



IX CONGRESSO PORTUGUÊS DE SOCIOLOGIA Portugal, território de territórios

ÁREA TEMÁTICA: Identidades, Valores e Modos de Vida [AT]

UM OLHAR PARA OS VIAJANTES NA CIDADE: OS USUÁRIOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS NA CIDADE DE SÃO PAULO

BORGES, Christina Maria De Marchiori

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo- PUC/SP, opinio11@uol.com.br



Resumo

Este trabalho analisa alguns aspectos da cultura urbana de São Paulo no início do século XXI, em especial, alguns temas da mobilidade urbana relacionados aos hábitos de uso, percepções e experiências dos usuários de transportes públicos que utilizam metrô e ônibus. Aborda também como as viagens e a cidade são simbolizadas e, de que maneira o imaginário emerge da mobilidade urbana, tendo a cidade de São Paulo como objeto empírico e teórico.

Abstract

This paper analyzes some aspects of urban culture of São Paulo in the early twenty-first century, in particular, some issues related to urban mobility usage habits, perceptions and experiences of public transport users who use subways and buse . It also deals such as travel and the city are symbolized and how the imagery emerges of urban mobility, and the city of São Paulo as empirical and theoretical object.

Palavras-chave: transportes públicos, mobilidade urbana, metrópole, urbanização, segregação, imaginário.

Keywords: public transport, urban mobility, metropolis, urbanization, segregation, imaginary.

[COM0052]

Objetivos e Metodologia

Este trabalho lança um olhar para alguns aspectos da cultura urbana de São Paulo e, em especial, para a mobilidade urbana, no que concerne a hábitos de uso, percepções, experiências e imaginário dos usuários de transportes públicos que utilizam metrô e ônibus. Na tentativa de conhecer um pouco mais sobre o tema foi realizada uma investigação antropológica que abordou não as viagens em si, mas a cultura dos indivíduos nessas viagens nos transportes de uma urbe como São Paulo. Os indivíduos que se deslocam pelo espaço urbano foram aqui denominados de viajantes urbanos.

A pesquisa que dá suporte a este artigo foi realizada para a dissertação de mestrado “Viajantes urbanos: a aventura dos usuários de transportes públicos em São Paulo”, apresentada à Banca Examinadora para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais, em março de 2015. A investigação teve cunho etnográfico recorrendo à observação participante, a entrevistas em profundidade e, ainda, à coleta e análise de material de propaganda distribuído aos usuários nas ruas, em pontos de ônibus e nas portas das estações metroviárias. As observações, entrevistas e coleta de material por feitas por 12 meses, de julho de 2013 a julho de 2014.

A observação participante recorreu também à semiótica, ou seja, a leitura não verbal preconizada por Lucrécia D’Aléssio Ferrara (1988) e Roland Barthes (2007), apoiados e apoiada em Charles Sanders Peirce segundo o qual é possível descrever, conhecer e interpretar a cidade, como um texto não verbal. Neste texto os signos que surgem constituem-se em informações de um repertório cultural estruturado em uma linguagem passível de ser lida

A análise da cidade foi feita também na perspectiva de Walter Benjamin (1991) que a enxergando por meio da literatura, dirige a sua observação a coisas simples como placas, aromas, sons, indumentária das pessoas que transitam pelas ruas que pode iluminar e esclarecer muitos aspectos pesquisados. Essa observação de fragmentos também permite o acesso ao conhecimento da cidade e da sua gente. Foram ainda utilizadas outras referências de Marc Augé, Milton Santos, Teresa Caldeira, Richard Sennett e Jean Baudrillard,

O viajante foi abordado enquanto cidadão, na perspectiva de Heitor Frúgoli Jr.(2007), que o define como a pessoa que habita a cidade, desloca-se por territórios variados e, em contextos situados e localizados, cria relações de proximidade e de distância com outros cidadãos. Neste sentido, Frúgoli Jr. (2007) nos esclarece sobre algumas possibilidades de análise e interpretação dos atores e grupos sociais da cidade, apontando que o cidadão não deve ser confundido com o transeunte- aquele que passa e nem com o cidadão- aquele com condutas mais politizadas no meio urbano. O meio urbano, segundo José Guilherme Cantor Magnani (2002) pode ser encarado para além de suas deficiências, desigualdades, dificuldades e aspectos desagregadores. Pode-se apreender a velocidade das imagens, os signos e símbolos da sociedade pós-industrial revelados na cidade, os “não lugares” e os espaços de encontros virtuais. Este autor aponta que pessoas em fluxo nas cidades (moradores, turistas, pessoas de passagem) criam comportamentos, estilos de vida, adotam práticas cotidianas e efetuam trocas.

Em uma primeira aproximação, podemos pensar no viajante como qualquer pessoa que se movimenta no espaço da cidade ou da Região Metropolitana de São Paulo, com qualquer finalidade de viagem, seja trabalho, escola, lazer, negócios, saúde etc., seja por transporte coletivo, seja por automóvel, bicicleta, a pé ou motocicleta.

Escolhemos como recorte de nosso estudo os indivíduos que se deslocam diariamente por meio dos transportes públicos para trabalhar e que despendem, no mínimo, 67 minutos nas viagens. De acordo com a última pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, feita pela Cia. do Metropolitano de São Paulo – Metrô é a população mais pobre (com rendimento familiar de até R\$1.244,00) que usa com maior frequência os transportes públicos, no qual gasta mais tempo de sua vida nos deslocamentos quando comparados aos mais ricos.

Mobilidade Urbana

O conceito de Mobilidade Urbana que adotamos, de acordo com a Lei 12.587 se refere à propriedade das cidades relativa à facilidade de circulação de pessoas e de bens. A mobilidade é realizada por meio de um conjunto de elementos, como vias, calçadas, infraestrutura, veículos e modos de transportes e, assim, resulta dessa interação entre o homem e o meio físico. A maneira como os espaços são organizados em uma cidade, sua infraestrutura e veículos, bem como a maneira como estão disponíveis ao uso podem facilitar ou dificultar aos deslocamentos das pessoas e, por consequência, garantir ou não o acesso aos bens, serviços e territórios da cidade.

A Lei 12.587 de 2012 instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana- PNMU no Brasil, com a finalidade de garantir o acesso universal à cidade e de integrar a Mobilidade como aspecto obrigatório no desenvolvimento urbano das cidades brasileiras.

Na Região Metropolitana de São Paulo, especificamente, diariamente são feitas 43,7 milhões de viagens, sendo que 68% delas (29,7 milhões de viagens) ocorrem em modos motorizados, e 32% (14 milhões) em modos não motorizados. Essas viagens viabilizam o deslocamento de uma população estimada em 20,01 milhões de pessoas, de acordo com os resultados da última pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, feita pela Cia. do Metropolitano de São Paulo – Metrô e publicada em dezembro de 2013.

A pesquisa de mobilidade aponta que, dessa imensa massa humana que se desloca no território da metrópole em viagens motorizadas, apenas pouco mais da metade, 54,3% (16,1 milhões de pessoas) usa os modos coletivos de transporte (ônibus, metrô, ferrovia e ônibus intermunicipais) e 45,7% (13,6 milhões de pessoas) utiliza os modos individuais (automóveis, táxis, motocicletas, bicicletas e viagens a pé). A verificação mais acurada da série histórica dos dados dessa pesquisa revela que, na década de 1970, os modos coletivos representavam 70% dos deslocamentos urbanos e atualmente representam 54,3%, de onde se conclui que, nos últimos 40 anos, o uso dos transportes públicos vem declinando em prol dos transportes individuais, sobretudo do automóvel.

A referida pesquisa de Mobilidade do Metrô indica que a maioria das viagens é motivada pelo trabalho (44%), seguido por educação (32%) e tem duração média de 67 minutos nos modos coletivos, mas podem durar até 3 horas, de acordo com a distância a ser percorrida, a disponibilidade de transporte, as condições do trajeto e do sistema viário. Já, as viagens pelos modos individuais são mais rápidas, com a duração média de 31 minutos. A maioria das viagens, independente do modo como é realizada, tem por destino a cidade de São Paulo que concentra 65% dos empregos da Região Metropolitana.

Em relação às faixas de renda, a pesquisa indica que os transportes públicos são utilizados predominantemente pela população mais pobre. O rendimento médio familiar mensal predominante dos usuários de transportes públicos (74,8%) é de até R\$ 1.244,00, enquanto que o de transportes individuais (75,9%) é superior a R\$ 9.330,00.

Na medida em que se elevam os rendimentos, decresce o uso dos transportes coletivos e aumenta o uso do transporte individual, sobretudo do automóvel.

A análise do índice de mobilidade (que é a relação entre a quantidade de viagens, por modos e renda familiar) indica que quanto mais elevada a renda familiar do usuário, maior é o número de viagens realizadas por dia e, quanto mais baixa, menor é o número de viagens realizadas, revelando menor mobilidade das classes mais pobres pelo espaço urbano. Ou seja, pode-se concluir que são os pobres que mais usam os transportes públicos, mas, paradoxalmente, menos se deslocam na cidade e, por consequência, menos conseguem usufruir as facilidades da cidade.

Dimensões da viagem

Os usuários de transportes públicos foram denominados neste trabalho de viajantes tomando-se como referência as observações de Claude Lévi-Strauss (1996) ao relatar em “*Tristes Trópicos*”, sobretudo os contrastes sociais da cidade do Rio de Janeiro. Para este pensador, a viagem é uma experiência que pode

remeter o viajante para outro espaço, tempo, hierarquia social, ou para essas três dimensões combinadas. Entendemos que esta perspectiva pode ser aplicada às viagens nas cidades contemporâneas e, também à cidade de São Paulo, uma vez que essas três dimensões estão presentes nos deslocamentos.

A viagem assume uma dimensão espacial e social, à medida que o viajante vai se movendo pelo espaço físico da cidade e transita por outros espaços ocupados pelas classes mais ricas. Também, há uma dimensão temporal, onde fatos e situações do presente remetem o viajante ao passado ou projetam a sua imaginação para o futuro. O seu pensamento vai se fundindo com o que a sua visão lhe traz, com as cenas, imagens, signos e símbolos da cidade.

Deslocamento no espaço e na hierarquia social

Os viajantes percorrem longas distâncias do bairro onde moram, as periferias, até os seus empregos, localizados nas regiões mais centrais da cidade, como o centro antigo, e principalmente para a área que Villaça (2003) denomina de “Quadrante Sudoeste” que compreende regiões de Higienópolis, Avenida Paulista, os Jardins, Vila Mariana, Itaim, Moema, Sumaré, Pacaembu, Alto de Pinheiros e da Lapa, City Butantã, Cidade Jardim e região do Morumbi, Granja Julieta tendo o Quadrante, depois se expandido em direção à Granja Viana e região de Alphaville. Para Villaça (2003), essas regiões atuam como um “centro”, que aglutina capital financeiro e empregos, sobretudo no comércio e em serviços. Esse Quadrante também sempre foi beneficiado pelo poder público, com a abertura de ruas e avenidas, o que lhe garante um bom sistema viário e, ainda com calçamento, iluminação e sistema de esgotamento sanitário.

Nenhum entrevistado trabalha perto de sua residência. Para chegar ao local onde há transporte público deve ser feita uma combinação de caminhada a pé, na saída de casa, que disseram demorar por volta de vinte minutos, passando muitas vezes por locais desertos até chegarem ao ponto de ônibus. Os viajantes relatam que em São Paulo há muitas opções de linhas de ônibus para a pessoa se deslocar.

A viagem começa na porta da residência do viajante, quando ele sai e anda na escuridão, muitas vezes. A maioria das calçadas em que os viajantes caminham não é considerada como transitáveis por eles, que se deparam com buracos, lixo, animais mortos, lama e falta de pavimentação. Os entrevistados opinam que as melhores calçadas da cidade de São Paulo são as das regiões nobres, sobretudo as da Avenida Paulista, pisadas por trabalhadores mais qualificados que eles.

Estas descrições nos remetem aos aspectos contraditórios da urbanização contemporânea segundo Marc Augé (2010). Para ele, existem cidades assemelhadas em alguns locais do planeta, com projetos dos mesmos arquitetos, com as mesmas marcas e produtos de consumo que traduzem valores da globalização, o “mundo-cidade”. Entretanto, ao lado dessas cidades, ou muitas vezes, dentro de uma mesma cidade há locais onde ocorrem conflitos e tensões que revelam contradições, grandes distâncias sociais entre ricos e pobres, fronteiras e exclusões sócio-espaciais. Isto Augé denomina de “cidade-mundo”. Na “cidade-mundo”, os mais ricos se instalam nas regiões centrais que são servidas por boa infraestrutura de serviços de água, esgotamento, iluminação pública etc., enquanto que aos mais pobres restam as periferias da cidade, consideradas *locus* de todos os problemas sociais como pobreza, desemprego, violência e sub-habitação.

Os viajantes relatam que, após embarcar no primeiro ônibus, viajam até um terminal urbano, onde pegam veículos maiores (articulados, chamados de sanfonão ou sanfonado) que atingem as regiões mais centrais de São Paulo. Muitos preferem usar esses terminais de ônibus por considerarem mais organizados ao invés de esperar na rua. Nesses terminais existem banheiros, lanchonetes, caixas-eletrônicas, venda e recarga de Bilhete Único, que foi criado em 2005 e permite que o usuário utilize até três ônibus, no intervalo de duas horas, pagando somente uma tarifa, o que representa economia para o viajante. Para muitos usuários, a viagem não acaba quando descem do segundo ônibus que foi apanhado no terminal, necessitando tomar o metrô para chegar ao trabalho.

O tempo das viagens é variável e depende das condições do trânsito e do metrô não estar com falhas técnicas. Em média, a viagem de ida para o trabalho pode durar de 1 hora até 3 horas e meia, o que, no dia, pode consumir até 7 horas do viajante. Essas viagens acontecem durante os cinco dias da semana, sempre nos mesmos horários e muitos saem de casa e a ela retornam acompanhados pelas estrelas porque começam a viajar na madrugada e terminam à noite. A luz e sol ficam para trás e são vistos apenas das janelas dos escritórios ou na hora ao almoço por aqueles que não consomem a marmita no próprio local de trabalho.

As viagens começam ainda de madrugada, perto das 04h30min e podem se estender até as 08h30min. O retorno se dá em horários diferentes, a depender se o viajante, além de trabalhar, ainda estude ou faça outra atividade. Os horários de retorno ocorrem em uma faixa horária mais alargada, entre às 17h00min até as 23h30min, e só por esse tempo que ficam em deslocamento, principalmente os estudantes, depreende-se que o tempo para o descanso, lazer e convívio familiar e social é reduzido. Os viajantes reclamam de um “cansaço crônico”, para alguns, só superado, eventualmente, com o sono dos finais de semana ou das férias.

Como lembra Milton Santos (1990), a cidade de São Paulo expandiu os seus limites, sobretudo entre as décadas de 1940 a 1980, período em que Caldeira (2000) aponta ter ocorrido a consolidação de um modelo de urbanização centro-periferia, ou seja, o distanciamento espacial entre ricos e pobres na cidade. Os ricos habitando as regiões mais centrais dotadas de infraestrutura urbana e os pobres sendo empurrados cada vez mais em direção às periferias desprovidas de infraestrutura. Mas, a especulação imobiliária foi deixando grandes espaços vazios nas áreas mais centrais, que se concentraram nas mãos de investidores que funcionaram como reserva para comercialização futura.

Para ilustrar, Santos aponta que no início da década de 1980 cerca de 43% dos terrenos na cidade estavam concentrados com apenas 954 proprietários. A configuração espacial que resulta desse modelo aponta Santos (1990) contribuiu para a formação de uma cidade espalhada e a necessidade dessa população realizar grandes deslocamentos diários para chegar ao trabalho. As distâncias criaram isolamento dos mais pobres, que se tornam “prisioneiros do espaço local” (pag.66).

A preparação da viagem

Devido às distâncias percorridas, o tempo despendido nos deslocamentos, a imprevisibilidade da jornada e a necessidade de dar conta das contingências da viagem é que o viajante sempre leva consigo uma bagagem que lhe é útil na viagem acomodada em mochilas, bolsas, pastas ou sacolas de lojas. O viajante não quer ser pego de surpresa e essa bagagem contém objetos que atendem às necessidades da viagem e, ainda víveres, como alimentos tanto para as refeições, quanto água e guloseimas de fácil consumo para serem ingeridos nos meios de transportes.

Há uma recorrência de certos itens que compõem o “kit básico”, a saber: fotocópia de documento de identificação (o documento original raramente é carregado, pois o viajante teme ser furtado ou assaltado); telefone celular; relógio de pulso; cartão de banco; Bilhete Único; chaves; foto de algum ente querido; algum agasalho; uniforme, guarda-chuva; óculos de sol e analgésicos. Alguns viajantes recebem vale-transporte do empregador, com um crédito em valor suficiente para realizar todas as viagens do mês, não sendo necessário carregar dinheiro em espécie na viagem. As quantidades de dinheiro levadas não são elevadas: as verificadas na pesquisa variaram de R\$ 5,00 a R\$ 20,00.

Nas viagens mais demoradas, de “longo percurso” são agregados mais componentes, como meias de lã; cachecóis; remédios para estômago e alergias; *nécessaire* com artigos de higiene como escovas de dente e de cabelos; cigarros; anticoncepcional; garrafa térmica com café; canetas; pinça; desodorantes; amostra grátis de perfumes; batons, absorventes, preservativos; livros, cadernetas, cadernos; marmitas e lanches. Estes últimos, de acordo com a duração da viagem, são fracionados em porções e alguns acondicionados em pequenos potes de plástico – *tupperware* - para serem consumidos ao longo do dia, até a noite, principalmente como recurso para economizar com a alimentação na rua.

Observou-se que algumas mulheres jovens transportam água em garrafinhas, sendo algumas da marca “Perrier”, de cor verde, em compartimentos laterais das mochilas que ficam visíveis aos demais viajantes. Para Abraham A. Moles (1981) os objetos são produto do “homo faber”: constituem-se em extensão do ato humano e adquirem o caráter de instrumento de ação, e não resultado causal da natureza.

Ao longo do tempo, os objetos assumiram importantes dimensões na vida humana, podendo-se destacar, primeiramente, a sua relevância no nosso cotidiano, que é construído e cercado por inúmeros deles.

Os objetos também operam como mediadores entre o homem e a sociedade, tendo fixado uma economia própria, constituindo-se em mercadorias produzidas e adquiridas para satisfazer múltiplas necessidades. Neste sentido, Moles (1981) assinala também que os objetos atendem a diversas necessidades humanas que, por sua vez, podem ser classificadas em escala. Tais necessidades podem ser de natureza biológica, social, de manutenção de uma autoimagem e também de luxo.

Outra dimensão possível dos objetos é que, por meio deles, a sociedade é revelada em sua progressiva desnaturalização, na medida em que produzimos quantidade cada vez maior de objetos, tornando-nos dependentes deles. Há também outra dimensão comunicativa dos objetos que transmitem valores individuais e coletivos, tendo eles se transformado em símbolos de status e distinção.

Os objetos levados nas bagagens pelos viajantes cumprem muitas dessas dimensões e atendem a muitas das necessidades assinaladas por Moles.

Na perspectiva de Zygmunt Bauman (2008), a sociedade de produtores, marcada pelo trabalho do final do século XIX e início do século XX, sofreu transformações e, na atualidade, caracteriza-se como uma sociedade de consumidores de objetos que prometem satisfazer os desejos humanos, o que teve como consequência a redução do espaço social apenas à dimensão de um espaço de mercado e consumo. O desejo dos indivíduos por objetos de consumo, como o caso da garrafa de água *Perrier*, exibida na viagem, pode ser entendida como um novo tipo de arranjo social e um novo atributo da sociedade, o qual Bauman denomina de consumismo e que ocupa lugar de alta relevância na vida humana.

As roupas que os viajantes usam são as da moda, mas apresentam um padrão simples e de praticidade. Não são roupas de passeio, são roupas resistentes para aguentar o cotidiano. Geralmente são tecidos que não amassam e fáceis de lavar, sintéticos, calças jeans e camisetas. Há também suéteres e coletes que possam ser tirados caso a temperatura se eleve.

As indumentárias dos viajantes se assemelham bastante entre si, sendo que a semelhança do vestuário entre os indivíduos é um fato que começou a ocorrer a partir do século XIX, segundo Richard Sennett (1974). A distinção no vestuário que caracterizava e notabilizava a sociedade burguesa deixou de existir a partir do século XIX, com o advento da produção de roupas em massa. Tal mudança foi possível pela criação e venda de maquinários destinados à confecção de roupas e constituiu-se em um facilitador da ascensão do capitalismo industrial. A partir de então, cada vez mais a distinção entre as pessoas e de suas origens sociais foi deixando de ser imediatamente visível por sua aparência.

Deslocamento no tempo e na hierarquia social: inventário da poética da viagem

Mas a viagem é uma experiência que, além de mobilizar o corpo do viajante, desperta e desloca a sua imaginação. Durante as viagens nos ônibus e no metrô quase sempre o viajante acaba por se interessar pelas histórias que diz não querer ouvir, mas que o deixam curioso e imaginativo, sobretudo em relação ao seu desfecho, que muitas vezes não é possível conhecer, pois ele precisa descer do ônibus ou do metrô antes que o “contador” as tenha concluído. O viajante-ouvinte diz que não deseja ouvir histórias alheias de “viajantes-narradores”, mas na realidade as ouve e as lembra em minúcias.

São comuns relatos de briga de casais, seja por casos extraconjugais ou pelo fato da esposa fritar demais o bife do marido, transformando o alimento em “sola de sapato, de tão seco e duro que ficou”.

As questões relativas à vida de pessoas separadas também são contadas, como ex-maridos que não pagaram pensões alimentícias aos filhos. Há ainda irmãos “folgados” que não arrumam a cama, e deixam o quarto bagunçado. Os adolescentes contam suas aventuras com as garotas, o que fizeram, com detalhes picantes geralmente reprovados pelos demais viajantes.

As traições também fazem parte das narrativas, com reconciliações e perdão ao cônjuge, das quais fazem parte as opiniões próprias do contador, que pondera, se fosse ele o traído, não haveria perdão, transformando o caso em um julgamento público. Doenças misteriosas, sintomas esdrúxulos e desconexos também são narrados em detalhes, com relatos de idas e vindas a médicos e postos públicos de saúde, exames que não conseguem diagnósticos corretos até que se descobre que se tratava de doenças conhecidas como dengue, virose ou gripe.

As compras bem-sucedidas integram o repertório de viagem, tanto boas oportunidades e descontos de lojas, quanto compras mal-sucedidas de celulares que não funcionam convenientemente e, ainda, cobranças consideradas abusivas por parte das operadoras de telefonia móvel. Muito comuns são também as histórias profissionais, que denunciam o mau desempenho de colegas que cometeram erros no trabalho, atenderam mal o telefone, e não foram punidos da maneira como o viajante o faria, caso ele fosse o chefe.

Essas histórias estimulam a imaginação do viajante-ouvinte e convertem-se em lendas de viagem que invadem o espaço e que, muitas vezes, soam absurdas pelos detalhes. A exposição de alguns assuntos em público, nos reporta ao que Sennett (1974) chama de “tirania da intimidade” que é um dos aspectos da perda da dimensão coletiva da existência social, que expressa o novo tipo de sociabilidade do homem moderno, já que para ele, ainda vivemos uma modernidade ainda não concluída. A ascensão da hiperexposição da vida íntima nas relações interpessoais, e como vimos em uma viagem no transporte público, constitui-se em espaço de socialização.

Nas viagens, os símbolos da cidade surgem com grande força e se expressam tanto em linguagens que remetem ao passado da cidade e dos viajantes, quanto nas que aludem ao presente e ao futuro. Uma vez que os signos urbanos são polissêmicos, muitos deles aparecendo aglomerados, sua percepção torna-se de difícil apreensão por parte dos viajantes. Entretanto, os signos que são identificados mais facilmente pelos viajantes são aqueles que aparecem em contrastes, sobretudo os relacionados às desigualdades sociais, onde surgem concomitantemente símbolos da riqueza e da pobreza e da beleza da cidade.

As imagens e as cenas corriqueiras que ele vê, como pessoas andando nas ruas, entrando em padarias e saindo com saquinhos de pão quente (ele, viajante, pressupõe), indo ao trabalho, crianças indo para a escola levadas por suas mães, casas com pé de mexerica no jardim mobilizam suas memórias afetivas, remetendo-o, muitas vezes, a outro tempo e lugar, como o bairro onde viveu na sua infância e que o tempo modificou. Também pessoas caminhando juntas levam-no a imaginar sobre o que conversam, qual será o assunto, será que estão brigando?

O viajante atribui sentidos próprios às imagens. Além de ver, refaz de alguma maneira, a vida que teve ou que desejou ter. Para Ricoeur (2011) a memória não deve ser encarada somente como a capacidade de guardar dados e informações, mas também como representação e possibilidade de repensar as experiências humanas e a si mesmo, e de ressignificá-las. A memória pode estar afirmando-se como mecanismo contra o esquecimento e como possibilidade de ressignificação de experiências que foram negativas ou até mesmo dolorosas.

Alguns enxergam o céu e também multidões em movimento, e há ainda os que não gostam de ver aquilo que é mais característico da metrópole que são os carros, os ônibus e o movimento intenso. Há quem se lembre das vidas que deixou para trás; afetos de parentes e amigos que ficaram em um tempo passado e em lugares distantes são trazidos para as viagens, em forma de saudades, como é o caso de dois viajantes: um que têm família na cidade de Carpina, em Pernambuco e, outro, em Vitória da Conquista, na Bahia.

O centro da cidade de São Paulo, devido as suas construções e às manifestações populares instigam sobremaneira o imaginário do viajante. Proporciona também uma viagem ao passado, onde ele vê prédios antigos e relacionados à história de São Paulo. Passa pela Catedral da Sé, o prédio do Banespa e lembra que antigamente, quando enfeitado para o Natal, era bonito e o seu letreiro era visto à distância. Era um prédio “referência” da cidade, perto do Martinelli, que foi o prédio mais alto da cidade até o ano de 1947. Hoje, o prédio não é mais do Banco do Estado de São Paulo que foi privatizado e vendido para um grupo espanhol Santander. Já não é enfeitado no Natal e seus dias de glória ficaram na memória de um antigo viajante.

Há os viajantes que reparam nos faróis para pedestres com desenhos diferentes, de acordo com o marco histórico do local. As manifestações culturais de rua apresentam diversidade e despertam a atenção dos viajantes. Assistem “dança indígena”, execução de música clássica, banda de “forró de raiz” com mendigos dançando aos pares, contorcionistas, mágicos e matemáticos que efetuam grandes cálculos de cabeça, sem auxílio de papel e caneta etc. Mas, o viajante vê no centro cenas de abandono social à sua volta: usuários de crack dormindo nas calçadas, esmoleres deficientes e lixo nas calçadas.

Uma viajante comenta a pobreza dos cortiços da Avenida dos Estados, região central da cidade, onde em uma portinha que ela entrou certa vez, por dever de seu ofício e deparou-se com 124 quartos e quase 1.000 moradores em situação de alta vulnerabilidade social. Ela não consegue passar por esse local sem lembrar-se desse quadro.

Diante de tantos signos contrastantes alguns viajantes se questionam sobre como é possível a mesma cidade gerar tanta riqueza e tanta pobreza.

No percurso da viagem, algumas viajantes veem galpões industriais abandonados da Mooca e da Barra Funda, que as fizeram imaginar o que terá sido o lugar há trinta ou quarenta anos e, em um exercício de imaginação e adivinhação, a partir dos rastros, fragmentos e cores desbotadas das construções, das quais restaram apenas as fachadas, tentam reconstruir uma imagem que nunca viram e que não se mostra mais a ninguém, pertence ao passado da cidade e habita a memória de poucos.

Um viajante passa por lugares que se transformaram em Itaquera, região que começou a ser valorizada com a construção da estação Corinthians e posteriormente recebeu o estádio de futebol, inaugurado na Copa de Futebol de 2014.

O Museu do Ipiranga é o caminho obrigatório de uma viajante, que por anos a fio passa pela sua porta, admira os seus jardins e nunca o visitou. Sonha em conhecer o local, mas, sem poder ir, visita-o na sua imaginação, mais do que uma visita, ela reconstrói o museu do seu modo, como pode. No seu “museu particular” há uma estátua bem grande de D. Pedro I, pois ele proclamou a independência do Brasil e deve ter uma homenagem a ele. No seu museu, também são feitas experiências e testes com animais vivos; ou seja, esse museu é uma mistura de história e de laboratório mórbido.

Símbolos de religiosidade também surgem nos relatos dos entrevistados, como, entre outros, a menção de viajantes que atravessam a região leste da cidade em direção ao centro, pela Avenida Celso Garcia e passam pela porta do Templo de Salomão. Para eles, que se declararam católicos, a imagem do Templo é assustadora devido às suas dimensões, ocupando um quarteirão, com suas colunas altíssimas que se destacam na paisagem. Segundo eles, tais colunas funcionam como coletores de água de chuva, que tratada, é usada no Templo. Para eles, o Templo representa a força da fé dos evangélicos.

Outra visão da cidade diz respeito à tecnologia: são as caixas d’água que ficam suspensas e que, vistas à distância, representam para um entrevistado, o domínio da natureza pelo homem, que por meio dessa invenção, não precisa de chuva para abastecer de água a cidade. As pontes estaiadas ou atirantadas que ficam suspensas por cabos de aço, presos em mastros que parecem flutuar, existentes na Avenida Tatuapé e na Av. Marginal de Pinheiros desafiam a curiosidade de um viajante que ficam a pensar como é possível que elas se mantenham “no ar” e não caiam. Tais pontes são apreciadas pela leveza e beleza e, sobretudo, quando

iluminadas, podem ser identificadas à distância sinalizando, para alguns, que estão chegando a um território mais familiar.

Tais símbolos da contemporaneidade de São Paulo são percebidos também como expressões da riqueza que a cidade produz e para a qual ele contribui com o seu trabalho.

Sobretudo os viajantes mais velhos percebem e materializam nas imagens as muitas cidades existentes na cidade de São Paulo, sua transformação desde a Vila de Piratininga, das tropas das Bandeiras, da industrialização, dos imigrantes, do pós-guerra até a atualidade, quando recebe novas levas de imigrantes vindos de países da África e do Oriente. A cidade hoje produz outros símbolos, nos quais predominam a arquitetura do concreto e do vidro em construções voltadas para dentro e que não se abrem mais aos passantes da rua.

Se a viagem proporciona um tempo para a imaginação, facilita também um tempo para a reflexão, pois, alguns, enquanto viajam, vislumbram o futuro e fazem planos. Pensam nas férias, no que farão nos próximos anos, se estudarão, se mudarão de emprego, ou até mesmo de profissão. Ao passarem pelos arranha-céus se interrogam até quando a cidade vai suportar tantos prédios, tanta gente, tantos automóveis e tanto trânsito. Pensam também, até quando suportarão fazer suas grandes viagens dentro da cidade, com tantas revelações, momentos agradáveis e devaneio, mas também com tantas dificuldades.

Sobre alguns aspectos do imaginário da viagem, a literatura de Certeau (2012) nos esclarece, aludindo à loucura solitária da sociedade moderna, com seus mitos e com as representações da vida em fragmentos. Os mitos associam a felicidade a momentos distantes do cotidiano, como férias, aposentadoria, retorno à terra natal, à poupança e ao comer e beber, à festa e ao champagne: “pobres felicidades de ricos na sociedade de consumo” (Certeau, 2012, p.45).

Embora o imaginário das viagens não se concretize no cotidiano ele é sempre perseguido e entendemos que ele se constitui no território onde o homem tenta preservar a sua felicidade, deslocando para este espaço os seus sonhos e desejos. O homem tenta ser ativo onde consegue sê-lo, que é em sua subjetividade, no seu imaginário, no estreito espaço que lhe restou, onde ele crê que manda e onde pensa ser o seu senhor, livre de relógio, patrão, condução e exploração do trabalho. Saindo dessa sua brecha de subjetividade o campo está minado.

Esse imaginário pode atuar como protetor do sofrimento, distanciando o homem da irracionalidade e da loucura que a vida nas cidades contemporâneas lhe impõe. É nos seus sonhos que o homem contemporâneo e os nossos viajantes têm maior possibilidade de preservar a sua vida e são eles que permitem suportar os sofrimentos da viagem da vida.

Referências

Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (2011).. *Pesquisa de Imagem dos Transportes Públicos na Região Metropolitana de São Paulo*. São Paulo.

Augé, Marc (1987). *Un ethnologue dans le métro*. Paris: Hachette.

Augé, Marc (2012). *Não Lugares, Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas/ São Paulo: Papirus.

Augé, Marc (2010). *Por uma Antropologia da Mobilidade*. Maceió/São Paulo: EDUFAL/UNESP.

Barthes, Roland (2007). *Elementos de semiologia*, São Paulo: Editora Martins Fontes.

Barthes, Roland (1971). *O império dos signos*, São Paulo: Editora Pensamento- Cultrix.

Baudrillard, Jean (2012). *O sistema dos objetos*. São Paulo: Perspectiva.

- Bauer, Martin W. e GASKELL, George (2002). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som*. Rio de Janeiro: Editora Vozes.
- Bauman, Zygmunt. “Vida para Consumo” in *O segredo mais bem guardado da sociedade de consumidores*. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2008.
- Benjamin, Walter (1987). “Rua de Mão Única”. *Obras Escolhidas II*, São Paulo: Editora Brasiliense.
- Booth, Wayne C., Colomb, Gregory G., Willians (2008), Joseph G. *A arte da pesquisa*, São Paulo: Editora Martins Fontes.
- Caldeira, T. P. R. (2000). *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: EDUSP.
- Calvino, Ítalo (1990). *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Certeau, Michel (2012). *A cultura no plural*. O imaginário da cidade. Cap. 2, Campinas/São Paulo: Editora Papirus.
- CIA. do Metropolitano de São Paulo – Metrô (2008). *Pesquisa Origem e Destino Síntese das Informações. Pesquisa Domiciliar*. São Paulo.
- CIA. do Metropolitano de São Paulo – Metrô (2013). *Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Pesquisa Domiciliar*. São Paulo.
- Demo, Pedro (2012). *Pesquisa e informação qualitativa: aportes metodológicos*. Campinas/São Paulo: Editora Papirus.
- Ferrara, Lucrécia D’Aléssio (1988). *Ver a cidade*. São Paulo: Editora Nobel.
- Ferrara, Lucrécia D’Aléssio (1986). *Leitura sem palavras*. São Paulo: Editora Ática.
- Frúgoli JR, Heitor (2007). *Sociabilidade Urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- Gaskell, George (2002). “Entrevistas individuais e grupais”, in Bauer, Martin W e Gaskell, George. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som*. Rio de Janeiro. Editora Vozes.
- Jacobs, Jane (2003). *Morte e vidas de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Harvey, David (1989). *A condição pós-moderna*. São Paulo: Editora Loyola.
- Lévi-Strauss, Claude (1996). *Tristes Trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Loizos, Peter (2002). “Video, filme e fotografias como documentos de pesquisa”, in Bauer, Martin W e Gaskell, George. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som*. Rio de Janeiro. Editora Vozes.
- Magnani, José Guilherme Cantor (2002). De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana, *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. v.17, n 49, São Paulo
- Magnani, José Guilherme Cantor (2003). *A antropologia urbana e os desafios da metrópole*. Revista Tempo Social, vol.15, nº1. São Paulo.
- Magnani, José Guilherme Cantor (2012). *Da periferia ao centro. Trajetórias da pesquisa em Antropologia Urbana*. Editora Terceiro Nome: São Paulo.
- Moles, Abraham A. (1981). *Teoria dos objetos*. Rio de Janeiro: Edições Tempo Brasileiro.
- Peirce, Charles Sanders (1931-1958). *Obras escolhidas*. Collected Papers. Cambridge, Harvard University Press.
- PÓLIS - Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais (2005). *Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano*. Anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana. São Paulo.

Ricoeur, Paul (2011). “O esquecimento” in *A Memória, a História, o Esquecimento*. Campinas: Editora Unicamp.
Santos, Milton(0). *Metrópole Corporativa Fragmentada*. São Paulo: Edusp.
Sennett, Richard(2010). *Carne e Pedra*. Rio de Janeiro: Editora Best Bolso.
Sennett, Richard (1974). “O domínio público”, In *O declínio do homem público*. São Paulo: Companhia das Letras.
Villaça, Flávio (2003). A Segregação Urbana e a Justiça. *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, ano 11, nº 167, pag. 341-346 julho/setembro.

Webgrafia

www.emplasa.gov.br

www.sptrans.com.br

www.metrosp.com.br

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

www.fja.edu.br/proj_acad/praxis/praxis_01/documentos/ensaio_3.pdf.

www.memoriametro.com.br

www.cptm.sp.gov.br