

Cláudio Márcio Oliveira

Doutorando em Educação - UFMG

Adriene Marize Muradas Nunes

Licenciada em Educação Física e Graduada em Artes Cênicas - UFMG.

Charles Moreira Cunha

Doutorando em Educação - UFMG.

Professores do Projeto de Educação de Trabalhadores - Rede Municipal de Belo Horizonte.

A EXPERIÊNCIA FORMATIVA DO DESLOCAMENTO DE TRABALHADORES EM BELO HORIZONTE

RESUMO

Este texto é parte de uma pesquisa, em andamento, realizada por professores do Projeto de Educação de Trabalhadores (PET), experiência de Educação de Jovens e Adultos, situada na região do Barreiro em Belo Horizonte, Minas Gerais. Trata de processos formativos que ocorrem na experiência de deslocamento de trabalhadores, educandos deste projeto. Para tanto, analisamos as “enunciações pedestres” destes sujeitos com ênfase nos sentidos e condições de acesso à cidade. Os primeiros resultados mostram diversos sentidos atribuídos ao caminhar, e uma apropriação restrita da cidade à região de residência. Restrição esta vinculada, dentre outras coisas, ao fato das linhas de transporte coletivo serem organizadas a partir de uma racionalidade que é pensada para um tipo de sujeito que não contempla os trabalhadores pesquisados.

Sessão Temática: modos de subjetivação na cidade

A EXPERIÊNCIA FORMATIVA DO DESLOCAMENTO DE TRABALHADORES EM BELO HORIZONTE

Cláudio Márcio Oliveira
Adriene Marize Muradas Nunes
Charles Moreira Cunha

Introdução

Este texto é parte de uma pesquisa, em andamento, realizada por professores do Projeto de Educação de Trabalhadores (PET), experiência de Educação de Jovens e Adultos, situada na região do Barreiro em Belo Horizonte, Minas Gerais. Trata de processos formativos que ocorrem na experiência de deslocamento de trabalhadores, educandos deste projeto. Consideramos a experiência do deslocamento como um espaço-tempo que produz formas de subjetivação das pessoas na cidade. Os sujeitos produzem aprendizagens sociais na suposta individualidade e anonimato destes deslocamentos.

Para tanto, apresentamos como eixo de reflexão a idéia de que o deslocamento pela cidade em si constitui um processo formador de subjetividades e a premissa de que os sujeitos que se deslocam são realizadores de “enunciações pedestres” (CERTEAU, 1994) que “escrevem a cidade”. A partir daí apresentamos os resultados das primeiras investigações sobre a experiência do deslocamento de trabalhadores residentes no Barreiro, região de Belo Horizonte habitada por cerca de 300.000 pessoas. Por fim, apresentamos as primeiras narrativas dos sujeitos da pesquisa, que expressam elementos e questões sobre como os mesmos percebem, vivem e praticam a cidade.

O argumento principal que sustenta este trabalho é a idéia de que, mais do que um ato funcional, o deslocamento participa da formação dos sujeitos. Explorar um pouco melhor esta questão é o que trataremos a seguir.

Reflexões sobre deslocamento e dimensão formativa na cidade

Pensar o caráter formativo da cidade requer o entendimento de outros tempos e espaços de formação humana para além daqueles formalmente designados para tal (escolas, praças, parques, teatros, museus, etc.). Neste sentido, o deslocamento aqui não é tratado como um ato meramente funcional (tal como sair de um ponto “A” para um ponto “B” da cidade), mas sim como um espaço-tempo que pode ser palco de aprendizagens sociais e formas de subjetivação e experiência, ou seja, um espaço-tempo de transporte que participa da formação dos sujeitos mediante seus usos e apropriações cotidianas. Reciprocamente, quando os sujeitos deslocam-se podem constituir e se apropriar da cidade, formando-a, dando à mesma uma certa configuração.

Uma problemática que mobiliza este estudo diz respeito à necessária reflexão sobre o caráter público e privado da cidade. Considerar a idéia de cidade como algo que educa e é educada pelos sujeitos nos remete à dimensão política da cidade, das condições objetivas e possibilidades do “exercício da *polis*”. Neste sentido, a radicalidade do “direito à cidade” passa, necessariamente, pelas condições concretas de deslocamento dos sujeitos. A forma como estes

sujeitos concretamente constroem, se apropriam e se formam na cidade contribui para o reconhecimento de se pensar a mesma não como um cenário onde se dão as práticas sociais, mas ela própria como um *direito social*¹ em permanente movimento de conquista e de perda, de avanços e retrocessos. Assim, concebemos a cidade como um campo permanente de disputa política que passa pelos processos de subjetivação dos indivíduos.

Um dos elementos abordados nesta investigação é a coexistência das dimensões pública e privada contida nos deslocamentos realizados pelos sujeitos. Assim, recorreremos a Montes (2000) que apresenta a seguinte oposição complementar: a solidão e a vida comum. Nos dizeres da autora:

“Assim, paradoxalmente, é a impessoalidade mesma que comanda a ordenação da vida urbana _ condição de reconhecimento da igualdade de todos perante a lei, na esfera pública _ que traz em seu bojo a necessidade de, para além do indivíduo e da esfera privada de seus interesses, restritos, quando muito, ao círculo familiar, recriar os contatos próximos, a solidariedade da vizinhança, os laços que se tecem a partir da experiência compartilhada no trabalho, na devoção, no lazer ou na atividade política, miniaturizando, por assim dizer, a vida associada, e reduzindo a uma escala mais adequada à experiência humana as dimensões em que as relações sociais podem adquirir significado e valor na vida de cada um.” (MONTES, 2000, p. 329)

Outro autor relevante para o debate entre deslocamento e formação/subjetivação é Certeau (1994), que vai defender a existência de *enunciações pedestres e retóricas ambulatórias*, nas quais os sujeitos atribuem aos deslocamentos sentidos e significados. O que nos remete a pensar que, longe das formas espaciais urbanas determinarem por si só as formas de sociabilidade, os sujeitos também criam e realizam aprendizagens sociais na contraface da suposta experiência de anonimato de seus deslocamentos.

Comparando as caminhadas com os atos de fala, a apropriação da cidade é tratada da seguinte forma pelo autor:

“O ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (*o speech act*) está para a língua ou para os enunciados proferidos. Vendo as coisas no nível mais elementar, ele tem como efeito uma tríplice função “enunciativa”: é um processo de *apropriação* do sistema topográfico pelo pedestre (assim como o locutor se apropria e assume a língua); é uma *realização* espacial do lugar (assim como o ato da palavra é uma realização sonora da língua); enfim, implica *relações* entre posições diferenciadas, ou seja, contratos pragmáticos sob a forma de movimentos (assim como a enunciação verbal é “alocução”, coloca o outro em face do locutor e põe em jogo contratos entre colocutores). O ato de caminhar parece portanto encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação. (CERTEAU, 1994, p.177, grifos do autor)”

De posse dos argumentos de Certeau (1994) acerca das “enunciações pedestres”, como se constitui a experiência educativa do deslocamento? Abordaremos esta questão a partir de sujeitos específicos: os trabalhadores pertencentes a um projeto² de educação de jovens e adultos, buscando compreender que cidade se efetiva a partir dessas pessoas.

¹No que tange às condições de apropriação, cabe ressaltar que de acordo com a Constituição Federal, o transporte coletivo é de competência dos Municípios, e tem *caráter essencial* (art. 30, inciso V).

² O Projeto de Educação de Trabalhadores - funciona desde 1995 e foi elaborado pela Escola Sindical Sete de Outubro, pelo Sindicato dos Metalúrgicos, Universidade Federal de Minas Gerais e a Prefeitura de Belo

O encontro com os sujeitos: narrativas sobre as “enunciações pedestres”

Os sujeitos da pesquisa são estudantes do PET que freqüentam os turnos³ da manhã, intermediário (Lar Fabiano de Cristo)⁴ e tarde (Escola Municipal União Comunitária)⁵. Nossa opção por tentar compreender a cidade a partir destes sujeitos se justifica por um certo anonimato e invisibilidade dos mesmos tanto do ponto de vista da política educacional,⁶ quanto das políticas públicas mais gerais que incidem sobre a cidade.

Nossa intenção é pensar a cidade e o deslocamento destes sujeitos que em sua maioria não têm veículo próprio, estudam de dia e residem na região do Barreiro, uma das 9 regiões que compõem a cidade de Belo Horizonte. Nosso encontro com os sujeitos se deu a partir da realização de um questionário e de entrevistas semi-estruturadas, que apresentaram as primeiras representações⁷ acerca das relações com o deslocar-se na cidade.

Participaram da pesquisa 49 pessoas, sendo quase 80% do sexo feminino. Um quarto dos estudantes ainda está no começo do processo de leitura e escrita. Quase todos acima de 26 anos, sendo que mais da metade dos estudantes encontram-se entre 40 e 80 anos. Além de estudar no projeto, exercem as ocupações “do lar” (inclusive homens) e trabalham, sendo que cerca de 16% dos sujeitos são aposentados.

Para onde e para quê? Práticas sociais e custos do deslocamento

A primeira aproximação, através dos questionários, apontou os seguintes indícios acerca dos fins, formas e custos que envolvem a prática de se deslocar, conforme consta nas tabelas abaixo:

Percentual dos sujeitos em deslocamentos para lugares específicos

Local	Estudantes	Percentual
<i>Escola</i>	27	55,10
<i>Trabalho</i>	09	18,36
<i>Igreja</i>	07	14,28
<i>Casa Amigos</i>	05	10,20
<i>Familiares</i>	05	10,20

Horizonte. Atualmente esta experiência funciona em espaços escolares e não-escolares localizados em bairros distintos da região do Barreiro, nos três turnos e em cinco horários diferentes. Durante estes 13 anos levantamos questões sobre a apropriação destas pessoas na cidade de Belo Horizonte.

³ Manhã (8 às 11 horas), intermediário (10:30 às 13:30) e tarde (14 às 17 horas).

⁴ Instituição que funciona no bairro Milionários.

⁵ Situada no bairro Brasil Industrial.

⁶ São sujeitos adultos, homens e mulheres que, além da dificuldade de encontrar vagas no sistema público de ensino, possuem dificuldades de acesso devido à grande escassez de vagas no turno diurno, uma vez que há na política educacional um senso comum de que as vagas para adultos trabalhadores têm que ser ofertadas necessariamente à noite.

⁷ Sobre a idéia de representação, CHARTIER (1991, p.183) considera-as como “matrizes de práticas construtoras do próprio mundo social”. Longe de perfazerem um todo coerente, as representações se manifestam de forma conflitiva, perfazendo “lutas de representação”, o que nos remete a centrar a atenção “sobre as estratégias simbólicas que determinam posições e relações e que constroem, para cada classe, grupo ou meio, um ser-percebido constitutivo de sua identidade”.

<i>Hospital, médico, dentista, fisioterapia</i>	10	25,00
<i>Teatro, praça de esporte, passear, lazer</i>	06	12,24
<i>Banco</i>	05	10,20
<i>Problema centro</i>	01	2,04
<i>Feira</i>	01	2,04
<i>Curso</i>	04	8,16

Formas de deslocamento

Transporte	Estudantes	Percentual
<i>A pé</i>	40	81,63
<i>Bicicleta</i>	01	2,04
<i>Carro</i>	14	28,57
<i>Ônibus</i>	37	75,51
<i>Metrô</i>	00	0,00
<i>N.R.</i>	01	2,04

Percepção acerca do custo de seus deslocamentos

Gasto	Estudantes	Percentual
<i>Muito baixo</i>	04	8,16
<i>Baixo</i>	05	10,20
<i>Médio</i>	19	38,78
<i>Alto</i>	07	14,28
<i>Muito alto</i>	02	4,08
<i>Não tem gasto</i>	12	24,50

Quase um quarto dos pesquisados não possui gasto algum com transporte, e a grande maioria não relata grandes gastos com o deslocamento. Dialogando estas respostas com as formas de se deslocar, podemos levantar as seguintes questões: que parte da cidade de Belo Horizonte é apropriada por essas pessoas, uma vez que 85% dos sujeitos realizam deslocamentos a pé? O sistema de transporte público é pensado levando-se em conta estes sujeitos? Os baixos gastos apontam uma sensação de pertencimento ao bairro em coexistência com uma “renúncia” a se apropriar da cidade? As entrevistas a seguir, de duas mulheres mostram algumas práticas de apropriação do espaço, nas quais esta coexistência está presente.

➤ *Folhagem⁸ – 80 anos, estudante em processo de aquisição de leitura e escrita, aposentada*

- Por onde circula na cidade... é só no Barreiro. O que faz?

“Por aqui mesmo. Faz 33 anos que vivo no Barreiro. Resolvo tudo por aqui. Só saio se precisar ir ao centro.

Nasci na Fazenda do Leite, fui criada na roça. Tem um pouco da roça aqui [Barreiro]. E eu já fiz de tudo.”

- Não tendo gasto, por que não utiliza mais o ônibus?

“Não tenho essa necessidade de passear por outros lados.”

- Para você se deslocar durante sua semana, incluindo sábado e domingo, qual é o meio de transporte mais utilizado? Por quê?

⁸ Os nomes fictícios foram escolhidos pelas próprias pessoas entrevistadas.

“Ando quase sempre a pé. Até para o centro [centro da região do Barreiro] nós [filha] descemos e subimos a pé. Só quando estamos muito cansadas é que pegamos ônibus.”

- Você sai à noite?

“É raro, só ando de dia mesmo.”

- O que gosta de fazer nos momentos de lazer? Onde?

“Vejo novela, converso com minha família.

Mexo com horta, com galinha, com cachorro. Sou eu mesma que lava e passa toda a roupa lá de casa. Faço tudo!

Quando tinha dinheiro eu viajava pra tudo quanto é canto. Hoje a situação tá difícil, financeiramente. Em junho estou querendo ir para Aparecida do Norte.”

➤ *Diva, 46 anos, esteticista – autônoma, do lar*

- Por onde circula na cidade...é só no Barreiro? O que faz?

“Só vou uma vez por mês no Serrano [bairro na região da Pampulha, diametralmente oposto ao Barreiro]. Muito raramente vou no Santa Efigênia [bairro próximo ao centro] para médico. Resolvo muito as minhas coisas no centro do Barreiro.”

- Por que não utiliza mais o ônibus?

“Não uso ônibus por questão de economia.”

- Para você se deslocar durante sua semana, incluindo sábado e domingo, qual é o meio de transporte mais utilizado? E o segundo mais? Por quê?

“Faço quase todos a pé.

Quando tenho que ir em médico, procuro organizar tudo o que tenho que resolver para não ter que gastar mais condução. Uso ônibus o mínimo possível. A gente se organiza mesmo pra gastar na ida ao Serrano e não é todo mês que dá. São cinco pessoas e fica difícil, né!”

- Gosta de andar de ônibus?

“Depende da situação. Quando não tem hora marcada, gosto de observar por onde passa. Ver os lugares. Mas quando tenho hora marcada, fico nervosa. Já perdi o amigo-oculto por que demorou demais. E quando tem jogo [de futebol], não gosto. Fico com medo. Aí para agilizar e por questão de segurança, principalmente porque estou com meus filhos, combino com um taxista pra fazer esse trajeto e fica até em conta, mas não é sempre não. Fica muito caro!”

- O que gosta de fazer no seu tempo livre?

“Adoro encontrar com uns amigos.”

A polissemia das formas de se apropriar do espaço

As entrevistas e questionários apontam os sentidos do ato de andar a pé, forma de deslocamento utilizada por quase 86% dos pesquisados. Podemos destacar aqui as seguintes representações contidas nos questionários:

- O uso da caminhada em função da ineficiência do transporte coletivo, no caso, o ônibus. O cansaço decorrente da demora é recorrente nas falas dos sujeitos: em especial nos sistemas de baldeação (troca de veículos nas estações de ônibus); nos horários dos finais de semana e horários noturnos; e nas condições de conforto e higiene do veículo.
- A presença da combinação de formas de deslocamento mesclando “a pé” e “ônibus”. Também se verifica por parte de diversos sujeitos a caminhada como única forma de deslocamento por questão econômica, mesmo em distâncias consideradas longas pelos sujeitos e em condições desfavoráveis de topografia.
- A representação da caminhada como prática de saúde e forma de distração.

Os significados do caminhar, seja como opção, seja pela falta dela, dialogam de certa forma com as temporalidades dos deslocamentos declarados pelos sujeitos. As apropriações do espaço se concentram durante o meio da semana, mesmo entre os aposentados. Combinando estes dados com as declarações de precariedade do sistema de transporte, cabe perguntar: em que medida as situações de pertencimento do Barreiro também se dão pela dificuldade de acesso à cidade? Em que medida a cidade de Belo Horizonte apresenta para estes sujeitos o trabalho como única forma possível de apropriação?

Deslocamentos nos dias da semana

Dias	Estudantes	Percentual
<i>Da semana</i>	48	97,96
<i>Final</i>	26	53,06
<i>Diversos</i>	06	12,24
<i>N.R.</i>	05	10,20

Apropriação dos horários

Horário	Estudantes	Percentual
<i>Manhã</i>	41	83,67
<i>Tarde</i>	33	67,35
<i>Noite</i>	11	22,45
<i>Madrugada</i>	00	0,00
<i>Variado</i>	01	2,04
<i>N.R.</i>	06	12,24

Gonçalves, 40 anos, gráfico, dá o tom dessa percepção:

- Por onde circula na cidade... é só no Barreiro? O que faz?

“No Centro e no Bairro Floresta. Só por conta do trabalho.”

- Como é o seu gasto com transporte?

“Quem arca com os custos é a empresa.”

- Para você se deslocar durante sua semana, incluindo sábado e domingo, qual é o meio de transporte mais utilizado? Por quê?

“Ônibus. Não gosto de andar a pé. Tenho preguiça mesmo pra andar 10 minutos.”

- O que você faz durante o deslocamento?

“Fico pensando no trabalho, preocupado para não ser assaltado. Só converso com alguém se o outro puxar assunto. Aqui a gente não conversa com quem a gente não conhece.”

- Como é o deslocamento à noite?

“Tempo de ônibus é muito demorado. Se eu perco o de meia noite [Bonsucesso, um dos bairros da região do Barreiro], eu tenho que esperar uma hora e pegar o ônibus 318. E aí fica mais vulnerável. Mesmo com guarda fico com medo de ficar na Estação [estação de ônibus para baldeação]. Além disso fico muito mais cansado.”

- O que gosta de fazer nos momentos de lazer? Onde?

“Escutar música e ler a bíblia. Em casa. Não gosto muito de sair.”

Um final aberto...

A investigação anuncia uma série de questões sobre o deslocamento dos estudantes: uma limitação na circulação dos mesmos dentro da regional Barreiro; queixas acerca da relação tempo-espaço presentes na circulação por meio de ônibus; o custo do transporte é considerado alto por parte dos sujeitos da pesquisa; há uma recorrência em mobilizar-se a pé pela regional, seja para o trabalho como para outras atividades, como ir ao posto de saúde, à igreja, à casa de amigos.

Ainda dentro da investigação evidenciou-se uma circulação restrita na cidade, havendo uma ‘escolha’ em resolver o dia-a-dia dentro dos limites da Regional Barreiro. O que remete a questionar: que cidade se apresenta a esses sujeitos?

Um quarto dos estudantes está em processo de leitura e escrita. O que nos remete a perguntar: que limites e possibilidades estão colocadas para essas pessoas nas suas formas de apropriação da cidade? Temas para muitas investigações.

Os sujeitos nos contam de uma cidade que não os acolhe, restringindo seus movimentos à regional em questão. Dentro da própria regional, também percebemos questionamentos relacionados aos tempos, espaços e à política de circulação por meio de transporte público. Cada um aponta sua precariedade em relação ao seu direito de ir e vir, indicando o quanto não são escutados pelo poder público. Podemos inferir que são sujeitos que não são considerados pela política de transporte urbano, como que “invisíveis”. Neste sentido, as linhas de transporte coletivo (no caso, ônibus) parecem ser concebidas a partir de uma racionalidade que é pensada para um tipo de sujeito que não contemplam os trabalhadores pesquisados. Estes, por sua vez, “pegam carona nos trajetos feitos para outros”. Isto se reflete nas queixas acerca dos horários de fim de

semana, em que a lógica temporal centrada no trabalho (este também, não pensado em suas múltiplas formas de manifestação) está presente.

Pensar as questões acerca de qual cidade é “autorizada” para essas pessoas aponta perspectivas para pensar as relações entre educação, cidade e deslocamento, cuja continuidade das investigações ainda tem muitos “itinerários” a trilhar.

Referências Bibliográficas

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano: Artes de Fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHARTIER, Roger. O Mundo como Representação. **Estudos Avançados**. São Paulo, v.5, nº11, jan/abr 1991, p. 173-191.

MONTES, Maria Lúcia. Posfácil. In: MAGNANI, José G. C. & TORRES, Lílian de Lucca (orgs.) **Na Metrópole**: textos de antropologia urbana. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2000, p.299-318.