identifica os limites urbanos da cidade. Entre os fatores que contribuíram para a delimitação desta linha também podemos mencionar a expansão das moradias para a Região Norte, tendo como via de circulação as Avenidas Constantino Nery e Torquato Tapajós. Buscamos compreender o comportamento dos passageiros como resultado de uma imposição social que tem reflexos no mundo subjetivo dos indivíduos.

Dividimos os estudos em três capítulos: o primeiro abordando o conceito de tempo e o processo de construção do cotidiano, o segundo descrevendo a paisagem ao longo do trajeto realizado pelo ônibus e o terceiro caracterizando as experiências formadas durante as viagens da Linha 330. O capítulo 1 coloca em discussão o tempo como uma construção social,

fortemente dependente do ritmo de vida adotado pelos conjuntos humanos. A atual temporalidade é resultado da aceleração do ciclo de reprodução do capital, mobilizando, para isso, instrumentos técnicos e políticos. A rede de transportes é um dos elementos utilizados para compor a acumulação material, seguindo a lógica de diferenciação e exploração.

O cotidiano, no capítulo 1, é o resultado das ações e atitudes diárias que surgem da alienação sofrida pelo homem comum. A diminuição do espaço significativo conduz a movimentos desprovidos de uma intenção interna, pois obedece às determinações das estruturas econômicas superiores. As iniciativas para conter o processo de opressão aparecem como algo criativo, porém, insuficiente para construir uma estrutura de mudança nas condutas realizadas diariamente.

No segundo capítulo estão descritos as formas espaciais encontradas durante o caminho percorrido pelos ônibus da Linha 330. Com isso, trazendo as estruturas físicas produzidas tanto fora quanto dentro do veículo, pois nos ajudam a compreender o cenário de atuação dos passageiros. O objetivo é perceber como a mobilidade urbana age formando a subjetividade das pessoas e para isso é necessário apresentarmos os objetos urbanos que se fazem presente e atuam nas viagens cotidianas.

No capítulo 3, a qualidade das percepções e experiências durante a circulação assumem um papel central no desenvolvimento econômico e nas interações sociais. Uma individualidade calcada no isolamento e na desconfiança aparece, mudando as perspectivas do viver na cidade. Essa transformação não atinge todos os grupos sociais de forma igual. Os moradores da periferia sofrem com uma mobilidade deficiente, contribuindo para a segregação espacial.

Capítulo 1 - O TEMPO E O COTIDIANO

1.1 - TEMPO: ORIGEM E AUTONOMIA

Não poderíamos pensar a sociedade contemporânea sem vinculá-la a utilização do tempo. Um bom exemplo desta estreita ligação do homem com o conceito tempo pode ser demonstrado no grande número de aparelhos para medi-lo. Esses instrumentos vão dos mais simples, como a ampulheta, até os sofisticados relógios nucleares, cuja precisão e a regularidade são impressionantes. Outra forma de visualização desta dependência está na construção de gigantescos relógios nos espaços de circulação. O mais famoso deles é o Big Bang, na cidade de Londres. O relógio da Central do Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, é um símbolo da inserção da medida do tempo em nossas atividades cotidianas.

Tornou-se imprescindível a consciência do tempo para as atividades mais simples: acordar, preparar uma comida, estudar, viajar e mesmo nas ações de lazer e recreativas. Ao assistirmos um telejornal, as horas estão destacadas na parte inferior da tela. Os celulares possuem informações sobre o dia, as horas, os minutos e os segundos. Nossa dependência do tempo é tamanha que nos obrigamos a usar pulseiras que nos indicam o transcorrer dos minutos e das horas. Os afazeres têm períodos estritamente marcados para iniciarem e terminarem.

A perfeita obediência aos ritmos, na modernidade, indica uma postura civilizada e de respeito. Frases como “pontualidade britânica” ou “pontualidade suíça”, transmitem a ideia que o “sucesso” de algumas sociedades deve-se à perfeita submissão de seus integrantes ao tempo medido. Grupos que seguem rígidos parâmetros temporais teriam uma condição social mais desenvolvida do que outras, onde os compromissos com os ponteiros não seriam tão rígidos.

As tecnologias de mensuração dos períodos abrangem, não somente os voltados para um dia, mas para as semanas, os meses, os anos, as décadas, os milênios, etc. Os calendários servem a uma programação, ou seja, a um planejamento de um período mais longo. Os objetivos ou ideias são projetadas em uma perspectiva de futuro ou passado mais distanciados. As marcações temporais históricas e geológicas são exemplos desta visão para o passado.

Porém, acreditamos, tal como Norbert Elias (1998), no tempo como um conceito criado e aprendido pelos grupos humanos. Ele Sustenta o caráter social do tempo, uma tentativa de síntese, fazendo uma crítica à visão do tempo como uma categoria natural. Um processo de aprendizagem que ocorreu no seio das sociedades. Segundo o autor é uma ferramenta que “Quando necessário, os homens utilizam um processo socialmente padronizado para comparar, por via indireta, processos que não podem ser diretamente cotejados.” (Elias, 1998, p. 7.). Ou seja, é um fato social, como apresentado por Durkheim (2006), onde os fatos sociais “consistem em maneiras de fazer ou pensar, reconhecíveis pela particularidade de serem susceptíveis de exercer uma influência coerciva sobre as consciências particulares”. (Durkheim, 2006, p. 24.). O tempo como fato social institui um modo de agir e pensar às pessoas. Estabelece uma conduta social, que apresenta características que dependem do período histórico retratado, da cultura existente e do modo produtivo predominante. O tempo é uma construção social que, com as transformações na sociedade ocidental, passa também por novas reformulações em sua experimentação, fundamentação e entendimento.

Embora a noção de tempo tenha adquirido um aspecto evidente e concreto na sociedade ocidental moderna, isso foi consequência de uma transformação no modo de interpretação dos fenômenos naturais que ocorriam próximo aos assentamentos humanos. Foi verificada a regularidade de certos acontecimentos climáticos, espaciais e astronômicos.

Percebeu-se o movimento cíclico dos astros, a repetição das estações do ano, os períodos das chuvas e das secas.

As primeiras formas de contagem temporal estavam vinculadas ao movimento do Sol e da Lua. Os calendários Solar e Lunar tiveram grande difusão como formas de marcação dos períodos. As sociedades com um desenvolvimento técnico de baixa complexidade possuíam um alto grau de dependência com relação à natureza. As necessidades alimentares, para serem inteiramente supridas, dependiam da temperatura, da umidade e do calor. O cultivo de cereais, a colheita de legumes, frutas, e mesmo a criação animal, obtinham o seu melhor aproveitamento em organizações espaciais muito específicas.

Ao constatarem as conexões entre os ciclos espaciais e a obtenção de alimentos, os homens puderam criar um planejamento de suas ações. A estabilidade dos movimentos climáticos permitiu previsões ambientais ótimas para o trabalho na terra. Saber o espaço ideal de plantio tornou-se essencial para a sobrevivência dos grupos humanos. A perfeita delimitação do movimento cíclico espacial foi transformada em tempo. O movimento aparente do Sol foi traduzido como sendo o dia. As fases lunares delimitam os meses. O início e o fim dos ciclos das estações produzem o ano. A recorrência dos fenômenos naturais serviram de base para a formulação simbólica dos marcadores de tempo.

Essas sequências recorrentes como os ritmos das marés os batimentos do pulso ou o nascer e pôr do sol ou a Lua, foram utilizadas para harmonizar as atividades dos homens e para adaptá-las a processos que lhes eram externos da mesma maneira que foram adaptadas, em estágios posteriores, aos símbolos que se repetem no mostrador de nossos relógios. (Elias, 1998. p. 8.).

O percurso constante apresentado pela natureza tinha sido nomeando de tempo, por isso, não é possível, neste momento, uma separação mental de ambos. Tempo é natureza e natureza em movimento é tempo. Os marcos simbólicos não possuem uma autonomia em relação ao fenômeno percebido. Servem somente de estruturas de orientação para as práticas

cotidianas. “O tempo servia aos homens, essencialmente, como meio de orientação no universo social e como modo de regulação de sua coexistência”. (Elias, 1998, p. 8.).

Um bom exemplo da formulação de uma consciência temporal a partir da observação do espaço natural pode ser retirado das narrativas mitológicas gregas. O tempo é representado pelo titã Cronos, filho de Gaia, a Terra, e Urano, o céu. A transcorrência dos acontecimentos surgiam, para os antigos gregos, das ações naturais, mas também dos astros celestes. Os fenômenos necessitavam das referências astronômicas para constituírem o tempo. Aceitando o reinado dos titãs como uma fase pré domínio do homem sobre o meio ambiente, a derrota de Cronos representaria a emergência de uma sociedade conhecedora dos ritmos naturais. O domínio sobre o tempo.

O entendimento do tempo como mero indicador dos processos espaciais recorrentes irá perdurar até a Idade Média. O modo de produção essencialmente artesanal agrícola reafirmará os laços existentes com a natureza. Porém, as simbologias religiosas alteraram a organização temporal da sociedade europeia. A carga simbólica, antes, estruturavam-se ao redor dos fenômenos naturais. As divindades, em grande parte, eram a personificação de um aspecto da natureza ou os comandavam. Os deuses gregos, romanos, nórdicos e bárbaros eram a tentativa de compreender o mundo que cercava as pessoas.

O monoteísmo criará um distanciamento do homem em relação ao seu espaço natural. A propriedade de um único ser de comandar todas as esferas biológicas, climáticas e morfológicas reduzirá o vínculo com o ambiente. A dinâmica de cada acontecimento no espaço estará alicerçada em uma única vontade. As contradições dentro do sistema são diminuídas e encaradas como pertencentes a uma fase de provação, obstáculos criados para ascensão do espírito. Assim, a atuação da Igreja Católica como mediadora entre os mundos natural e divino reduzirá o contado objetivo com os seres e fenômenos do meio ambiente.

Os ritos religiosos impostos pela igreja sinalizarão uma disciplina temporal cada vez

mais social. Os calendários cristãos herdam parte da divisão dos povos anteriores. O Sol e a Lua continuam como referências para as delimitações do tempo. Contudo, a inserção das festas sacras, os feriados comemorativos, os dias santos e os badalos para as missas trazem uma dimensão mais cultural dos ritmos de vida. A organização e a projeção para o futuro estarão sujeitos as divisões criadas pela cúpula religiosa. As datas santas passam a não ter como referências as estações do ano ou os objetos naturais. Os períodos são produzidos tendo como centro a morte ou nascimentos de pessoas ou acontecimentos ligados à igreja.

A substituição do Sol pelos sinos nas torres é um sintoma dos novos ritmos de vida criados por uma cultura monoteísta cristã, sendo a Igreja Católica a sua principal instituição. O céu nublado ou o período de inverno não mais eram condição para organizar as ações diárias. O som metálico dos pêndulos tinha a tarefa de lembrar aos devotos o início das missas ou dividiam o dia em períodos. Os sinos eram usados como referências para as jornadas de trabalho ou outras atividades.

O maior distanciamento dos marcos naturais na formulação temporal, durante o predomínio religioso, como organizador da vida social, não significou a construção de intervalos de tempo totalmente amarrados em convenções sociais. Os processos técnicos não possuíam a força transformadora necessária para criarem a chamada segunda natureza. O espaço, mesmo possuindo novos ritmos, não se liberta dos caprichos do clima, do solo, da iluminação e das fontes de água. O progressivo uso e desenvolvimento da técnica reorganizam os elos de dependência dos grupos humanos para com a natureza. Para Santos (2008), ocorre uma transformação do espaço natural, onde:

A história do homem sobre a Terra é a história de uma ruptura progressiva entre o homem e o entorno. Esse processo se acelera quando, praticamente ao mesmo tempo, o homem se descobre como indivíduo e inicia a mecanização do Planeta, armando-se de novos instrumentos para tentar dominá-lo. A natureza artificializada marca uma grande mudança na história humana da natureza. (Santos, 2008. p. 17.).

O cultivo dos gêneros alimentares ainda estruturava a dimensão econômica da vida medieval. A frágil rede de abastecimento de comida conduzia a um estado de frequentes crises. Desta forma, a fome era comum em inúmeras regiões, pois a produção e a distribuição de alimentos demandavam grandes esforços. A atenção às atividades rurais consumia longos períodos de trabalho. As inovações técnicas da época eram limitadas em garantir um constante fluxo de gêneros alimentares. O clima era decisivo para a produção agrícola, a mudança do regime de chuvas e as alterações não esperadas na temperatura eram catastróficas.

As novas obrigações do corpo delimitadas pela estrutura religiosa cristã, ditando ritmos e movimentos, estavam associadas a tempos naturais. Somente com a incorporação acelerada de instrumentos técnicos à produção houve uma maior separação em relação ao meio ambiente. O processo industrial de produção construirá diferentes relações sociais, nas quais o conceito de tempo adquire outra abordagem, tanto para o indivíduo, quanto para a sociedade. Em David Harvey (2004) “cada modo distinto de produção social ou formação social incorpora um agregado particular de práticas e conceitos do tempo e do espaço.” (Harvey, 2004. p. 189.).

Temporalidade das pessoas será formada a partir do contato com um espaço cada vez mais técnico. Para Milton Santos (2009), a história do meio geográfico é dividida em três etapas: o meio natural, o meio técnico e o meio técnico-científico-informacional. No meio natural prevaleciam as condições naturais para a sobrevivência do grupo. Havia uma harmonia entre a técnica, o trabalho e a natureza. O meio técnico é caracterizado como o espaço mecanizado. “Os objetos técnicos, mecânicos, juntam à razão natural sua própria razão, uma lógica instrumental que desafia as lógicas naturais, criando nos lugares atingidos, mistos ou híbridos conflitivos”. (Santos, 2009. p. 237). Existe neste momento, uma “intenção” da própria técnica em reproduzir-se e justificar-se. O meio técnico-científico-informacional, momento histórico atual, ocorre após a Segunda Guerra, e é definida pelo mercado de objetos

e financeiro globalizado. Neste período, as técnicas nascem como informação.

O modo de produção capitalista industrial introduzirá uma relação com o espaço mediada pela técnica. Os instrumentos de produção, circulação, informação, financeiro e de comercialização servem a uma reprodução ampliada do capital. Essa tecnosfera, reestrutura a sociedade para uma vida de acumulação financeira e de consumo. Em fim, “é o resultado da crescente artificialização do meio ambiente. A esfera natural é crescentemente substituída por uma esfera técnica, na cidade e no campo.” (Santos, 2008. p. 30.). O trabalho e o cotidiano perdem sua autonomia, para obedecerem às ordens empresariais. O capitalismo retira do sujeito a sua consciência social comunitária e forja uma conduta social-individual. As mediações proporcionadas pela técnica e o dinheiro conduzem a uma ideologia individualista crescente.

A tecnosfera abrange o espaço das cidades, mas também do campo. A rede de produção se organiza objetivando o controle dos tempos de produção e circulação. O que prevalece é uma racionalidade do e para o capital, cuja meta é reduzir o seu tempo de circulação (capital-trabalho-mercadoria-capital). Grande parte das inovações em máquinas, administração e políticas foram criadas para diminuir este processo temporal.

Uma consequência da dinâmica capitalista, no entendimento de David Harvey (2004), será a compressão do tempo-espaço. O desenvolvimento dos meios de transportes permitiu reduzir os períodos de deslocamento.

O tempo necessário para cruzar o espaço (ilustração 3.1) e a forma como costumamos representar esse fato para nós mesmos (ilustração 3.2) são indicadores úteis do tipo de fenômeno que tenho em mente. À medida que o espaço parece encolher numa “aldeia global” de telecomunicações e numa “espaçonave terra” de interdependências ecológicas e econômicas – para usar apenas duas imagens conhecidas e corriqueiras-, e que os horizontes temporais se reduzem a um ponto em que só existe o presente (o mundo do esquizofrênico), temos de aprender a lidar com um avassalador sentido de compressão dos nossos mundos espacial e temporal. (Harvey, 2004. p. 219).

Para ele, esta redução também atinge a forma de representação do espaço. O projeto

Iluminista formulou um desenho racional econômico da superfície terrestre. Saem o miticismo e a visão “tridimensional orgânica” para a racional objetiva.

Entretanto, quando ocorrem mudanças na escala de investigação sobre a experiência humana do tempo e do espaço, também notamos transformações significativas nesta forma de relacionamento com o mundo. Harvey (2004) descreve o fenômeno que se apresenta de maneira predominante. Mas ao analisarmos grupos sociais específicos, a compressão do tempo-espaço adquire contornos bem diferentes e mesmo opostos. Da mesma forma que o capital se utiliza de formas não capitalistas para existir, também produz tempos e espaços diferenciados.

As aglomerações urbanas nos trazem uma gama de possibilidades de entendimento da vida moderna. Apresentam os instrumentos técnicos necessários à produção, ao consumo e às ideologias no sistema capitalista. O espaço intencionalmente desigual abriga e induz múltiplas formas de relacionamentos sociais. O tecido urbano nos traz as condições para as novas formas de percepção do tempo.

As temporalidades, antes, em simbiose com os fenômenos naturais, são substituídas por ligações de ordem técnica e financeiras. O asfalto, a eletricidade, as lâmpadas, o carro, os jatos e os atuais navios, entre outras criações, nos permitem uma maior autonomia de trabalho e de interação com o entorno. O ritmo é dado pela produção industrial e seus modos de organização: Fordismo, Toyotismo, Taylorismo. Essas formas organizativas têm como objetivo acelerar o giro do capital.

Os intervalos e períodos utilizados por animais, plantas e o clima não mais atuam de forma predominante para estabelecer o tempo. Não podemos identificar na explosão urbana dos dois últimos séculos a origem desta nova maneira de percebermos e produzirmos o mundo. Foi um processo que tem sua base geradora nos primeiros instrumentos técnicos criados, mas foi a cultura monetária, aliada aos inventos produtivos, da fase industrial que

permitiram instituir um movimento linear progressivo. Mensurados pelo transcorrer dos números dos relógios digitais, gerenciamos a velocidade das ações diárias.

Os critérios para identificarmos os fatos inserem as horas, minutos e segundos como marcadores comuns. Para a perfeita sintonia produtiva em espaços distantes era necessário estabelecer um sistema que não estivesse sujeito às intemperes ambientais. A disseminação da atual educação do tempo potencializa uma rede de instituições: o Estado, as empresas multinacionais, as de informação.

O tempo das instituições modernas possui um efeito devastador em grupos que não o estabelece. Os trabalhadores sofrem uma grande coerção para cumprirem metas e objetivos, submetendo seus corpos a ritmos exaustivos de trabalho. O compromisso com um tempo cada vez mais exato, tornou-se condição para uma atuação ideal. Entretanto, a base material para atuar na aceleração temporal, varia de acordo com a posição do indivíduo na hierarquia social. Altos funcionários públicos e grandes empresários possuem meios para organizarem seus compromissos de trabalho.

Culturalmente, as medições e estruturas objetivas do tempo atual são as mesmas para ricos e pobres, altos burocratas e executores, estudantes e trabalhadores. Mas seus efeitos possuem importantes diferenças que aparecem no cotidiano das pessoas. As coerções sofridas na linha de produção de uma fábrica para aumentar a produtividade, no trajeto de circulação para chegar ao trabalho elaboram uma percepção do tempo e do espaço únicos. A rigidez do tempo medido impõe necessidades alheias ao indivíduo, objetivos que não correspondem às expectativas mentais e urgências biológicas imprescindíveis para a vida.

A alienação apresentada em relação ao tempo possui uma correspondência com a conceituação Marxista.

O conceito de alienação de Marx tem quatro aspectos principais, que são os seguintes:

- a) o homem está alienado da natureza;
- b) está alienado de si mesmo (de sua própria atividade);
- c) de seu “ser genérico” (de seu ser como membro da espécie humano);
- d) o homem está alienado do homem (dos outros homens). (Mészáros, 2006. p. 20.).

O tempo alienado da natureza se verifica no não uso dos fenômenos ambientais para marcar as temporalidades. Como antes explicitado, os acontecimentos naturais foram os primeiros parâmetros para indicar o tempo. As referências, agora, seguem uma instrumentalidade simbólica dos relógios e dos números.

Ao respeitar o ciclo de reprodução do capitalismo como ritmo primordial de trabalho, o homem se coloca à margem do mundo significativo. O seu estar no mundo é definido por outros agentes, outras instituições. Passa por tempos coercivos, ditando movimentos e paradas.

O caráter de pertencimento ao conjunto social é substituído por uma morfologia individualista, mediada pela obediência precisa aos momentos do relógio. A solidariedade do fazer e dos intervalos são suprimidas por mecanismos de atuação individuais, pontuados no calendário ou no transcorrer das horas diárias.

Os pontos de referências em um transcorrer espacial se fazem com aparelhos técnicos que nos distanciam de relações mais sensíveis com o outro. A racionalidade prática prevalece sobre as emocionais simbólicas. Não há tempo a ser perdido. “Tempo é dinheiro”. Se sobrepõe a estruturas que não estejam ligadas ao acúmulo monetário.

A alienação se constitui também como organizamos os fatos que se projetam no espaço, em que nos baseamos para pontuar os acontecimentos e a experiência que tiramos deles. A acentuada hierarquia erguida no sistema social moderno deixa pouco espaço para uma convivência comunitária plena de sentido e satisfatória. As nossas respostas ao controle cada vez maior do corpo e dos sentidos devem seguir, de acordo com o sistema produtivo,

uma tendência individualizante, o que significa relações mediadas por instrumentos técnicos e monetários.

A atuação sobre um espaço homogêneo, fragmentado e hierarquizado, estrutura uma percepção instrumental objetiva, que reivindica linguagens, ideias e comportamentos reproduzíveis em várias regiões do planeta. O curso dos acontecimentos assume uma dimensão prática, fragilizada em termos de valores e representação¹. As ações seguem uma lógica burocrática, identificada nas divisões das horas e do calendário.

A superação de um percurso temporal alienado e alienante passa por uma apropriação do espaço em seu movimento. Recuperar as narrativas é essencial para a organização de um mundo pleno de sentido. Apropriar-se é fazer-se dono de seu corpo e os movimentos que possui, é estabelecer um vínculo de relações diretas com os objetos ao redor. As mediações não se projetam como entidades autônomas, ao contrário, são servas da vontade humana comunitária. Para Lefebvre, a apropriação ocorre quando o ser humano instaura o seu ser natural através do corpo, do tempo, do espaço e do desejo. (Lefebvre, 2000. p 98).

O controle dos ritmos de vida é primordial para o bem-estar físico e mental dos sujeitos urbanos. As paradas e acelerações devem ocorrer segundo as determinações próprias, possuindo um alto grau de sentido e coerência interna. O gigantismo assumido pelo espaço urbano reestrutura o equilíbrio fisiológico e psíquico dos sujeitos. Os estímulos visuais, sonoros, táteis e olfativos recebidos, durante um percurso, precisam ser classificados e ordenados para serem lidos. Das experiências proporcionadas pelos sentidos, construir um quadro narrativo e perceptivo, que possibilite ações conscientes.

Segundo Lefebvre (2000), apropriar-se é colocar as ações e relações sob a ótica do percebido, concebido e do vivido. Traduzidos espacialmente como prática do espaço,

¹ As discussões sobre o espaço absoluto e o espaço abstrato em Lefebvre nos indica as mudanças na elaboração da sociedade moderna. Lefebvre, Henri. A produção do espaço. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (original: La production de L'espace. 4^a ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.)

representação do espaço e espaços de representação.

a) A prática espacial de uma sociedade secreta seu espaço, ela o põe e supõe, numa interação dialética: ela o produz lenta e seguramente, dominando-o e dele se apropriando. Para a análise, a prática espacial de uma sociedade se descobre decifrando seu espaço.

b) É o espaço dominante numa sociedade (um modo de produção). As concepções do espaço tenderiam (com algumas reservas sobre as quais será preciso retomar) para um sistema de signos verbais, portanto, elaborados intelectualmente.

c) Os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos “habitantes”, dos “usuários”, mais também de certos artistas e talvez dos que descrevem e acreditam somente descrever: os escritores, os filósofos. Trata-se do espaço dominado, portanto, suportado, que a imaginação tenta modificar e apropriar. p. 39 e 40. (Lefebvre, 2000. p. 39 e 40.).

É na prática espacial que o indivíduo e a sociedade, em um movimento dialético, reproduzem-se. Os elementos necessários para a vida encontram-se agrupados e organizados, permitindo, com isso, a existência material e a unidade do corpo social. Há a união do trabalho vivo com o trabalho morto. As ações de elaboração do espaço geográfico incluem as formas e os contornos da paisagem cultural, os circuitos de trocas e as ideologias. A função dos integrantes é estabelecida durante o processo de descoberta e criação do espaço. As pessoas são verdadeiros agentes sociais, imbuídos de um senso de transformação e de pertencimento.

As representações do espaço ocorrem pela assunção das simbologias do modo produtivo dominante. Os signos reafirmam as características ideológicas para a manutenção de uma organização social, os códigos utilizados antecipam e chegam a formar todo um imaginário de mundo. Cercados por significantes, voltados para induzir e estruturar a produção, as pessoas interagem com os objetos técnicos, o que permite a reprodução social. Em fim, os conjuntos simbólicos produtivos são indispensáveis à existência da sociedade.

Tanto as formas dispostas e organizadas no espaço, quanto as simbologias que as sustentam precisam ser qualificadas e interpretadas pelos sujeitos que com elas interagem. As construções dos textos narrativos são necessárias para compreender o mundo. Dessa forma, a

elaboração de um corpo explicativo do espaço facilita a inserção das pessoas na esfera social. Os pontos de ligação à sociedade devem ser feitos utilizando aspectos emocionais, identitários, de pertencimento e laborativos. Os espaços de representação podem ser interpretados como a ação e a emoção sob domínio do ser social pleno. Ao conduzir as relações e os objetos a sua volta, o homem possibilita o vivido. O espaço recebe a carga de sentimentos e valores construídos no processo de existência. A paisagem é experienciada e percebida como algo familiar, dotada de proximidade ideológica, porque é pensada e idealizada no agir diário. Possui uma proximidade material, pois foi construída pelas mãos de seus habitantes. Há uma proximidade sentimental, as lembranças são facilmente resgatadas.

1.2 - A CONSTRUÇÃO DO FAZER DIÁRIO

As práticas de vida do homem comum tornou-se objeto de especial interesse por parte das ciências sociais nas últimas décadas. Indagar os processos culturais, políticos, econômicos e históricos envolvidos nas relações está na base de investigação de nomes como Michel Foucault, Michel de Certeau e Henri Lefebvre. As forças sociais envolvidas na constituição da pessoa adquiriram um novo status científico. Os grandes modelos explicativos não conseguiam pensar com eficiência as questões que foram surgindo quando o sujeito era colocado diante das coerções e problemas diários. A história, agora, também deveria contemplar os mecanismos que modelam as atitudes e experiências dos homens. As estratégias de resistência constituem importante elemento de entendimento da sociabilidade urbana.

Para uma melhor compreensão dos estudos das forças que atuam sobre as pessoas e

seus modos de resistências, as dividimos em dois grupos: o primeiro encabeçado por Certeau, com uma abordagem de criação e de transformação do espaço e do consumo; o segundo, com outra perspectiva, onde as instituições e o capital modelam os indivíduos, estabelecendo movimentos e modos de vida, Foucault e Lefebvre são seus representantes. Esta divisão conceitual não tem o objetivo de reduzir os trabalhos desses autores a uma simples dualidade, mas estabelecer um caminho de entendimento das relações cotidianas.

Em *A Invenção do Cotidiano*², Certeau demonstra as maneiras usadas para transformar as práticas diárias em algo possuidor de sentido. Não haveria, para ele, uma aceitação passiva por parte dos “usuários” dos instrumentos materiais e culturais. Ocorrem “maneiras de fazer”³ muito particulares, que alteram as disciplinas que estavam determinadas pelos agentes econômicos ou institucionais. O fundamental está nas táticas formuladas pelas populações ordinárias.

Há uma forma de uso muito particular que modifica os fins estabelecidos pelos sistemas dominantes. Não ocorre um rompimento com as práticas colocadas, mas uma ressignificação de sua utilização. Os agentes do consumo reagem aos instrumentos sócio-culturais a eles impostos. O cotidiano institui novas engenharias de produção, ao permitir o aparecimento de uma arte de adaptação e de subversão do ambiente hostil.

Certeau (2008) estabelece uma diferenciação entre consumidores e consumo. A primeira qualificaria os grupos passivos diante dos objetos econômicos, assim denominados pelas instituições de comunicação. A segunda seria a forma de empregar os elementos trazidos pelo mercado, existente nos indivíduos.

A uma produção racionalizada, expansionista além de, centralizada, barulhenta espetacular, corresponde outra produção, qualificada de “consumo”: esta é astuciosa, é dispersa, mas ao mesmo tempo ela se insinua ubiquamente, silenciosa e quase invisível, pois não se faz notar com produtos próprios mas nas maneiras de empregar os produtos impostos por uma ordem econômica dominante. (Certeau, 2008. p. 39.).

² Certeau, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1 Artes de fazer*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

³ Essas “maneiras de fazer” constituem as mil práticas pelas quais usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas de produção sócio-cultural. (Certeau, 2008. p. 41.).

A tática imaginada e praticada através do consumo encontra no tempo pontos, brechas ou combinações de um agir que lhe permita uma interação mais eficiente. É neste momento que são recombinações as matrizes sociais que o antecede. A organização surgida não tem força para se estabelecer como modo padrão, aceito por todos os níveis hierárquicos da sociedade, e também não postula esse objetivo. Este modo de sobrevivência encontra-se difundido entre os marginalizados. Sua estrutura também está em uma constante metamorfose, se reconstruindo a cada investida econômica, política ou cultural.

As artes de fazer, para Certeau (2008), está caracterizada pelas combinações e pelos diferentes usos do consumo. São as práticas de apropriação dos espaços que se fazem externos às pessoas, responsáveis pela existência do cotidiano. Um cotidiano repleto de ações e práticas ressignificadas e incorporadas ao dia a dia. Com isso, não há uma completa submissão dos indivíduos aos parâmetros institucionais e econômicos. A liberdade é encontrada em um fazer próprio, tornando as diretrizes da superestrutura ineficientes, em alguns casos, ou metamorfoseada em outros. Os significados são reelaborados para possibilitar o consumo e um maior número de relações, seja com as instituições do Estado, seja com as formas não oficiais de organização.

O homem comum, através das artes de fazer, reemprega os elementos sociais de forma a produzir uma narrativa única, em associação com a linguagem. Contrariando as relações de poder, a narrativa baseia-se em um texto de fácil interpretação, o que garante estabilidade e ações de intervenção na estratificação social. A “nova” maneira de leitura do mundo pode incorporar instrumentos religiosos, de superstição, culturais ou fantasiosos. Enfim, tudo o que produza uma forma de entendimento do mundo.

Um exemplo que Michel de Certeau dá encontra-se na luta entre a elite e os pobres no Nordeste Brasileiro. O sistema de desigualdade conduzido pelos agentes do Estado e pelos ricos é combatido por uma crença no milagre.

No entanto dizia-se uma inaceitabilidade da ordem estabelecida, a justo título sob a forma do milagre. Ali, numa linguagem necessariamente estranha à análise das relações sócio-econômicas, podia-se sustentar a esperança que o vencido da história – corpo no qual se escrevem continuamente as vitórias dos ricos ou de seus aliados – possa, na “pessoa” do “santo” humilhado, Damião, possa erguer-se graças aos golpes desferidos pelo céu contra os adversários. (Certeau, 2008. p. 77.).

O pecado do que Michel de Certeau nomeia como “artes de fazer” está no caráter de simples sobrevivência que adquire o cotidiano das pessoas. As táticas elaboradas pelos grupos ordinários e as estratégias adotadas pelos conjuntos políticos e econômicos podem estabelecer um equilíbrio, uma espécie de simbiose de existência mútua. Não, necessariamente, um negará o outro. Podendo, inclusive, serem incorporados. Um exemplo que ilustra tal perspectiva encontra-se no carnaval do Brasil. O uso econômico que empresas fazem das festas durante o período carnavalesco subverte o espírito libertador existente na proposta original. A construção do sambódromo no Rio de Janeiro e o uso das cordas em Salvador demarcam um ambiente, agora, regado, com acessos restritos e tempos delimitados. A rua é substituída pela passarela do samba ou é “comprada” em Salvador.

As práticas de utilização dos objetos por parte dos marginalizados não trazem mudanças de orientação político-econômica, pois a lógica de atuação das instituições continua a mesma, de desigualdades materiais e simbólicas. Nesse ambiente, as pessoas formulam constantemente processos de resistência e de adaptação, muito das vezes criativos, originais e complexos. As “artes de fazer” permitem uma tolerância aos instrumentos de poder, mas não cessam sua atuação. As forças de controle não perdem sua autoridade jurídica ou material quando os sujeitos modificam algumas de suas determinações.

Concordamos que o poder não se reveste de uma dominação total, onde não há espaços para desvios ou insubordinações, ao contrário, utiliza as deformidades para imprimir sua autoridade, seja mostrando o que não deve ser feito, seja punindo o transgressor ou mesmo aceitando tais condutas. Na modernidade as formas de poder inserem mecanismos de

coerção mais eficientes que os praticados antigamente. Foucault (2012) descreve a passagem da punição à vigilância da seguinte maneira: “O momento em que se percebeu ser, segundo a economia do poder, mais eficaz e mais rentável vigiar que punir.” (Foucault, 2012. p. 215.). Pois, exige uma disciplina sobre o corpo e seus movimentos, agindo sobre a consciência do indivíduo. Para Foucault, (2012) a dominação se concretiza ao agir sobre o desejo, o discurso e os gestos, não se limita ao aparato estatal ou econômico, estando disseminado por toda rede social. Nas palavras dele:

Mas quando penso na mecânica do poder, penso em sua forma capilar de existir, no ponto em que o poder encontra o nível dos indivíduos, atinge seus corpos, vem se inserir em seus gestos, suas atitudes, seus discursos, sua aprendizagem, sua vida cotidiana. p.215. (Foucault, 2012. p.215.).

Para que essa disciplina sobre o corpo funcione, surge um discurso que induz ao comportamento esperado. Há um processo de “convencimento” do indivíduo em tomar certas atitudes, como podemos observar na utilização do panóptico, fazendo crer em um ambiente de vigilância total. As atuais engrenagens disciplinares atuam sobre a percepção do indivíduo em relação ao mundo, conduzindo a um estado corporal esperado.

Conhecedores das possibilidades produtivas do efeito disciplinador alcançado, inicialmente nas empresas automobilísticas japonesas, o mercado adota práticas de vigilância (câmeras, supervisores, sensores), mas principalmente se utiliza de estímulos (recompensas e premiações) que envolve o trabalhador em um círculo de atividades que reconhece na empresa uma solidariedade, um pertencimento. Essa prática induz ao aparecimento de uma identidade de grupo ligada à instituição laboral. O problema deste tipo de vínculo está em o trabalhador incorporar os valores da empresa como seus, obedecendo às determinações de seus gestores e dirigentes. Os valores da instituição são absorvidos pelas pessoas que ali trabalham, o que possibilita uma maior dedicação, significando aumento de produtividade.

Diferentemente de Certeau (2008), que enxerga no cotidiano múltiplas possibilidades de atuação, Foucault (2012) vê formas de poder disseminadas, balizando o comportamento

das pessoas. Embora, em um primeiro instante, tais formas de encarar a sociedade pareçam conflitantes, ocorrem complementariedades que destacaremos nas próximas linhas.

Uma das consequências trazidas pela predominância da visão burguesa de sociedade está na transformação das instituições⁴ que reconstróem seus discursos baseados na modificação do sujeito. As prisões não servem a punir mas recuperar, os hospitais não são o ambiente de morte mais de vida. A luz recai sobre o indivíduo e seu processo de “salvação”. Os velhos paradigmas religiosos, hierárquicos são substituídos por uma ideologia do homem que se transforma. Contudo, essa nova concepção, para atingir a “perfeição” humana, elabora todo um conjunto coercivo físico, técnico e ideológico. Há um modelo de homem a ser seguido e esperado e, para isso, se sofisticam os instrumentos de sua criação. Há a necessidade de adequar-se às exigências da cultura urbana-industrial, para isso ocorrem mudanças significativas nas relações familiares, políticas, educacionais, econômicas e ambientais. Entre os vários instrumentos utilizados para este enquadramento social destacaremos o atual uso do tempo neste trabalho.

Este regime de submissão não se institui de forma absoluta, ocorrem resistências, contradições e ressignificações por parte dos indivíduos. As pessoas não estão indiferentes ao uso de aparelhos coercitivos sobre elas. A questão que colocamos é até que ponto este processo de luta tem a capacidade de modificar ou mesmo subverter tal lógica de vida em nossa sociedade? Somente a ressignificação e uma arte de fazer dos grupos marginalizados seriam suficientes para convivermos com uma burocratização crescente da vida urbana?

A este processo burocrático e alienado no qual se tornou a vida das pessoas, Lefebvre (1991) o chama de cotidiano. É nele que os movimentos tornaram-se repetições, atividades necessárias à reprodução que ocorrem nas horas, nos dias e nos anos. São as ações realizadas em um tempo. Ou seja, “O cotidiano é o humilde e o sólido, aquilo que vai por si mesmo,

⁴ Do punitivo para o educativo, do castigo para vigilância e do hospital como lugar de morte para um ambiente de vida. (Foucault, Michel. *Microfísica do poder*. São Paulo: Graal, 2012.).

aquilo cujas partes e fragmentos se encadeiam num emprego do tempo” (Lefebvre, 1991. p. 31.). O cotidiano surge diante de um mundo marcado pela predominância das relações capitalistas de poder. Nas quais o uso do tempo está subordinado à dinâmica de acúmulo financeiro e material.

As relações no cotidiano, em Lefebvre (1991), incorporam uma racionalidade econômica que situa as pessoas no reino do individualismo. Nessa nova perspectiva, os desejos, e precisamente o atendimento deles, misturam-se à cadeia monetária. As necessidades biológicas e culturais são reconstruídas em redes de comunicação que atuam de forma a colocar a satisfação sempre à venda em lojas. Então, o conceito construído de trabalho se torna, na modernidade, associado ao atendimento dos desejos do consumo através do dinheiro. Com isso, o trabalhador se desvincula de sua consciência de ser no mundo para entrar na cotidianidade, onde o tempo e os movimentos atendem a outros senhores e instituições, demarcando encontros destituídos de maiores significados, que não seja o ato de consumir.

Como resultado, o trabalho entra no ciclo de ampliação do espaço da empresa, retirando do operário a imagem do objeto que construiu. A ausência fragmenta o sentimento de agente do trabalhador e o coloca em uma espécie de inércia, seguindo o fluxo das ações estabelecidas. O trabalho não mais garante um entendimento e uma transformação da natureza, ao contrário, envolve as pessoas em séries de repetições no seu fazer diário. Cria-se, assim, o cotidiano no mundo moderno.

O resultado da alienação para Lefebvre (1991) é o afastamento do:

cotidiano de sua riqueza. Dissimula esse lugar da produção e da criação humilhando-o e recobrando-o com o falso esplendor das ideologias. Uma alienação específica transforma a pobreza material em pobreza espiritual, impedindo que a riqueza seja liberada das relações constitutivas do trabalho criador conectadas diretamente com a matéria e com a natureza. A alienação social transforma a consciência criadora (incluindo os filões da criação artística latentes na “realidade”) numa consciência passiva e infeliz. (Lefebvre, 1991. p. 40 e 41.).

As atividades diárias conduzem a um estado de negação do homem enquanto ser pleno. A produção de uma identidade de consumo reduz o contato, a fala, os sinais a instrumentos de uso do mercado. Com isso, retira dos sujeitos o sentimento de construção de sua realidade. Surge um espaço estranho e em conflito com sua condição social. São retirados o caráter de pertencimento e de ação, instalando-se a alienação.

O cotidiano aparece em Lefebvre (1991) como resultado do ciclo de reprodução do capital, que age demarcando o tempo, os movimentos e, principalmente, redirecionando as práticas de convivência. E, por isso, o próprio cotidiano é uma invenção da contemporaneidade, não existe fora das atuais relações econômicas. É resultado do ciclo de reprodução do capital.

Há uma contradição entre o conceito de cotidiano sustentado por Certeau (2008) e o estipulado por Lefebvre (1991). Para o primeiro, as práticas diárias são resultado de táticas individuais ou de grupo elaboradas pra permitirem a criatividade e a reapropriação do espaço. Constitui uma força transgressora que libera as pessoas das amarras dos sistemas produtivos. É o lugar primeiro das transformações, onde os sentidos são usados para formarem novas adaptações e relações com o entorno. Diferentemente, do segundo que o concebe como resultado da atuação das instituições burguesas, que regulam os comportamentos e os desejos. Canalizam as energias musculares e mentais para o desenvolvimento industrial e financeiro. Com isso, atomiza o espírito de festa da sociedade. As ações nesse sistema, inauguram um modo de estar em grupo destituído de uma consciência, ao mesmo tempo individual e comunitária (não confundir com individualista e de rede, impostas pelo mercado).

As duas projeções do cotidiano possuem suas origens no prisma do homem diante das forças produtivas. O espectro de luz que Certeau (2008) destaca revela a habilidade humana em modificar o imposto, surgindo, porém, algo novo e repleto de significado, mas como dito antes, não intenciona uma alteração das atuais formas de organização. Somente revela a

capacidade criativa de enfrentarmos as formas de dominação. Superdimensiona os gestos que trazem mais cores para a vida, mas não estimula o aparecimento de novas estruturas de poder.

Ao revelar uma vida diária sem as correntes da alienação, dos gestos marcados e do consumo como ato primeiro de nossa sociedade, Lefebvre (1991) inscreve uma existência possuidora de uma consciência do agir e do ser em grupo. O tempo, nesta abordagem, possui um plano de liberação das potencialidades humanas, em substituição ao atual sentido dado pelos instrumentos de Estado e capitalistas. As demarcações dos momentos deverão ser feitas para indicar atos de comunhão, ações de trocas entre pessoas que se veem iguais, embora possuam suas individualidades e identidades.

Mesmo construídas pelo sistema capitalista, as atuais cidades são espaços que podem ter um tempo mais pleno para os seus habitantes. Mas, para isso, é necessário inverter a lógica dos fluxos no tecido urbano. Alterar os modelos de transporte adotados e ressignificar o modo de viver o urbano. Instituir períodos de encontros com o trabalho, com o alimento, com a educação, com a confraternização, com a família e com a própria cidade. Produzir um novo tempo de consumo dos aparelhos que nos cercam. Um tempo que respeite as nossas limitações físicas e amplie as capacidades culturais dos seus usuários, que não sirva para demarcar diferenças de ordem material e sim para celebrar as singularidades de cada indivíduo e das diferentes regiões.

Ignorando os efeitos causados por um ritmo de agir imposto, os agentes imobiliários e do Estado ampliaram o tecido urbano, no entanto não distribuíram as ofertas de emprego na mesma medida, criando, com isso, um espaço extremamente desigual e contraditório. Diariamente milhões de pessoas são obrigadas a se deslocarem para suprirem suas necessidades básicas. Elas buscam saciar seus desejos, induzidos ou não, e para isso, se colocam em movimento, utilizando os aparelhos técnicos a sua disposição. A concentração de objetos e prestadores de serviço no território urbano forma uma extensa rede de vias e

percursos de acesso a estabelecimentos mercantis ou à administração pública.

Por ter a sua ação vinculada sobretudo às necessidades de acumulação do capital e à consequente reprodução social, o Estado age espacialmente de modo desigual, à semelhança da grande corporação. A abertura de estradas, o seu asfaltamento, a cobrança e a transferência espacialmente desigual de impostos, as leis de uso do solo geradoras do zoneamento urbano são, entre outros exemplos, o modo de o Estado interferir. (Corrêa, 2002. p.66.).

A mobilidade torna-se fundamental para as pessoas participarem do atual modo de vida e da produção material. Pois, o processo de fragmentação e especialização urbana obriga a deslocamentos diários. As distâncias tornaram-se obstáculos a serem constantemente vencidos. O acesso à localização ou ponto é o principal fator para a circulação das pessoas, como nos aponta Flávio Villaça (2001). O espaço intra-urbano, como ele define o tecido urbano, é constituído pelo modo de deslocamento, ou seja, está caracterizado no movimento realizado pelos indivíduos em sua busca reprodutiva.

Entretanto, a estruturação do espaço intra-urbano é dominada pelo deslocamento do ser humano, enquanto portador da mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor (mais do que pelo deslocamento das mercadorias em geral ou do capital constante). (Villaça, 2001. p. 21.).

A circulação, no conceito de espaço intra-urbano, ascende como objeto de disputa pela localização. Aparece como campo de luta de classes dentro das cidades. O acesso aos elementos que permitem a reprodução é essencial no sistema de hierarquias sociais, pois transmitem poder material e criam desigualdades espaciais. Mesmo participando da construção da cidade, nem todos os trabalhadores adquirem o direito de vivenciá-la, pois são criados guetos e áreas específicas para cada grupo social.

Esta segmentação da cidade serve a uma valorização de certas áreas, permitindo maiores ganhos com alugueis e a venda de imóveis. A disputa pela localização envolve uma rede de vias e aparelhos de locomoção que atuam de forma diferenciada no espaço e em relação aos grupos sociais. Os detentores de altas rendas se beneficiam do poder financeiro

que possuem para reduzir seus tempos de viagem, seja adquirindo imóveis próximos ao trabalho e de consumo ou utilizando automóveis particulares ou carros por viagem (taxi).

A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas [...] e isso exige um sistema de transporte de passageiros. (Villaça, , 2001. p. 23).

A mobilidade, dentro da nossa linha de pensamento, constitui a maneira pela qual os usuários das vias de circulação participam desta disputa pelo acesso às localizações urbanas. Em uma sociedade marcada pela existência de classes sociais, os conflitos também envolvem o modo de circulação das pessoas. Os circuitos produtivos atuais também agem nos processos de acesso à cidade, criando diferenças de uso dos meios de transporte. Permitindo, com isso, assegurar e manter posições dentro da ordem social.

As viagens diárias efetuadas pelos trabalhadores e seus familiares adquirem status de luta pela cidade. Por participar dos espaços de convivência e desenvolvimento humano, a mobilidade nas grandes cidades está estritamente vinculada (e dependente) aos aparelhos institucionais do Estado, regulando ou investindo recursos públicos, e do poder transformador das empresas. “Em termos concretos, o transporte, por exemplo, não pode ser resolvido pelo trabalhador senão pelos meios institucionalizados e mercantilizados que a sociedade oferece”. (Oliveira, 2003. p. 84.). Não depende da simples vontade dos viajantes para se realizar. Os elementos técnicos necessários ao movimento urbano seguem as determinações do capital, que age sobre os governos, induzindo uma política urbana que os favoreça.

Os grupos mais empobrecidos têm suas possibilidades de deslocamento fornecidas e organizadas pela administração pública em associação com organismos privados. E é nesta união que se forma grande parte da rede de circulação em território brasileiro. O sistema de transportes direciona o crescimento das cidades, respeitando os interesses das grandes

corporações. Pois, como nos aponta Duarte (2012) “A mobilidade urbana é um dos principais fatores do desenvolvimento e da orientação do crescimento da cidade, e, por conseguinte, da localização dos assentamentos habitacionais”. (Duarte, 2012. p. 13.).

Nas últimas décadas, o desenho urbano tem privilegiado a utilização do carro como meio de transporte, produzindo um ambiente voltado para seus proprietários. A abertura de rodovias e de autoestradas dá aos veículos particulares maiores oportunidades de trajetos e liberdade de movimentação, o que reduz o tempo de chegada e saída dos locais de uso. Também permite um maior número de acessos aos locais urbanos. É praticamente o oposto o que acontece com os dependentes do transporte de massa. As viagens de ônibus seguem rotas específicas, não dando margem para seus passageiros exercerem caminhos alternativos, são dependentes das linhas de cada empresa. Não possuindo, com isso, uma maior dinâmica com relação ao uso do solo da cidade. Os usuários dos ônibus estão restritos aos trajetos pré-estabelecidos.

A forma primordial de apoio ao uso do automóvel ocorre pela construção de um sistema viário extenso, conectando o espaço interno das cidades. A provisão dessa rede viária possibilita amplo uso do território, na medida que os usuários de automóveis podem atingir qualquer ponto no espaço geográfico por elas coberto, a qualquer hora. Essa macroacessibilidade elevada constitui, assim, um bônus extraordinário para essas pessoas, que têm uma circulação garantida a priori e ilimitada. Por outro lado, as pessoas que dependem do transporte público ficam limitadas à distribuição geográfica das linhas de ônibus e de sua frequência de passagem pelos pontos de parada. (Vasconcelos, 2013. p. 38.).

Os espaços urbanos possuem importantes amenidades, instrumentos técnicos e serviços necessários aos indivíduos modernos, mas apresentam suas localizações em áreas específicas. Ocorre uma especialização em pontos da cidade, servindo para potencializar os ganhos. Tais ambientes aproveitam-se dos fluxos de pedestres, de uma “tradição” em oferecer certos tipos de mercadorias. Esta característica das grandes cidades inicia uma corrida a essas regiões, cria-se uma circulação de mercadorias e de pessoas, que disputam os acessos aos centros e subcentros.

Nesta maratona diária pelas ruas da cidade, o vencedor será aquele que melhor utilizar o seu tempo de deslocamento. Tal como em outros aspectos da vida social, sai na vanguarda desta disputa os grupos com maiores capacidades financeiras, conseguindo, com isso, dispor de meios de transporte individuais (carros, helicóptero, táxi) ou obtendo residência em bairros privilegiados na oferta de serviços.

O tempo gasto nos deslocamentos é essencial ao processo de apropriação do espaço. Insere uma perspectiva de pertencimento e também permite o uso de seus aparelhos. Coloca a disposição dos moradores múltiplas formas de atuação, desloca o sentido de cotidiano, pois dá novos cenários de representação. Goffman, a esse respeito, nos diz que “Primeiro, há o “cenário”, compreendendo a mobília, a decoração, a disposição física e outros elementos do pano de fundo que vão constituir o cenário e os suportes do palco para o desenrolar da ação humana executada diante, dentro, ou acima dele.” (Goffman, 2009. p. 29.). Há o reencontro da antiga proposta de urbanidade descrita por João do Rio (2008). A cidade como janelas que trazem a visão do trabalho em plena atividade, em seu movimento de criação, ocasionando as conversas, permitindo instantes de contemplação. A vida urbana mais próxima e comandada por um sentimento de liberdade. Um lugar onde o ser indivíduo não elimina a solidariedade entre os vizinhos. Os espaços são reconhecidos porque foram práticas únicas, não caíam em repetições, não eram jogados ao esquecimento.

Ora, a rua é mais do que isso, a rua é um fator da vida das cidades, a rua tem alma!”p. 29. Para descobrir esta alma é preciso flunar. “Que significa flunar? Flunar é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flunar é ir por aí, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população, admirar o menino, da gaitinha ali à esquina [...]. (Rio, 2008. p. 31.).

Uma boa mobilidade é definida por sua capacidade de integração dos habitantes da cidade ao tecido urbano. Para que isso venha a ocorrer é necessário equipamentos técnicos (vias, veículos), de organização (especialistas, sinalização, jurídico) e uma grande capacidade

financeira por parte do Estado. A deficiência em um desses pilares provoca uma sequência de problemas cujo resultado é uma circulação deficiente, com desperdício de recursos e de tempo.

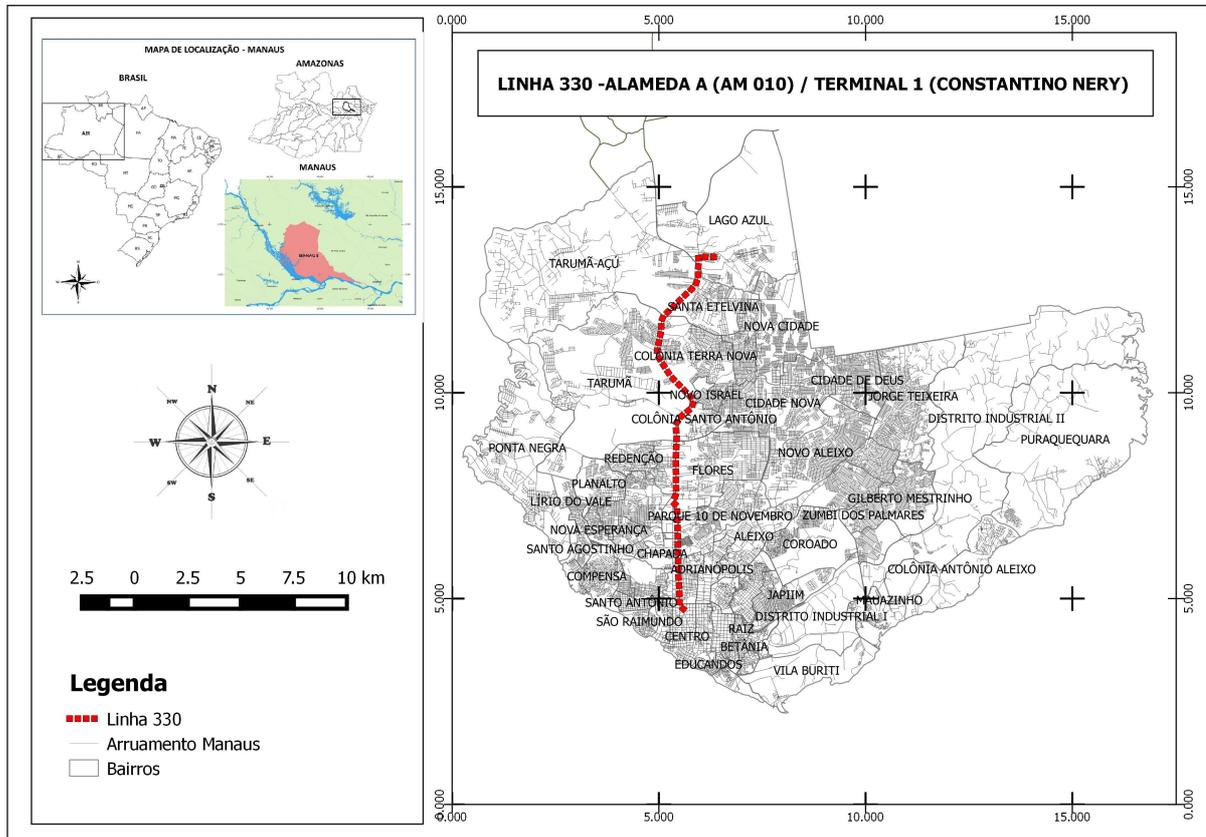
Esta situação de limitação no ato de vivenciar a cidade tem no tempo um de seus fatores. A forma como utilizamos os períodos de existência caracteriza as sociedades, cria uma diferenciação entre as pessoas e inscreve um modo produtivo. Nas próximas páginas deste trabalho, pretendemos estudar, em um caso empírico, o processo de utilização do tempo nas viagens urbanas diárias. Tentar compreender os usos de um tempo que se impõe aos sujeitos. Instantes que produzem tipos específicos de espaços de relacionamento, seja com outras pessoas, seja com as formas materiais que se apresentam no momento da viagem. Compreender a atuação dos usuários do transporte público por ônibus diante das jornadas necessárias a sua reprodução social.

Até agora fizemos uma leitura de alguns conceitos importantes para a compreensão das ações e das relações nas nossas vidas ordinárias. O tempo, o cotidiano, a mobilidade, o poder disciplinador são categorias investigativas da contemporaneidade, especialmente quando abordamos a massa de trabalhadores que se inserem em uma realidade urbana. Estão imersas em um discurso social novo em termos históricos (Revolução Industrial), onde a cidade consolida-se como o principal espaço de organização humana, escrevendo as páginas de suas vidas.

No próximo capítulo tentaremos expor a base material na qual ocorre as viagens em uma específica linha de ônibus – a Linha 330, Lago Azul/Centro. Com isso, colocar em destaque as contradições existentes no processo de formulação da rede de transportes na cidade de Manaus. Inaugurar uma discussão sobre as condições de circulação da população e seu reflexo sobre o comportamento dos sujeitos.

Capítulo 2 - O TRAJETO: A LINHA 330

Mapa: Trajeto percorrido pela Linha 330.



Base: IBGE 2004. Elaboração: Lupuna Souza. (2015).

A compreensão do trajeto da Linha 330, Lago Azul – Centro passa por estabelecermos parte do seu processo de formação, intimamente ligado às ações políticas, econômicas e históricas do Brasil e principalmente da cidade Manaus. Uma descrição simples das características materiais existentes nas ruas e avenidas utilizadas para a circulação da Linha 330 reduziria o campo de análise, tornam-se incompleta. Por isso, focamos nos aspectos sociais que conduziram a organização do espaço ao redor do caminho efetuado pelos passageiros. Buscando, com isso, uma melhor caracterização da paisagem encontrada nesse urbano.



Figura 1: Entrada do Terminal I voltada para o Norte. Autor: Vladimir Motta, julho de 2015.

O domínio português sobre o território brasileiro foi concretizado graças a uma política de controle que tinha como base a construção de fortificações, prioritariamente ao longo da costa, na tentativa de conter as investidas de outras nações europeias, no entanto, também foram colocados fortes no leito do Rio Amazonas com vista a uma guarda do interior da região Amazônica, evitando o contrabando de mercadorias e servindo de apoio para a interiorização. A Fortaleza da Barra de São José do Rio Negro foi o sítio de origem da atual cidade de Manaus. (Oliveira, 2008).

Por um longo período foi ao redor do Forte da Barra de São José que se desenvolveram as primeiras residências. Oliveira (2008) escreve que “foram agrupando-se casas toscas, não havendo a preocupação em estabelecer o traçado das ruas. Ao contrário, as primeiras casas foram construídas às margens dos cursos d’água, acompanhando as curvas do terreno, não surgindo ruas em um plano geométrico, não havendo qualquer tendência organizativa.” (OLIVEIRA, 2008. p. 61.). Foram as primeiras formas que poderíamos aproximá-las ao urbano, embora não continham todos os elementos necessários para assim

serem classificadas. A falta de um corpo estatal, de um número considerável de trabalhadores que executassem serviços burocráticos e uma grande dependência do extrativismo vegetal e animal colocavam a população em estreita ligação com a natureza, onde os rios têm grande importância na configuração dos ritmos de vida de sua população.

A influência do Rio Negro na configuração do insipiente espaço da cidade pode ser percebida na disposição das casas e ruas. Paralelas ao curso do rio, as ruas indicavam os laços de dependência existentes entre o morador e o regime fluvial. Um bom exemplo é apresentado por Mesquita (2009): “A rua Municipal reafirma a relação tradicional com o lugar, configurando no espaço a marcação de variados tempos da cidade. Assim como ela reproduz o sentido do rio e marca o limite de ocupação de um determinado tempo, serve de orientação para as ruas subsequentes.” (MESQUITA, 2009. p. 184.). Porta de entrada e saída, o porto representa uma importante atividade econômica, gerando inúmeros empregos. Sem expressivas vias terrestres e uma subsistência calcada em uma agricultura ribeirinha, transformaram os cursos d'água em artérias essenciais para a sobrevivência de grande parte da população do que viria ser a cidade de Manaus.

A orientação Leste-Oeste indicava um estilo da vida mais lento e atento às mudanças provocadas pelos períodos chuvosos e secos. Com isso, as relações de reprodução passam obrigatoriamente pelo rio e espaço natural envolto da cidade. A dependência obrigava a seguir o tempo das águas, instantes de parada e de ações que possibilitava um ambiente de reconhecimento e de identidade.

Contudo, esta forma de vida passa a contrastar com as aspirações de modernidade que vinham da Europa. O processo industrial que atingiu o velho continente moldou um ideal de progresso identificado com os grandes espaços urbanos e um modo de ser atrelado às instituições do Estado. Inaugurando, com isso, um espaço, que em certa medida, se opõe à natureza como instância de vida para se tornar objeto e mercadoria de consumo.

Em Manaus, essa sisma aparece claramente no final do século XIX e início do século XX, durante o governo de Eduardo Ribeiro. Apoiado nos volumosos recursos vindos da extração do látex, o então presidente da Província do Amazonas, implementa uma série de transformações urbanísticas.

Eduardo Gonçalves Ribeiro propôs construir a cidade mais “bela” e urbanizada. Programou, entre outros aspectos, uma administração tecnocrática no intuito de “vencer” os igarapés e colocar Manaus como uma das capitais da modernidade, ideal este também almejado pelos governos posteriores. (COSTA,2010.p.190e 191.).

Os rios passam a ser um obstáculo ao “desenvolvimento” e devem ser superados. Começa, então, um processo de negação do ribeirinho e sua ligação com a água. O progresso, tal como é concebido, está nas largas avenidas, na opulência dos prédios e nos novos aparelhos técnicos elaborados nos EUA e na Europa. Para se adequar a esta nova ideologia de sociedade, Manaus sofre uma intensa mudança em sua configuração espacial. O direcionamento das ruas, antes Leste-Oeste, passa a seguir, agora, o traçado Norte-Sul. “Ao propor a regularização do traçado urbano e suburbano, o plano de Ribeiro ampliava os limites da cidade e deslocava o seu eixo, priorizando o sentido norte-sul.” (MESQUITA, 2009. p. 185.).

As oportunidades de empregos e ganhos com a comercialização da borracha também pressionou a expansão urbana. Atraídos por promessas de melhores condições de trabalho e principalmente de salários, houve uma migração de habitantes do interior do Estado e de expressivo contingente de nordestinos, fugidos da estiagem que ocorria neste momento no sertão e da estrutura extremamente desigual de distribuição de terras que existe até os dias atuais naquela região.

A expansão para o Norte não foi acompanhada por uma organização nos moldes racionais propostos na chamada “belle époque”, pois a política de embelezamento priorizou a área central, inclusive com um número considerável de desapropriações e o curto período do

Ciclo da Borracha limitou a ampliação do projeto modernizador. Para Costa (2010). “Remover pessoas para distante do Centro é outra característica em comum entre o governo de Eduardo Braga e o de Eduardo Ribeiro que no século XIX implementou projetos urbanísticos removendo os “excluídos” para áreas bem distantes do Centro.” (COSTA, 2010. p. 206.). Cria-se, então, um crescimento não calcado na racionalidade do planejamento, inteiramente controlado pelas instituições do Estado, mas conduzida por uma racionalização de grupos que estão na base da hierarquia social.

A crise financeira que surgiu com a decadência da extração do látex conduziu uma apropriação do espaço por parte dos trabalhadores em sintonia com seus reduzidos recursos, com a disponibilidade de terras em regiões como a Zona Norte e Leste e certa permissividade dos governos municipais e estaduais. Muitos autores utilizam o termo desorganização para caracterizar o espaço produzido neste período pelos trabalhadores, porém, acreditamos que essas áreas não estão desorganizadas, mas somente não seguem uma lógica de ocupação linear, geométrica. Elas respeitam uma dinâmica orgânica, na qual são consideradas as necessidades desses agentes.

Então vem à tona a cidade dos vencidos das contradições e dos conflitos, e surgem as espacialidades dos trabalhadores dos grotões, do outro lado dos igarapés e do outro lado do rio, emergindo os bairros Educandos, Curre, Plano Inclinado, Matinha, São Raimundo, Morro da Liberdade, onde os moradores buscam ser os novos sujeitos da produção do espaço urbano. (OLIVEIRA, 2008. p. 68 e 69.).

Embora o crescimento da cidade de Manaus continuasse representativo após o período de ouro da borracha, não possuía as mesmas taxas, o migrante não mais era numeroso nas estatísticas demográficas até o período da Segunda Guerra Mundial. Quando nos esforços de Guerra para a exportação do látex, ocorre novamente uma entrada de trabalhadores, os chamados Soldados da Borracha. Inicialmente vão para o interior do Estado, mas quando as rotas comerciais da Ásia são restituídas, suprindo o mercado mundial, ocorre uma acentuada

queda no preço do produto. Com isso, muitos abandonam as áreas extrativistas e se instalam na periferia da capital.

Somente no final da década de 60 ocorre novamente um aumento considerado do tecido urbano, provocado essencialmente pela criação da Zona Franca no Governo Militar. Intencionando um crescimento econômico da região, os militares apostam em uma política de renúncia de impostos, com a esperança que muitas indústrias, especialmente multinacionais, se instalem em Manaus. Esta política consegue trazer um conjunto de empresas que se utilizam dos incentivos fiscais para importarem peças e equipamentos, tendo a sua filial brasileira a função de montagem e acabamento do produto. Os setores que mais se utilizam dessa prática foram os de informática e eletroeletrônico. Com o surgimento das fábricas automotoras de duas rodas ocorre uma mudança no perfil industrial na Zona Franca, é quando a linha produtiva agrega um maior conjunto de peças produzidas em território nacional.



Figura 2. Empresa de bebidas AmBev. Autor: Vladimir Motta, julho de 2015.

É neste cenário econômico de Zona Franca que podemos situar parte da paisagem

encontrada no caminho da Linha 330. As inúmeras empresas ali instaladas induzem a um movimento diário de milhares de pessoas. Empresas como a Microsoft, Ambev, Vídeo Lar AOC e Pioneer representam um polo de atração de trabalhadores, produzindo uma circulação casa-trabalho e trabalho-casa importante. A dinâmica empreendida pelos estabelecimentos industriais reforça um movimento pendular na Constantino Nery, criando uma grande condensação de veículos, tanto de carros particulares quanto de ônibus e outros meios de transporte.

A Constantino Nery e a Djalma Batista são as mais importantes vias da cidade de Manaus, ligando a área central à região Norte. As ações de expansão privilegiaram estas duas avenidas, pois também permitem o acesso ao Aeroporto Internacional Eduardo Gomes e a cidades como Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Comunica-se à Br-174, que vai até Boa Vista. Contudo, a conclusão da Ponte Rio Negro, que atravessa o Rio Negro, em certa medida, redireciona parte da expansão urbana para o sentido sul. O próprio Estado estimula esta mudança ao propor a construção da cidade universitária no município de Iranduba.

Outro marco importante que caracteriza o espaço ao redor do trajeto da Linha 330 são os conjuntos habitacionais que surgem por iniciativa dos governos federal, estadual e de grupos profissionais organizados. Esta iniciativa foi de tamanha importância para estruturar o espaço geográfico da cidade que muitos bairros são nomeados e foram criados a partir desses conjuntos habitacionais. A própria expansão territorial de Manaus está intimamente relacionada a essa forma de ocupação do solo. Com a divisão espacial proporcionada pela construção dos conjuntos habitacionais há uma delimitação da Zona Norte como região de forte tendência popular, uma classe trabalhadora que se volta para circulação, em busca de sua reprodução material e cultural. Muitos dos conjuntos habitacionais surgiram devido às políticas de remoção que buscavam “embelezar” a área central da cidade.



Figura 3: Conjunto Habitacional ao longo da Avenida Constantino Nery. Autor: Vladimir Motta, julho de 2015.

Tornou-se relevante apontar que essas implicações trouxeram transformações não só a paisagem natural da cidade, como também àqueles que moravam às proximidades dos igarapés, esses projetos desconsideraram a relação afetiva e simbólica que os moradores das margens dos igarapés tinham com esses lugares que está para além do se localizar. (COSTA, 2010. p. 192.).

Ao longo da via são produzidos “vazios” que servem a uma especulação imobiliária, onde pequenos fragmentos de floresta ainda podem ser observados. As fachadas das grandes empresas se opõem às residências populares que se apresentam, resistindo ao consumo dos agentes imobiliários, servem de contra ponto ao poder financeiro e político que pressiona pela criação de estabelecimentos mais rentáveis. Há uma variedade de paisagens que expõe as contradições da rede urbana e do processo de circulação das pessoas. É dentro deste circuito de interesses que se formam os movimentos dentro da cidade e, nosso caso, dentro da Avenida Constantino Nery/ Torquato Tapajós.



Figura 4. Arena da Amazônia. Autor: Vladimir Motta, julho de 2015.

Embora o Rio Negro continue como via para o transporte de mercadorias, perde, para grande parte da população manauara, sua condição de vínculo direto, instituidor de uma simbologia e de uma identidade, pois as práticas diárias não mais estão associadas ao rio, mas a uma ação que acontece sobre o asfalto. O caminho do trabalho, da escola, da diversão passa pela rua, avenida e a estrada. O plano de ocorrência da vida se transfere para o urbano e todas as referências que conduzem a formação do sujeito estão nas relações citadinas e no aglomerado material que o cerca.

Ao transferir o eixo de expansão para o Norte a cidade passa por uma metamorfose que ainda está se consolidando, com isso, entra em uma crise de identidade que se encontra entre sua cultura cabocla e o processo de “modernização”. Explora o exotismo da floresta para atrair turistas, mas renuncia à alimentação retirada da natureza. A dualidade entre o novo e o velho, o antigo e o recente, o contemporâneo e o arcaico encontram-se em evidência, tendo a rede urbana como cenário dessa luta.

As tensões que surgem pela melhor localização possível envolvem diversos mecanismos de ocupação do solo. Com um poder financeiro enorme, as empresas promovem um assentamento mobilizando suas seções jurídicas, reinterpretando e aproveitando-se das leis e do jogo processual. Utiliza sua influência política ao pressionar os agentes da administração pública na tomada de decisões. Aos grupos populares restam os lugares temporariamente negligenciados na corrida imobiliária, “esquecidos” por seus proprietários. Ocupações que não se revestem das inovações técnicas disponíveis nas lojas de construção, mas que possuem uma força sentimental, produzindo um vínculo de pertencimento e de reconhecimento do morador com a sua casa.

Portanto, é nesta galeria de múltiplas práticas pela posse do terreno urbano que a circulação acontece. Associada a essas contradições, o transporte de passageiros no eixo Norte-Sul também possui suas várias formas. Marcos Castro (2011) nos mostra como foi se constituindo e se organizando o transporte coletivo em Manaus entre 1980 e 2000, mesmo com uma diferença de 15 anos, algumas características e processos ainda permanecem: o transporte alternativo, ações voltadas para segmentos privilegiados da sociedade, políticas fragmentadas e a visão inteiramente comercial. Para Castro (2011) “Transportar o maior número de pessoas possível num mesmo veículo, e sem muito investimento nas condições do mesmo, traz a possibilidade de maior lucro para o transportador.” (Castro, 2011. p. 46.).

As questões financeiras são colocadas como balizadoras do processo de organização e implementação das linhas, da frequência e do estado dos ônibus. Desde o funcionamento dos bondes no final do século XIX, o transporte coletivo recebe inúmeras críticas.

Acompanhando a tipologia das reclamações registradas pela imprensa sobre a situação dos transportes por bondes em 1900, pudemos concluir que índice de insatisfação, a exemplo do que ocorre nos dias atuais, era o mesmo, pois as queixas destacavam mal atendimento prestado por funcionários, falta de troco, irregularidade de horários e, ainda, condições de desgaste dos veículos, [...] (MAGALHÃES, 2014. p. 43.).

Com o aparecimento dos primeiros ônibus a situação de precariedade não muda. O péssimo estado de conservação das ruas, a falta de regulamentação e fiscalização por parte dos órgãos estaduais e municipais coloca o transporte público na cidade de Manaus em uma situação de constante dificuldade. Superlotação, atrasos, acidentes e engarrafamentos fazem parte das tentativas de mobilidade dos moradores da periferia.

Como uma das principais vias de circulação, a Constantino Nery/ Torquato Tapajós reflete os problemas existentes na rede de transporte da cidade. Os congestionamentos nos horários de maior fluxo são frequentes, pois a expansão urbana não foi acompanhada pela abertura de novas alternativas viárias. A construção do monotrilho ficou como promessa, como um plano que já está se apagando no curto e médio prazo. Com aproximadamente 2 milhões de habitantes, os fluxos de carga e pessoas estão saturando as avenidas. A ampliação do prazo de vigência da Zona Franca reforça a construção de um espaço cada vez mais voltado para a acumulação capitalista, mediando relações sociais e transformando a natureza em uma mercadoria à venda. O crescente número de carros nas ruas obedece a uma ideologia do individualismo, da propriedade privada, do isolamento e da hierarquia de classes.

A Manaus de hoje, pode se dizer, que é um espaço derivado da criação da Zona Franca. As dimensões socioespaciais da cidade, sobretudo nas três últimas décadas, têm sido produzidas e reproduzidas numa espacialidade concretizada e criada para possibilitar a expansão do capitalismo. Essas mudanças não atingiram apenas a paisagem urbana, mas também, o modo de vida das pessoas. (RIBEIRO, 2011. p. 74.).

A descentralização das atividades comerciais e de serviços, no mesmo instante que acompanhou o crescimento populacional, também estimulou a incorporação de novas áreas. Parque 10 e a Cidade Nova são exemplos de regiões com forte presença comercial e que receberam um grande número de pessoas. Porém, mesmo esses bairros não conseguem suprir todas as necessidades de emprego e serviços. Várias especialidades médicas, da administração pública e de ofertas de produtos ainda estão localizadas na área Central ou em suas

proximidades, o que induz uma circulação constante para estes lugares.

A luta pela sobrevivência, historicamente, na cidade de Manaus é definida no processo de resistência e de pequenas transformações empreendidas por segmentos populares. As formas de expressar essas ações são encontradas nas construções das casas, no transporte alternativo e na maneira de relacionar-se com o ambiente. Diferentemente dos grupos dominantes, que vivem em uma realidade balizada pelos preceitos da racionalidade burguesa, os trabalhadores são obrigados a elaborarem uma vivência urbana diferente, onde prevalece uma experiência de opressão, de disciplina, coercitiva e limitadora. E é nesta tentativa de libertação que surgem os conflitos e as contradições.

Sobreviver na cidade trabalhando, habitando ou divertindo-se significa vivenciar experiências de dominação e resistência num aprendizado contínuo que, segundo as reflexões thompsonianas, gera tradições que vão se definindo como imposição de limites à exploração e aos projetos de disciplinamento, no dinâmico e permanente processo da luta de classes. (COSTA, 2014. p. 42.).

Locomover-se em Manaus, e especificamente no eixo Norte-Sul, representa para os usuários do transporte coletivo por ônibus um desafio diário. As viagens ocorrem em um circuito estabelecido por atos políticos, históricos, econômicos e espaciais que ganham força no final do século XIX e em todo o percorrer do XX. Neste período, a dinâmica da acumulação financeira e material assume maior importância no estabelecimento das relações sociais. O ciclo da borracha e a sua ideia de progresso inverte a estrutura espacial, porque rompe com o modo de vida e o “equilíbrio” ecológico existentes, é quando a modernidade induz novas bases reprodutivas, desarticulando as antigas formas de trabalho e de percepção do urbano.

Após a Zona Franca ocorre o aprofundamento do processo de exploração da natureza e dos moradores de Manaus. O espaço serve como meio para acelerar a captação de recursos materiais, acelerando também o ritmo de vida dos indivíduos. As contradições do Estado-

Nação brasileiro e as particularidades da região formam uma rede de transporte deficiente, incapaz de atender com um mínimo de qualidade as populações das zonas periféricas. Neste contexto de disputas pelo acesso e os ganhos de tempo que se deslocam os trabalhadores, estudantes e os usuários em geral dos ônibus. A necessidade em diminuir o ciclo de reprodução do capital força também a uma conduta de movimentos e de ações mais rápidas. Conduzindo, com isso, as respostas mais imediatas por parte da população, onde o tempo é figura central, pois organiza as atitudes essenciais para a vida em uma grande cidade.

O tempo necessário ao crescimento financeiro-material também é responsável pela organização da circulação na cidade. Para que isso ocorra de forma mais eficiente, as viagens precisam incorporar a dinâmica do lucro. Com isso, as pessoas são obrigadas a utilizar o veículo disponibilizado pela empresa, no período estabelecido ou nas condições de precariedade que se apresenta a rede de circulação. É esse modo de vivenciar as viagens e as formas materiais e simbólicas que se apresentam aos passageiros que descrevemos e analisamos nas próximas páginas.

Capítulo 3 - A MOBILIDADE NA CIDADE E A PRISÃO DO CORPO AO TEMPO-ESPAÇO

3.1 - O PERCURSO

Nas próximas páginas deste trabalho, tentarei compreender como ocorre a construção do tempo durante as viagens de ônibus. Por ser uma elaboração da sociedade, o tempo, está dependente do ritmo das vivências criadas nas relações com o espaço, com outros indivíduos, com as instituições sociais e mesmo com as técnicas. O percurso é a maneira pela qual os passageiros constroem suas percepções do tempo, o que ocorre através do contato, da ausência, das restrições, das imposições, das adaptações, dos movimentos, da paisagem e do lugar.

É o ponto de criação das histórias, do olhar a cidade e de sentir o fluxo das mudanças. Assumindo, assim, um estado de movimento que é importante para a formação da sociabilidade dos moradores das periferias. O percurso compreende as múltiplas instâncias de acesso à cidade. Como momento produzido e necessário ao deslocamento. É o instante entre a partida e a chegada. O lapso que emerge quando nos colocamos em movimento. Está entre o aqui e o lá. Uma parada obrigatória entre os nossos objetivos na cidade.

O alargamento do espaço urbano atingiu inúmeras cidades no mundo. Essa transformação foi impulsionada pela ação de agentes imobiliários, industriais, comerciais e dos Estados, objetivando ganhos financeiros e de valor. Em Manaus, esse processo teve vários momentos, construindo uma rede de circulação deficiente, adaptando-se à lógica de transporte de cada período histórico e de espaços diferenciados. É nesse contexto de formas e, principalmente, de fluxos que analisaremos o relacionamento dos usuários da Linha 330, Centro-Lago Azul com o tempo-espaço estabelecidos entre o momento do embarque e do desembarque.

Baseamos nossos estudos em observações feitas durante as viagens, quando da saída dos ônibus do Terminal 1 e de sua chegada no Lago Azul, em frente a um pequeno mercado que leva o nome do bairro. Nossos esforços estiveram concentrados em admirar as pessoas diante desse tempo imposto pela viagem. Em construir uma narrativa que possa delimitar as experiências sofridas nos percursos. Embora haja uma enorme carga subjetiva no ato de percepção do mundo⁵, existem elementos que nos permitem inferir sobre o acesso dos sujeitos ao espaço a sua volta. Entre esses pontos de ligação com as estruturas formadoras da experiência há o corpo e seus sentidos: a visão, o olfato, o tato, o paladar e a audição.



Figura 5: Mercadinho Lago Azul, em frente ao ponto final da Linha 330. O autor, julho de 2015.

Para Tuan (2012), a percepção é o resultado de estímulos capitados pelos órgãos sensoriais, pois é “Tanto a resposta dos sentidos aos estímulos externos como atividade proposital, na qual certos fenômenos são claramente registrados, enquanto outros retrocedem para a sombra ou são bloqueados.” (Tuan, 2012. p. 18).

⁵ Ao percebermos o mundo, geramos sensações, sentimentos, pensamentos e imagens que ficam gravadas, tornando-as experiências.

Há uma sequência de ações conduzidas pelos sentidos e elaboradas pelo espírito, que permite o acesso ao mundo externo. Ou seja, enxergamos os objetos no entorno, suas cores, as formas, enfim, sua existência, porém, a função que exerce e as relações que criam estão condicionadas ao meio cultural, social, histórico, econômico de cada indivíduo ou do grupo humano que os nomeiam. A cadeia na qual ocorre tal fenômeno pode ser assim definida:

ÓRGÃOS SENSORIAIS → PERCEPÇÃO → EXPERIÊNCIA → VALORAÇÃO → ATITUDE

Os órgãos sensoriais nos dão as primeiras imagens, são desenhos, rascunhos sem intenção ou objetivos. Não trazem, nesse momento, um espaço significativo. Somente sombras, vultos sem um sentido ordenado. Cabe à percepção conduzir um processo de seleção das sensações e estímulos recebidos. Seria impossível, com a capacidade biológico-sensor humana, estar conectado a todas as formas e elementos trazidos pela natureza. É preciso estabelecer uma hierarquia, definindo graus de importância a cada objeto, a cada estímulo recebido. Os critérios para tal empreitada são dados pela cultura. Portanto, a percepção é um ato dependente da sociabilização sofrida pelo indivíduo. Não significando, com isso, um determinismo social, mas uma classificação ensinada que pode sofrer transformações ao longo deste processo. Cabe à percepção identificar o que deve ser guardado, ou seja, o que deve ser transformado em experiência. Segundo Tuan (2012), “Duas pessoas não veem a mesma realidade. Nem dois grupos sociais fazem exatamente a mesma avaliação do meio ambiente.” (Tuan, 2012. p. 21.).

Já a experiência se concretiza no acúmulo das percepções. Representa as sensações que foram incorporadas à memória. É quando acontece a primeira forma de significação do ambiente, pois para estar sob a proteção da mente, o percebido deverá pertencer a uma grade

de sentimentos que o associa a uma prática de vida, o liga a uma forma de estar no mundo. Na maioria dos casos, as experiências nos levam a momentos passados, a acontecimentos que foram importantes, marcando a memória. Há uma vinculação ao espaço (onde ocorreu), à forma que foi produzida (o modo), ao tempo (quando aconteceu) e aos atores presentes (quem as realizou). As experiências resultam do esforço humano em compreender os acontecimentos que se impõem.

Ao ser criada, a experiência produz sentimentos de valor que se destinam aos objetos ou a situações impressas na mente. Os indivíduos adquirem com a experiência critérios para selecionar o que é importante, para o que direcionar suas atenções. Com isso, distinguir os espaços pelos quais circula. Forma-se um gradiente de valores, onde há níveis de filiação a cada momento no qual atua. O grau de relevância será dado conforme a satisfação, (construída socialmente ou de forma individual) adquirida pela experimentação. O som de um grupo musical será mais significativo se estiver ligado a um momento de prazer, carinho e emoção. A canção, com isso, terá um patamar acima no catálogo musical apreciado pelo indivíduo.

Será com base no seu sistema de valores que as pessoas tomarão suas atitudes. Ou seja, as ações que são necessárias para conseguirem permanecer em um determinado grupo social. Isto significa agirem para satisfazerem suas necessidades biológicas e culturais. A atitude segue um conjunto de valores, deixando o ambiente significativo. Há uma intenção, um agir intencionado que será conduzido pelos estímulos sensoriais recebido, pela percepção que selecionou os objetos, pela experiência que estruturou as lembranças e, por fim, pelos valores que delimitaram a perspectiva de ação. Portanto,

A visão do mundo é a experiência conceitualizada. Ela é parcialmente pessoal, em grande parte social. Ela é uma atitude ou um sistema de crenças, a palavra sistema implica que as atitudes e crenças estão estruturadas, por mais arbitrarias que as ligações possam parecer, sob uma perspectiva impessoal (objetiva). (Tuan, 2012. p. 19.).

Identificar o processo de significação dos sujeitos é fundamental para compreender as viagens de ônibus realizadas na Linha 330. Os estímulos sofridos pelos usuários deste trajeto formam um conjunto de processos mentais que delimitam as ações e interferem na qualidade de suas relações. Embora, as formas de inserção no mundo do trabalho ainda tenham grande peso na estruturação das simbologias e das perspectivas utilizadas para encarar as situações cotidianas, hoje, as técnicas indicam uma nova plataforma para a circulação na cidade. Ônibus, carro, trem, metrô e táxi instituem maneiras de estar no urbano muito diferentes de cem ou duzentos anos no passado.

Ao longo do olhar que fazemos sobre os trabalhadores e de outros grupos que se fazem presentes no ônibus da Linha 330, dividiremos momentos de descrição dos fatos que ocorrem no coletivo, com tentativas de análise e consequências destes fenômenos para as pessoas. Com isso, tentaremos realizar um trabalho de interpretação da situação atual de uma parcela dos moradores das periferias urbanas. Independente do valor e das respostas individuais que possam surgir, acreditamos que existam pontos comuns que devam ser destacados. Até, porque, muitos dos elementos da mobilidade recaem de forma semelhante sobre as pessoas.

O percurso tem início no Terminal 1, na área central de Manaus, com proposta de ser um local de embarque e desembarque de passageiros, onde não haveria a cobrança de outra passagem para entrar em um segundo transporte. Inspirado no sistema de circulação da cidade de Curitiba, os terminais deveriam reduzir os custos das viagens para os usuários e racionalizar os fluxos dos veículos, melhorando toda a estrutura viária. Porém, ao chegar neste terminal, nos deparamos com uma imagem de abandono. São inúmeros os problemas a serem destacados. A própria entrada no estabelecimento é um grande desafio. Pois, somente há, ao longo de todo o terminal, um semáforo que possibilite a travessia das pistas para o acesso aos locais de pagamento. Esta situação coloca em risco os que queiram entrar por outro

ponto de cobrança da passagem. Sem marcas na pista que indiquem o local da travessia, é comum as pessoas correrem para chegar às catracas. Para gestantes, deficientes físicos, idosos e crianças, este empreendimento adquire um alto grau de perigo.



Figura 6: Entrada do Terminal 1, área de pagamento. O autor, julho de 2015.

Com duas áreas para efetuar o pagamento em cada lado do terminal a entrada deveria se tornar ágil e fácil, porém, somente uma funciona regularmente, era raro as vezes que encontrávamos os dois pontos funcionando, obrigando nesta situação as pessoas a atravessarem também a pista reservada para os ônibus.



Figura 7: Entrada do Terminal 1, área de pagamento desativada. O autor, julho de 2015.

Ao entrar, temos que caminhar até o local de parada do ônibus da Linha 330, que fica próximo à saída que segue para a região Norte da cidade. Praticamente em todo o passadiço existem pequenas lojas feitas com placas de ferro vendendo alimentos, bebidas e pequenos objetos. São tantas e tão próximas que em certos momentos parecem vagões de um grande trem. Embora as mulheres predominem nas lojas, também são encontrados jovens e um número significativo de homens. A falta de manutenção faz com que as goteiras sejam frequentes, o asfalto irregular permite o surgimento de poças de água. A pintura gasta devido à atuação do tempo, traz um aspecto de sujeira e abandono.



Figura 8: Telhado da cobertura no ponto de parada da Linha 330. O autor, julho de 2015.

Mesmo com milhares de pessoas circulando diariamente no Terminal 1, o governo municipal parece insensível ao estado de conservação do local, privilegiando outras regiões e estruturas. A ausência do poder público talvez possa ser explicado pela vontade em acabar com aquele espaço.

A reforma dos terminais de ônibus já tem um valor definido. Cada um deverá custar R\$ 2 milhões aos cofres públicos. O prefeito confirmou a desativação dos terminais da Constantino Nery, no Centro, e o da Cachoeirinha, na zona Sul. Apenas os terminais Cidade Nova, na zona Norte, Jorge Teixeira e São José, ambos na zona Leste, vão continuar em funcionamento. (PORTAL AMAZONIA.COM. 24/04/2013. Acesso em 16/05/2015.).

Ao permitir a deterioração física do terminal, o governo reduz possíveis resistências por parte da população ao seu fim. Instaura um sentimento de negação a um ambiente que se torna hostil visualmente e fisicamente. Não se torna agradável pegar um transporte em tais circunstâncias. A omissão dos entes governamentais visa a um objetivo, impedir manifestações contra a derrubada dos terminais, desmontar qualquer ideia positiva que tal ambiente possa ter.

As indicações dos pontos de parada de cada linha são feitas por placas que estão penduradas. Possuem fundo em azul e as numerações aparecem na cor branca. A numeração não segue uma graduação, apresentando, na mesma placa, diversos números. Em algumas são colocadas linhas que fazem trajetos nos mesmos bairros ou em áreas próximas, em outros momentos as linhas estão agrupadas por empresas de ônibus. Não aparecem em uma ordem que possa ser facilmente identificada. É comum numerações serem cobertas por papel, enquanto novas surgem simplesmente colando a sequência desejada.



Figura 9: Placa indicando o local de parada da Linha 330, lado 1. O autor, julho de 2015.



Figura 10: Placa indicando o local de parada da Linha 330, lado 2. O autor, julho de 2015.

O ponto de parada da Linha 330 possui duas pequenas lojas que vendem salgados, refrigerantes e doces. Na placa aparece a seguinte numeração 011-012-305-320-321-330. O teto, com buracos, não serve para impedir que as pessoas sejam molhadas. O banco de espera somente comporta três pessoas, a maioria aguarda o veículo em pé.



Figura 11: Barraca no ponto de parada da Linha 330. Terminal 1. O autor, julho de 2015.

dilatando o sentido temporal. A não mudança de posição, estar no ponto, reduz as expectativas de realização. Se não há transformações nos movimentos, nos estímulos recebidos, no espaço experienciado, o tempo somente passa no relógio. Esta contradição é estabelecida na sociedade moderna que identifica no tempo um fator para realizar atividades. “Assim como os relógios e os barcos, o tempo é algo que se desenvolveu em relação a determinadas intenções e a tarefas específicas dos homens. Nos dias atuais, o “tempo” é um instrumento de orientação indispensável para realizarmos uma multiplicidade de tarefas variadas.” (Elias, 1998. p. 15.). O problema é ver o tempo escorrer e não está vinculado a um objetivo concluído.



Figura 13: Pessoas aguardando a saída do ônibus, bairro Lago Azul. O auto, julho de 2015.

Há uma perspectiva que não se realiza, pois os limites de tempo não permitem. Ao esperar o ônibus, as ações possíveis vão se reduzindo em quantidade e qualidade a medida que vão ampliando os minutos. Dentro da atual concepção de sucesso está a imagem de um homem capaz de realizar várias atividades em curto período. A agilidade, a rapidez são sinônimos de eficiência. No instante que agimos e conseguimos conciliar os períodos com as atividades que nos são impostas, pertencemos à modernidade. Até mesmo os heróis de

desenhos animados e dos quadrinhos têm a velocidade como um dos seus principais poderes. Super Homem, Mulher Maravilha, Flash, Papaleguas, Ligeirinho e mesmo o Batman, com suas máquinas, têm na rapidez um de seus triunfos. As técnicas imprimiram tamanha velocidade à dinâmica social que não acompanhar esse ritmo significa pertencer ao passado.

A partir do momento que aguardar o transporte torna-se uma tarefa diária, o impacto sobre os indivíduos será cada vez maior. No mínimo, o trabalhador terá que efetuar duas viagens por dia, uma para ir ao ambiente laboral e outra de retorno a sua residência. Em nossas pesquisas empíricas, o ônibus demorava, em média 15 minutos, tempo relativamente curto para a realidade do transporte coletivo por ônibus em Manaus e demais cidades brasileiras. Porém, grande parte de nossas verificações somente puderam ser feitas em finais de semana ou feriados, quando um número reduzido de pessoas e veículos estavam nas ruas.

Enquanto aguarda, não somente um juízo, um projeto de futuro, mesmo que mais próximo, é colocado em cheque, mas as relações passam por um processo de deterioração, pelo menos para grande parte dos que pretendem viajar. Contudo, existem momentos de grande sociabilidade também. Podemos verificar que a maior parte das pessoas se deslocam sozinhas, principalmente nos horários de maior movimento. Então, enquanto esperam, não há com quem conversar, embora dezenas de outros passageiros estejam ao redor. O anonimato existente nos centros urbanos aproxima os corpos, mas distancia as relações. Não é adequado e mesmo perigoso iniciar uma conversa com quem não conhece. Há uma fobia em relação às trocas de informação, em relação ao outro. Os olhares se perdem ao fitarem a direção pelo qual o ônibus vem. Embora queira ir para frente é para trás que são colocados os olhares. Querem chegar ao futuro, contudo é o passado que esperam.



Figura 14: Interior do ônibus da Linha 330. O autor, julho de 2015.

As crianças parecem ser atingidas de forma diferente enquanto aguardam com seus pais. Por não terem uma concepção de futuro tão apurada como os adultos, as expectativas são mais imediatas. Suas necessidades ainda estão muito vinculadas ao biológico, ou seja, ao sentir fome, à fisiologia, ao estar com calor ou frio. Esta característica não as joga em um turbilhão de sentimentos e, principalmente, de intenções. Com isso, o espaço é um constante descobrir. O processo coercitivo não está plenamente atuante em seu subjetivo para impor o comportamento esperado e reduzir seus impulsos. Para Norbert Elias “Uma criança só se torna um ser humano ao se integrar num grupo. Por exemplo, ao aprender uma língua já existente, ou ao assimilar as regras de controle das pulsões e dos afetos que são próprias de uma civilização. (Elias, 1998. p. 19.). O espaço é mais rico em imagens e possibilidades de exploração, pois está “sem a carga das preocupações terrenas, sem as cadeias da aprendizagem, livre do hábito enraizado, negligente ao tempo, a criança está aberta para a mundo.” (Tuan, 2012. p. 88.).

Então, as atenções dos pequenos se voltam para o seu entorno. Os olhares estão

fixados no movimentos, nas cores vibrantes, nas pessoas que passam. Não possuem um único panorama, mas acompanham as transformações que estão acontecendo, em uma tentativa de desvendar o que está em curso. Bem diferente dos adultos, onde o espaço não traz mais novidades, é um mundo onde as formas e os sons são inteiramente conhecidos.

Contudo, ocorrem outras configurações no processo de espera que permitem o enriquecimento das relações entre os sujeitos. Uma delas é quando trabalhadores de uma mesma empresa estão no ponto de ônibus para entrarem nos veículos que fazem parada naquele local. O estranhamento é reduzido e quase inexistente. Permitindo, com isso, longas conversas. Neste momento o tempo encurta-se, pois a perspectiva da chegada em casa se dilui. Não significa que as marcações do relógio tenham se acelerado, mas somente a temporalidade, ou melhor, a experiência temporal foi modificada. A angústia foi diminuída e a atenção volta-se para os assuntos discutidos. Dinâmica semelhante acontece a um casal de namorados, a um grupo de amigos ou a uma família. Ocorre, nessas situações, um melhor aproveitamento do tempo de espera. Isso não significa que as consequências do ato de aguardar foram totalmente apagadas mas adquirem uma menor dimensão, impactando menos as pessoas.

Para Marc Augé (2012), esses espaços de circulação não possuem uma identidade, ou seja, as pessoas que utilizam essas instalações não estabelecem uma ligação de pertencimento e de reconhecimento mais significativo. Predomina uma dimensão objetiva daquele ambiente. A simbologia, ali, é inteiramente racional, servindo a um propósito: indicar caminhos para circulação, transformando o trabalhador, os estudantes e as famílias em simples usuários. A esse espaço, ele denomina de não lugar, em oposição aos lugares, no qual, predominam relações históricas e sociais mais profundas.

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).

Se os não lugares estão em oposição aos lugares, Tuan (2013) coloca que

O movimento intencional e a percepção, tanto visual como háptica dão aos seres humanos seu mundo familiar de objetos díspares no espaço. O lugar é uma classe especial de objeto. É uma concreção de valor, embora não seja uma coisa valiosa, que possa ser facilmente manipulada ou levada de um lado para outro; é um objeto no qual se pode morar. (Tuan, 2013. p. 22.).

A relação de proximidade, tornando o espaço familiar e compreendido pelas pessoas é o que o permite ser chamado de lugar. As características apresentadas no instante que aguardam faz do ponto de ônibus uma área desprovida de maiores vínculos, ao menos para a maioria. A espera se alarga no tempo, mostrando o impacto sobre os corpos e ampliando as angústias e ansiedades. Podemos colocar o tempo, ou mais precisamente a sua duração, como fator de ampliação, de imersão em relações empobrecidas.

Mas a viagem está somente no começo. Ao parar no ponto, o ônibus tem suas portas rapidamente cercadas por aqueles que desejam entrar. Eles pretendem encontrar um acento vazio para sentarem, e com a possibilidade de serem os primeiros aumentam as chances de percorrem todo o caminho sentados. Mas para que isso aconteça é preciso liberar a saída para os indivíduos saírem, e nem sempre isso é feito. Frequentemente alguns sobem antes dos que desejam sair possam deixar o veículo, criando, com isso, empurrões e dificuldades tanto para descer quanto para subir.

Ultrapassado os instantes iniciais do embarque, os que conseguem sentar nos poucos bancos disponíveis podem se considerarem privilegiados. No interior do ônibus há uma disposição muito interessante das cadeiras. Todo o interior encontra-se organizado para alocar o maior número de pessoas possível. Isso significa deixar poucos assentos, ampliando a área para os usuários ficarem em pé. Prevalecem os bancos com somente um único assento

próximo às janelas. Se todas as cadeiras fossem retiradas poderia deixar muito clara a intenção dos donos da empresa: carregar a maior quantidade em um menor número de viagens, diminuindo os custos e maximizando os ganhos.

A individualização dos sujeitos tem início no próprio ato de sentar em banco com um único assento, pois cria uma maior distância em relação aos demais passageiros. De certa forma, amplia a barreira de contato ao colocá-los em níveis diferentes, os que estão sentados e os que estão em pé. Contrariamente às disposições dos bancos nos antigos bondes, onde os assentos podiam estar virados uns para os outros, nos modernos ônibus, o direcionamento das cadeiras voltam-se para a frente. Não é possível ver os rostos dos outros que se encontram sentados nos bancos anteriores. Estabelecer uma troca de olhares e mesmo iniciar uma conversa torna-se uma tarefa complicada, tendo que vencer os vários obstáculos materiais e a organização do espaço. Este agir está incluso no modo de ser difundido na contemporaneidade, uma era que reelaborou o conceito de individualidade, colocando-a em posição central em nossa sociedade. Enfim, foi uma construção histórica. “A pessoa não escolhe livremente esse ideal dentre diversos outros como o único que a atrai pessoalmente. Ele é o ideal individual socialmente exigido e inculcado na grande maioria das sociedades altamente diferenciadas”. (Elias, 1994. p. 118.).

Como as viagens tinham início no Terminal 1 e no bairro Lago Azul, os coletivos saíam sem estarem completamente lotados, porém, à medida que avançavam pela Constantino Nery e Torquato Tapajós, o volume de passageiros ia aumentando, isso produzia um progressivo desconforto. A limitação da área de circulação restringia os movimentos, andar exigia, naquelas situações, um grande esforço. Não tocar em outras pessoas era impossível. Pequenos esbarrões eram frequentes. A área reservada para ficar, em alguns momentos, estava reduzida ao próprio espaço corporal. Não bastassem o aperto e as limitações nos gestos, as altas temperaturas deixavam o ambiente totalmente insalubre. As janelas somente permitiam a

entrada de ar quando em movimento e se chove, logo eram fechadas.

As experiências que os passageiros sofrem em uma viagem indicam o quanto é significativo o processo de circulação. E se este tipo de mobilidade passa a ser cotidiana para os grupos residentes nas periferias, cria-se um espaço hostil. Prejudicial a um desenvolvimento biológico e principalmente social. O cansaço físico reduz as chances de realização de alguma atividade em outro período. Enquanto o desgaste emocional pode trazer complicações nas relações profissionais e familiares.

Não podemos esquecer que esta situação, esta sujeição do corpo ao ditame das formas atuais de transporte obedece a uma determinação de exploração da força de trabalho, que ocorre somente no espaço da fábrica, mas também em esferas variadas da vida. Para que este poder se realize, é preciso interferir no desejo, criando novas necessidades e mesmo aproveitando-se da condição de fragilidade econômica na qual se encontra as populações das zonas periféricas. Ou seja, a função do transporte não é somente proporcionar a circulação, mas permitir a segregação espacial e a expropriação da força de trabalho. Para isso, o corpo deve ser domesticado para seguir um comportamento de submissão, de aceitação do desconforto, do aperto, do calor e da fadiga.

Mas o corpo também está diretamente mergulhado num campo político; as relações de poder têm alcance imediato sobre ele; elas o investem, o marcam, o dirigem, o suplicam, sujeitam-no a trabalhos, obrigam-no a cerimônias exigem-lhe sinais. Este investimento político do corpo está ligado, segundo relações complexas e recíprocas, à sua utilização econômica; é, numa boa proporção, como força de produção que o corpo é investido por relações de poder e de dominação; mas em compensação sua constituição como força de trabalho só é possível se ele está preso num sistema de sujeição (onde a necessidade é também um instrumento político cuidadosamente organizado, calculado e utilizado); o corpo só se torna força útil se é ao mesmo tempo corpo produtivo e corpo submisso. (Foucault, 2007 p. 25 e 26.).

Um comportamento, durante o percurso, se repete em todas as viagens entre os passageiros e até mesmo com os cobradores, o uso de fones de ouvidos conectados aos aparelhos de celular. Mais frequentemente para ouvir músicas, estações de rádios e conversar

com outras pessoas. Ao buscar outras experiências sonoras, os passageiros ensejam uma fuga daquela realidade. Diferentemente do conceito trazido por Janice Caiafa (2002), onde fuga é encarada como a possibilidade de descoberta dos elementos urbanos, aqui ele ganha um significado diferente. O ritmo trazido pelas músicas ou conversas conseguidas pelos celulares estabelecem um vínculo com outros espaços, mesmo sendo esses ambientes virtuais. Os sujeitos tentam recompor os relacionamentos e sensações ausentes naquela viagem. A música e os diálogos deslocam as atenções para algo significativo, que trazem boas experiências. Com isso, o percurso torna-se menos entediante, o tempo assume uma dimensão de completude e não de inimigo. Contudo, esta fuga torna-se efêmera no instante da tomada de consciência das horas e dos minutos gastos. Embora, busquem interromper o tempo (como projeção do futuro), as exigências sociais continuam a atuar, contudo, não na mesma intensidade. Não dá para esquecer onde está e o que o faz estar ali.

Para Caiafa (2002) a fuga significa sair do ambiente privado familiar, alcançando as liberdades proporcionadas pela cidade. Ou seja,

A função urbana básica da dispersão vai fazendo frente ao trancafiamento familiar. Essas revoluções e ousadias da cidade – a transformação social e mesmo a preparação do limiar que impede a cidade de coincidir com Estado e produzir o capitalismo – se apoiam na possibilidade de fuga que seu espaço ofereça. Questão portanto, em princípio, de espaço disponível e acessibilização de lugares. Essa fuga envolve o deslocamento físico, mas não só ele, porque sempre se pode ir de um ponto a outro levando a sua bíblia. Implica ir para não reconhecer; é a viagem da diferença que realiza a aventura própria das cidades, ou seja, sua especificidade e sua capacidade de resistir à disciplina do Estado e do capitalismo. (Caiafa, 2002. p. 20.).

Massimo Di Felice (2009), em seu livro Paisagens pós-urbanas, chega a declarar o fim da experiência urbana. Para ele a cidade tornou-se um grande texto, deixando de ser revelador e familiar para ser acessado por um campo midiático que dirige uma atitude prática. Perde-se o contato objetivo com o espaço para atuar sobre uma rede de múltiplas comunicações (o celular, os letreros, a buzina). “Durante os engarrafamentos, os cidadãos, sentados nos seus

carros experimentam a condição de um “trânsito” existencial, de um “ser entre”, feito de carne e lataria, de um habitar, mediante as redes de telefonia móveis, ubicado em nenhum lugar e, ao mesmo tempo, em todos.” (Di Felice, 2009. p. 183.).

Ou seja, o uso dos celulares e de outros aparelhos desloca os sujeitos para outras esferas de atuação. Embora seu corpo esteja limitado pelas paredes do coletivo, sua rede comunicativa apresenta-se ativa, transportando-o, mesmo na forma de ondas magnéticas para um plano reconhecido. Com esta possibilidade a viagem torna-se menos opressiva, um pouco mais afável.

Enquanto muitos conseguem, através dos aparelhos eletrônicos, formar novos ambientes, outros têm na janela um instrumento de percepção. A paisagem, para estes, apresenta-se inconstante, com duas características muito marcantes: a primeira refere-se à rapidez que são deslocadas quando em movimento. A velocidade impele a uma distorção das formas e das cores. As estruturas sofrem uma metamorfose, transformando-se em volumes pastosos com cores e luzes liquefazendo-se. Somente ao fixar o olhar em um ponto e segui-lo, mesmo por um breve momento, podemos reconhecê-lo.

A segunda característica está relacionada ao movimento lento devido a um engarramento ou a uma parada. Em muitas partes do percurso predomina uma paisagem repleta de prédios e carros. Com isso, os muros e as fachadas tornam-se painéis, alguns com certa expressividade, porém, a maioria é formada por paredes vazias que se apresentam constantemente. No entanto, também surgem pessoas ou objetos que têm a capacidade de surpreender, seja porque encontramos alguém conhecido ou simplesmente chama a atenção por sua beleza ou singularidade.

São poucas as chances de, ao olharmos a paisagem pela janela, construirmos uma imagem completa do caminho que está sendo feito. A fragmentação interrompe o processo de formação de um quadro de entendimento do percurso. As mudanças percebidas no espaço não

constroem um vínculo profundo com o que está sendo visto. A separação imposta pelas paredes do veículo, o mal estar provocado pelo calor e a superlotação impedem que a paisagem adquira um maior significado. As preocupações de ordem física e as buscas para realizações pessoais criam de uma barreira que dificulta a criação de uma experiência positiva do território urbano. Bem diferente do que ocorre em regiões onde as viagens possuem ritmos mais lentos e com um contato mais próximo com a natureza. Como nos aponta Nogueira (2014), as viagens com embarcações nos rios da Amazônia possuem uma dinâmica diferente, principalmente para os comandantes desses navios.

A experiência adquirida por estes homens a respeito dos rios no Amazonas, especialmente os rios Solimões e Amazonas, rios por eles navegados diariamente, nos indicam que estes não são apenas “estradas” por onde precisam circular, mas sua fonte de existência, de aprendizagem, de conhecimento sobre a dinâmica da natureza, sobre a vida das pessoas que ali circulam diariamente. Os comandantes conhecem cada um que viaja com eles, conhecem cada lago que se esconde na mata, sabem onde é mais profundo, onde estão as ilhas e os bancos de areia, aprendem cada nova paisagem que o rio, em sua dinâmica de subida e descida, período das cheias e vazantes, constrói e destrói. (Nogueira, 2014. p. 51.).

Ou seja, aquelas sensações e visões da cidade preconizadas por Baudelaire e relatadas no Brasil por João do Rio (2008) recuam diante das novas experiências urbanas. A descoberta e o impacto trazidos pelo ato de flunar estão diminuídos devido aos ritmos e aos espaços técnicos produzidos nas últimas décadas. Neste novo meio relacional, as mediações proporcionadas pelo capital e os bens materiais modernos direcionam as forças mentais e físicas para sanar as angústias e as ansiedades nascidas em uma mobilidade débil.

À medida que as pessoas vão entrando no ônibus, os espaços vão se reduzindo e isto tem um profundo impacto sobre seus corpos. Novamente são as crianças que melhor interagem com o espaço ainda vazio do interior do transporte. É frequente a subida de meninos e meninas no Lago Azul para ir até o centro, acompanhadas de seus familiares. Neste momento, elas correm para escolher os lugares para sentarem, andam de um banco a outro com outras crianças. Chamam a atenção de seus irmãos e amigos com gritos. Apontam para a

rua mostrando algo novo. Porém, quando os espaços vão diminuindo com a entrada de pessoas, as atitudes são substituídas pelo silêncio e pelo colo dos pais. Passam a olhar a paisagem buscando objetos interessantes.

Durante uma das viagens houve a atuação de um homem que pregava em voz alta. Ele falava na chegada do Apocalipse. Dizia que os sinais do fim do mundo estavam presentes e um deles era a criação de um chip que seria colocado sob a pele. Essa tecnologia serviria para identificar as pessoas e também seriam utilizados para fazer compras. O pregador mencionava que a Bíblia já previa tal dispositivo, seria um mecanismo de controle e sujeição ao mal. Somente Jesus, segundo ele, levaria à salvação, à vida eterna. Após o discurso, distribuiu um folheto que trazia a seguinte mensagem:

Dois Caminhos

“Entrai pela porta estreita, pois larga é a porta, e espaçoso o caminho que conduz à perdição, e muitos são os que entram por ele. Mas estreita é a porta, e apertado o caminho que conduz para a vida, e são poucos os que a encontram.” Mt 7.13,14.

É comum muitos pensarem que desperdiçaríamos nossas vidas se nos abstivéssemos de praticar o que mais gostamos, reprimíssemos os nossos desejos, privássemos-nos da vida livre para nos dedicarmos a Deus e, após esta vida, viéssemos a descobrir que tudo se resume ao que presenciamos aqui; que morrendo, tudo acaba. Consideremos: é incomparavelmente melhor nos dedicarmos ao máximo ao Senhor (até porque, só nesta vida, já recebemos muitas vezes mais em paz, alegria, experiências, sociabilidade e esperança) do que aqueles que se contentam com o que o mundo lhes oferece. Mas muitos vivem a ilusão de que a vida se resume ao que presenciamos em nossos dias e quando partem, deparam-se com a realidade de Deus e do julgamento. Cabe a você decidir sobre qual posicionamento tomar diante dessa questão cuja importância se sobrepõe à transitoriedade da vida. A porta é estreita e, logo, será fechada. O caminho também é estreito e um dia não estará mais disponível. Portanto, caminhemos enquanto é dia; a escura noite chegará, quando não mais poderemos encontrar nem o caminho, nem a porta. Ande na luz de Jesus e você trilhará com firmeza no caminho que conduz à Vida Eterna. (MEAPSE-QM110903-15)

Você gostaria de aceitar Jesus Cristo, como seu salvador pessoal? Sim () Não ()

Eram poucas as pessoas que estavam atentos às palavras, preferiam continuar com seus fones, olhando a paisagem e as suas conversas. Parecia mais uma intervenção sonora e visual que os passageiros tinham que transpor para continuarem a sua viagem. O pregador não conseguia desfazer a situação de fuga na qual estavam os passageiros.

A mensagem que trazia o folheto mencionava dois caminhos: o estreito que refere-se à

proposta de vida divina, difícil, com alto grau de sacrifício e de negação dos desejos, mas com uma grande recompensa, a eternidade. O largo, secular, ligado ao imediatismo, ao simples cumprimento das necessidades e desejos humanos.

Em certa medida, o texto do folheto também prega uma ideologia da resignação, da aceitação do sofrimento como porta para o céu. A negação que estimula é da vida secular, longe dos dogmas religiosos. As instituições cristãs por muitos anos usam o sofrimento como mecanismo de dominação, de permanência da exploração. As transformações preconizadas deverão ocorrer essencialmente no âmbito do indivíduo. Não é uma mensagem para alterar o conjunto social, pois a salvação é individual.

O percurso ganha cada vez mais dimensão no instante que as pessoas passam um número expressivo de horas se deslocando. A cidade cresce para tornar-se a face espacial e técnica da acumulação de capital. Onde a propriedade privada é constantemente criada e valorizada, demarcando as diferenças sociais. E, por isso, a mobilidade configura-se como instrumento de acesso à vida urbana. A fragmentação e a especialização do solo da cidade induz a um movimento diário, a uma circulação obrigatória de seus habitantes. A autonomia, o anonimato e as imagens proporcionadas pela cidade, até pouco tempo, celebrada, como sinônimo de modernidade, agora, reduzem as pessoas a consumidores e a usuários. Os vínculos e os significados são mediados por uma razão objetiva-prática. E, no momento, em que esse novo modo de agir se realiza em um ambiente insalubre, de opressão, há a supressão do corpo como ferramenta de liberdade e da mente como constructo de um mundo significativo.

3.2 - O SENTIDO DO LUGAR

A palavra sentido na língua portuguesa pode ter múltiplos significados, como nos aponta o Dicionário Aulete de Bolso da Língua Portuguesa.

Sentido sm. 1 Objetivo, propósito. 2 Rumo, direção. 3 Fisl. Cada uma das formas de perceber sensações (visão, audição, tato, olfato e paladar). 4 Razão de ser. 5 Gram. Ideia, ou conjunto de ideias, que corresponde ao uso de uma palavra ou frase. Magoado, ressentido. Interj. 7 Mil. Voz de comando para exigir atenção. **Sentidos** simpl. 8 A consciência. Fazer/Ter ~ Ser (fato, declaração, atitude, texto) Compreensível ou aceitável, comparado com regras, fatos, conceitos, padrões anteriormente aceitos. Sexto ~ Suposta capacidade de percepção independente dos cinco sentidos orgânicos. (Aulete, 2011. p. 566.).

Acreditamos que esta palavra resume os vários aspectos que sustentam a mobilidade na Linha 330. Além das questões políticas e econômicas que elaboraram uma circulação precária, há a construção de uma relação como espaço fragilizada, onde o individualismo assume maiores contornos.

A condição de Festa [“O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro).” (Lefebvre, 2001. p. 4).] e de encontros oportunizados pelas cidades pré-industriais entra em declínio para dar lugar à solidão das viagens. O ir e vir perde a ingenuidade e o seu gozo diante das ruas, praças e avenidas. Pois, para Rio (2008) o ato de flunar exige certa satisfação e ingenuidade ao caminhar pela cidade.

O flâneur é ingênuo quase sempre. Para diante dos rolos, é o eterno “convidado do sereno” de todos os bailes, quer saber a história dos boleiros, admira-se simplesmente, e conhecendo cada rua, cada beco, cada viela, sabendo-lhe um pedaço da história, como se sabe a história dos amigos (quase sempre mal), acaba com a vaga ideia de que todo o espetáculo da cidade foi feito especialmente para seu gozo próprio. (Rio, 2008. p. 32).

O protagonismo de atuar sobre a vida urbana é substituído por um agir comandado por

instituições empresariais e governamentais. O corpo encontra-se diminuído diante da organização espacial imposta pela empresa de ônibus. A distribuição das cadeiras e o excesso de passageiros restringem os movimentos e, com ele, o processo de identificação com o entorno enfraquece, pois, segundo Tuan (2013), “o homem, como resultado de sua experiência íntima com seu corpo e com outras pessoas, organiza o espaço a fim de conformá-lo a suas necessidades biológicas e relações sociais”. (Tuan, 2013. p. 49.). Não são suas percepções e experiências que caracterizarão todo o entorno, mas comandos que vêm de pessoas que não se utilizam do mesmo meio de transporte.

O objetivo da viagem não é descobrir ou se encantar com a vida urbana, mas chegar à localidade para, com isso, satisfazer suas necessidades sociais, reduzindo-a a um simples deslocamento. A razão prática prevalece e se sobrepõe aos demais aspectos das relações humanas. Esse pensamento direciona-se aos problemas mais imediatos, fechando os sujeitos em círculos de atividades cotidianas, pouco significativas. “A vida cotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens e subjetivamente dotada de sentido para eles na medida em que forma um mundo coerente.” (Berger, 2008. p. 35).

A coerência necessária para as viagens vem das estruturas econômicas superiores, que exercem um grande poder de coerção, conduzindo as pessoas pela cidade. As atitudes, na metrópole, em grande medida, são estabelecidas conforme as demandas do mercado. Esta interferência é tão expressiva que rege o sistema imobiliário, os locais de trabalho e marcadamente a rede de transporte.

Portanto, os sentimentos que estimulam o andar pelas ruas e avenidas são externos, são estranhos e com pouca sustentação emocional. As experiências, em tais condições, transformam-se em um valor negativo. A cidade, agora, é negada como ambiente de liberdade, e nasce como espaço de segregação. Os guetos esfumam a cidade em áreas para ricos e áreas para pobres. A coesão, importante para a convivência, fica encoberta pela classe social e o

bairro onde reside.

Diminuídos por um espaço alienante, o passageiro tenta reconstruí-lo usando os aparelhos eletrônicos, buscando na paisagem elementos reconhecíveis ou estranhos. Busca-se algo que está fora do ônibus. Tanto a visão quanto a audição escapam do ambiente monótono das paredes de aço e do som estridente dos motores dos automóveis e caminhões que estão na estrada. Mas o corpo, através da pele, frequentemente o força a lembrar das condições físicas nas quais está submetido.

Quanto maior for o tempo que as pessoas passam nos ônibus, maior será a exposição a um modo de se relacionar desprovido de uma afetividade. Criando, com isso, uma valoração ruim da vida na cidade. Além de restringir o desenvolvimento social, a falta de mobilidade institui uma maneira de vivenciar o espaço urbano de forma incompleta.

Os elementos visíveis desta relação conflituosa são os engarrafamentos, onde máquinas que deveriam possibilitar uma circulação rápida entre as localidades, agora, incapacitam a movimentação. O solo recoberto por asfalto e concreto aumenta as temperaturas no interior da cidade. O som das buzinas e sirenes reduz a audição. Os estímulos são tantos e de ordens tão variadas que confundem os instintos e distorcem as imagens usadas pelas pessoas para se guiarem entre os prédios. As referências estão encobertas por várias camadas de atividades, cores, ruídos e poluição.

A velocidade, essencial à modernidade, discrimina os passageiros dos veículos de transporte coletivo. O movimento é anulado pela lentidão das estradas e avenidas. Não somente o movimento da circulação é contido, mas os gestos são interrompidos, anulados nos coletivos.

Espaciosidade está intimamente associada com a sensação de estar livre. Liberdade implica espaço, significa ter poder e espaço suficientes em que atuar. Estar livre tem diversos níveis de significado. O fundamental é a capacidade para transcender a condição presente, e a forma mais simples em que essa transcendência se manifesta é o poder básica de locomover-se. No ato de locomover-se, o espaço e seus atributos são experienciados diretamente. Uma pessoa imóvel terá dificuldade em dominar até as ideias elementares de espaço abstrato, porque tais ideias se desenvolvem com o movimento – com a experiência direta do espaço por meio do movimento. (Tuan, 2013. p. 70.).

Esta situação forma uma consciência presa às ideias do consumo, do trabalho parcelado e não entendido. Onde os objetos estão resumidos à praticas de acumulação material, em uma tentativa de suprir uma ausência afetiva. Esta falta é também de espaço, de um local que possa ser nomeado de lugar. Identificar os pontos que representem algo significativo, incorporados à memória e ao seu agir cotidiano. Ser ativo na construção do espaço.

O tempo que os passageiros são obrigados a disporem para chegar em específicos pontos do tecido urbano caracteriza-se por experiências limitadas, pobres em significados devido à ação de outros agentes. A esse poder que outros têm em reduzir o espaço Tuan identifica como apinhamento. Pois

Na presença de outros, os pensamentos recuam devido ao fato de que outras pessoas projetam seus próprios mundos na mesma área. Mas são basicamente as pessoas que nos apinham; elas, mais do que as coisas, podem restringir nossa liberdade e nos privar de espaço. (Tuan, 2013. p. 78.).

Há uma limitação física, mas também na perspectiva de atuação dos sujeitos. Os olhares e a simples presença impõe um modo de agir de se comportar, que difere quando as pessoas são desconhecidas e quando as pessoas são conhecidas. As regras sociais exigem um comportamento mais comedido diante de estranhos. Para Goffman isso acontece “quando o indivíduo se apresenta diante dos outros, seu desempenho tenderá a incorporar e exemplificar os valores oficialmente reconhecidos pela sociedade e até realmente mais do que o comportamento do indivíduo como um todo.” (Goffman, 2009. p. 41.).

A temporalidade que produz uma relação distorcida de mundo, faz das viagens de ônibus algo indesejado. Não somente pelo desconforto físico que gera, mas, sobretudo, pelo modo como os sujeitos se projetam diante de tal situação. Os olhares distantes, o uso de fones e os movimentos restritos diminuem as perspectivas de atuação no urbano. Com isso, modificam o senso de autonomia e, mais fortemente o sentido de liberdade. O ônibus torna-se uma prisão. Há uma submissão “voluntária” às normas de circulação. Embora, em alguns momentos surjam revoltas contra esta situação.

Às históricas lutas pela divisão da terra e pela diminuição das horas de trabalho pode ser incorporada, agora, a existência de uma mobilidade menos opressora. Tempo e espaço sempre foram categorias fundamentais para as relações humanas, elaborá-los respeitando as dimensões biológicas e psicológicas dos indivíduos é essencial ao desenvolvimento das pessoas.

Os transportes assumiram grande importância na sociedade contemporânea. E esse crescimento foi feito com base em disputas simbólicas e materiais, porém, hoje, a mobilidade torna-se também um cenário desse conflito. Como os trabalhadores e os grandes empresários se locomovem nos permitem perceber que as diferenças refletem modos opostos de vivenciar a cidade. Enquanto os mais ricos adquirem automóveis e possuem um número maior de alternativas de circulação, diminuindo o tempo, os pobres estão dependentes dos meios de transportes públicos, precários e de custo elevado.

Não é somente uma questão de comodidade ou de encurtamento do período de viagem, mas da forma como os passageiros vivenciam o urbano. Da qualidade das relações que são formadas diariamente. Desfazer um ambiente improdutivo do ponto de vista da subjetividade e no mesmo instante alargar as perspectivas de atuação. Tirar, com isso, os sujeitos dos estados de inércia, possibilitando uma transformação da cidade.

CONSIDERAÇÕES E POSSIBILIDADES

Nos atuais estudos sobre a mobilidade urbana prevalecem os aspectos de acessibilidade e de engenharia de trânsito. Pensada essencialmente como instrumento para permitir o deslocamento pela cidade. Em fim, está em debate as condições materiais que possibilitem melhorar a circulação pelas ruas e avenidas. Esse olhar, ao longo dos últimos anos, privilegia os custos envolvidos quando ocorrem engarrafamentos, atrasos, queima de combustíveis. Portanto visa uma melhora com o objetivo de reduzir os gargalos que dificultam a ampliação acelerada do capital.

Somente em trabalhos mais recentes inicia-se uma mudança no conceito de mobilidade. Esta transformação tem como foco as pessoas que vivem nas grandes cidades, nos sujeitos que dependem das vias e meios de circulação para obterem sua sobrevivência. Isso significa pensar o outro como ser que possui limitações físicas e necessidades biológicas e sociais. Com isso, compreender os habitantes urbanos como portadores de um espaço cultural, constantemente reivindicando um lugar de ação. Definidos como o direito à moradia, à saúde, o trabalho, à educação, à diversão e também ao deslocamento.

Não é mais possível ignorar os aspectos subjetivos existentes nas relações humanas. Os desejos, as percepções, as experiências, as angústias, os medos e a comunicação são fundamentais na construção do ambiente social. Pois, constituem um importante papel na formação do indivíduo e do grupo. Sem elas, não existiria a Literatura, a Filosofia, a Sociologia, o Direito, a Psicologia, a História e a Geografia, ou seja, não poderíamos estabelecer as bases da organização dos homens.

Embora os objetivos materiais exercem grande influência sobre as pessoas, são as construções mentais que permitem a significação do entorno. E isso só pode acontecer quando

os sentidos captam os vários estímulos emitidos pelo espaço, o que torna o espaço fundamental para o entendimento do mundo. É onde são projetadas as formas simbólicas e concretas do grupo, onde nasce uma relação de pertencimento, de identidade (quando positiva) e de distanciamento (quando negativa). Seja no pequeno quarto de dormir ou até nas vastas regiões, ocorre um processo de dependência com relação ao solo, ligando os sujeitos à organização da área em que vive.

Ao estar diariamente dentro de um veículo de transporte, os corpos sofrem com as estruturas ali dispostas. Criando, nesse momento, experiências e valores que induzem a um estado de ânimo responsável por uma visão de repúdio à própria cidade. Nesse processo, o tempo amplifica as sensações e o mal estar das viagens, joga os sujeitos em repetições, que reduzem as expectativas e atomizam as emoções. Reféns da empresa de ônibus, o passageiros se sujeitam a jornadas cada vez mais cansativas, que roubam os momentos em família, de descontração, de estudos e de uma melhor interação com as outras pessoas.

Tentamos neste trabalho colocar o caráter fundamental da mobilidade para os habitantes de uma metrópole como Manaus. Destacando a luta, os conflitos e as contradições da rede de transporte por ônibus. Trazer a dimensão das relações envolvidas no caminho para casa ou para o trabalho. Mais que uma simples ferramenta de deslocamento, os coletivos públicos assumem uma dimensão importante quando se transformam em um cenário no qual passa-se cada vez mais tempo.

Não é mais possível enxergar as formas urbanas e seus residentes com antigas concepções. Ideologias que demarcam espaços técnicos, que colocam as pessoas em um plano secundário. Os instrumentos de engenharia e as fórmulas matemáticas não conseguem mensurar o desejo, a satisfação, as decepções e a opressão que aparecem durante o trânsito. As diferenças econômicas também assumem uma dimensão subjetiva quanto os sujeitos passam por experiências diferentes ao se deslocarem.

Perceber essas subjetividades deve ser uma das funções de um estudo geográfico. Para, com isso, instalar uma discussão sobre a realidade. Indagar a respeito da legitimidade social dos atuais sistemas e redes de controle. Para, desta forma, possibilitar mudanças.

REFERÊNCIAS

- AULETE, Caldas. Sentido. In: AULETE, Caldas. Dicionário Aulete de Bolso da Língua Portuguesa. Porto Alegre, RS: L e PM; Rio de Janeiro: Lexikan, 2011. 656p.
- BERGER, Peter L.; LUCKMANN, Thomas. A construção social de realidade: tratado de Sociologia do Conhecimento. Petrópolis, Vozes, 2008. 248p.
- CAIAFA, Janice. Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002. 184p.
- CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: 1 artes de fazer. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. 351p.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Região e organização espacial. Editora Ática. São Paulo, 2002. 93p.
- COSTA, Waldemir Rodrigues; NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. De Eduardo a Eduardo: a cidade sobre os igarapés. Revista Eletrônica Aboré. Publicação da Escola Superior de Artes e Turismo Manaus. Edição 05 dez 2010. 190 à 210p.
- DI FELICE, Massimo. Paisagens pós-urbanas: o fim da experiência urbana e as formas comunicativas do habitar. São Paulo: Annablume, 2009. 308p.
- DUARTE, Fábio; SANCHEZ, Karina e LIBARDE, Rafaela. Introdução à Mobilidade Urbana. Curitiba: Juruá, 2012. 108p.
- DURKHEIM, Émile. As Regras do Método Sociológico. São Paulo, Martin Claret, 2006. 157p.
- ELIAS, Norbert. A sociedade dos indivíduos. Rio de Janeiro: Zahar, 1994. 201p.
- ELIAS, Norbert. Sobre o Tempo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. 165p.
- FOUCAULT, Michel. Microfísica do poder. São Paulo: Graal, 2012. 431p.
- FOUCAULT, Michel. Vigiar e Punir: nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 2007. 288p.
- GOFFMAN, Erving. A representação do eu na vida cotidiana. Petrópolis, Vozes, 2009. 231p.
- HARVEY, David. Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Edições Loyola. São Paulo, 2004. 349p.
- LEFEBVRE, Henri. A produção do espaço. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (original: La production de L'espace. 4ª ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000). 265p.
- LEFEBVRE, Henri. A vida cotidiana no mundo moderno. Editora Ática. São Paulo. 1991.

216p.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001. 216p.

LIMA, Marcos Castro de. O ir e vir urbano: análise sobre o transporte coletivo em Manaus entre 1980-2000. 37 à 51p. In: OLIVEIRA, José Aldemir de (Org.). Espaços urbanos na Amazônia: Visões Geográficas. Editora Valer, 2011. 250p.

MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos. Manaus: Edua, 2014. 260p.

MESQUITA, Otoni Moreira. O plano de Embelezamento de Eduardo Ribeiro e a refundação da cidade de Manaus. 1892 – 1896. 147 à 197p. In: SCHERER, Elenise; OLIVEIRA, José Aldemir de (Orgs). Amazônia: Território, povos tradicionais e ambiente. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009. 270p.

MÉSZÁROS, István. A teoria da alienação em Marx. São Paulo: Boitempo, 2006. 296p.

NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. Percepção e representação gráfica: a geograficidade nos mapas mentais dos comandantes de embarcações no Amazonas. Manaus: Edua, 2014. 222p.

OLIVEIRA, Francisco de. Crítica à razão dualista: o ornitorrinco. Boitempo Editorial. São Paulo, 2003. 152p.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. 59 à 98p. In: CASTRO, Edna. (Org.). Cidades na floresta. São Paulo: Annablume, 2008. 352p.

PORTAL AMAZONIA.COM. Prefeitura vai investir R\$ 600 milhões em obras de infraestrutura. Disponível em: www.portalamazonia.com.br/editoria/atualidades/prefeitura-de-manau-vai-investir-r-600-milhoes-em-obras-de-infraestrutura/. Acesso em 16/05/2015.).

RIBEIRO, Vítor. Novas Centralidades em Manaus. 71 à 90p. In: OLIVEIRA, José Aldemir de (Org.). Espaços urbanos na Amazônia: visões geográficas. Editora Valer, 2011. 250p.

RIO, João do. A alma encantadora das ruas: crônicas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. 256p.

SANTOS, Milton. Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. 176p.

SCHERER, Elenise; OLIVEIRA, José Aldemir de (Orgs). Amazônia: Território, povos tradicionais e ambiente. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009. 270p.

TUAN, Yi-Fu. Espaço e lugar: a perspectiva da experiência. Londrina: Eduel, 2013. 248p.

TUAN, Yi-Fu. Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. Londrina: Eduel, 2012. 342p.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente. Barueri, SP: Manoele, 2013. 289p.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP. Lincoln Institute, 2001. 376p.