III Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XVIII Jornadas de Investigación Séptimo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2011.

Carroceiros em Natal: subjetividade e singularização na metrópole.

Albuquerque Figueiro, Rafael.

Cita:

Albuquerque Figueiro, Rafael (2011). *Carroceiros em Natal: subjetividade e singularização na metrópole. III Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XVIII Jornadas de Investigación Séptimo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-052/1

ARK: https://n2t.net/ark:/13683/eRwr/6a4

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org.*

CARROCEIROS EM NATAL: SUBJETIVIDADE E SINGULARIZAÇÃO NA METRÓPOLE

Albuquerque Figueiro, Rafael
Universidade Potiguar. Brasil

RESUMEN
O presente trabalho é fruto de uma caracterização sócio-demográfica da população de carroceiros, sob encomenda da secretaria de urbanismo, da cidade de natal-RN, Brasil. Visando a compreensão desses sujeitos, ampliou-se o campo de investigação para a problematização dos modos de subjetivação da população em questão, partindo de alguns questionamentos, tais como: como é ser carroceiro em uma metrópole como Natal? A partir da ótica da cartografia, fizemos uso do método da observação participante do cotidiano das reuniões da Associação de Carroceiros de Natal, que reúne mais de 120 carroceiros da cidade e da entrevista semi-estruturada com 30 carroceiros. Os resultados indicam que, associado a interpretacão da atividade de carrroceiro enquanto um sub-emprego, devido a falta de oportunidades, ser carroceiro é, para grande parte dos entrevistados, é uma escolha, um modo de vida singular, e não necessariamente um problema a ser resolvido. Além disso, os entrevistados relatam uma relação conflituosa com o espaço urbano (haja vista a intensificação do tráfego de automóveis na cidade), sobretudo com os motoristas, ao não considerarem as carroças enquanto veículos, capazes de circular nas vias públicas, o que pode representa o não reconhecimento de uma outra modo de viver na cidade

Palabras clave
Carroceiro Subjetividademodo Vida

ABSTRACT
CARROCEIROS EM NATAL: SUBJETIVIDADE E SINGULARIZAÇÃO NA METRÓPOLE
This work is a result of socio-demographic population of the teamsters, custom department of urbanism, the city of Natal, Brazil. In order to understand these subjects, has widened the field of investigation to the questioning of modes of subjectivity of the population in question, leaving some questions such as: how to be a carter in a metropolis like Natal? From the perspective of mapping, we used the method of participant observation of the daily meetings of the Association of Natal carter driver, which brings together more than 120 teamsters of the city and semi-structured interviews with 30 teamsters. The results indicate that the activity involved in the interpretation of a carter driver while underemployment due to lack of opportunities, be Cartwright is, for most respondents, is a choice, a unique way of life, and not necessarily a problem be resolved. In addition, respondents reported an adversarial relationship with the urban space (given the intensification of car traffic in town), especially with the drivers, failing to consider the carts as vehicles, able to move on public roads, which may represent non-recognition of another way of living in the city.

Key words
Cart Driver Subjectivity Lifestyle

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa teve início a partir de um convite da Secretaria de Meio Ambiente da Cidade de Natal, Estado do Rio Grande do Norte, para cadastro dos carroceiros que circulavam na Cidade, objetivando legalizar e regulamentar a circulação das carroças no espaço urbano. Em razão do nosso grupo de estudo na Universidade estar engajado com os movimentos sociais, aceitamos a proposta de auxiliar no cadastramento, com propósito de conhecermos um pouco a história, condições e modos de vida desses carroceiros.

A questão do trabalho de carroceiros vem sendo debatida por alguns pesquisadores que basicamente se dividem em três “frentes”: análise histórica da execução do trabalho de carroceiros; inserção desses trabalhadores em campos específicos que visam a uma reestruturação urbana e; tratamento dado e possíveis problemas ocasionados aos animais que servem de instrumento de trabalho para os carroceiros, ponto que optamos por não tratar aqui devido ao enorme afastamento da temática em relação ao nosso objetivo no artigo (Terra, 2007).

Encontramos em Terra (2007) uma análise de caráter mais abrangente onde ele traça, tomando como recorte o Rio de Janeiro do século XIX, a questão do trabalho realizado por escravos, no qual eles mesmos eram os “animais de carga” (Ewbank, 2002, apud Terra, 2007), e do trabalho dos cocheiros e carroceiros, estes, predominantemente trabalhadores livres e brancos..

O que chama a atenção nessa produção é que, apesar de sua polifonia, ela apresenta uma característica generalizada, a saber, o carroceiro não é pensado/problematizado no que se refere à produção de sua subjetividade. Nesse sentido nossa pesquisa busca preencher essa lacuna. Como vivem os carroceiros? Com é ser carroceiro numa capital turística como Natal? Com se dá a relação com o espaço urbano? Essas são algumas das questoes que nos impulsionam ao campo, na tentativa de mapear, compreender esses modos de vida, pouco investigados no campo científico, e muitas vezes invisíveis para a sociedade.

CONSIDERACOES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

Para refletir sobre esse fenômeno partimos do lugar teórico-metodológico da cartografia, enquanto lentes para enxergar o mundo. De uma maneira mais clara, nos colocamos em campo não coletando dados, mas produzindo-os (Passos; Kastrup e Escóssia, 2009), não somente como pesquisadores mas como interventores, sujeitos ativos que acompanham os processos de produção de subjetividade, as linhas de força que compõem a paisagem psicossocial, mas também a produzimos. Produzimos intervenções, linhas de fuga, bifurcações que permitam que a vida siga seu fluxo, por caminhos mais potentes.

A cartografia é um modo de se posicionar em campo invertendo a lógica tradicional da ciência. Saímos do 'conhecer para transformar' e nos posicionamos no 'transformar para conhecer' (Passos, et. al. 2009, p.22), acompanhando, com nossos corpos, nossos afetos, as linhas e os conflitos de forças que engendram o real. Mapear essas forças, favorecendo os processos instituintes, revolucionários, esse é o papel do pesquisador cartógrafo.

A partir desse lugar, fizemos uso da observação participante, acompahando os encontros da Associacão de Carroceiros do Bairro de Nova Descoberta, organização com aproximadamente 120 membros. A observação participante se faz necessario por permitir o contato com o cotidiano dos sujeitos em questao, aproximando discursos, falas, afetos, etc. (Campos, 2007).

A pesquisa foi realizada de agosto a dezembro de 2010, e nesse período partcipamos de aproximadamente 6 reuniões, que aconteciam quinzenalmente, com duração de aproximadamente 2 horas, com a presença de aproximadamente vinte e cinco carroceiros.

Além disso, na ocasião da realização do cadastro, proposto pela secretaria de Meio Ambiente do Natal, realizamos entrevistas semi-estruturadas com trinta carroceiros. A entrevista semi-estruturada tem por finalidade propor alguns questionamentos básicos sobre o tema em questao, com a capacidade de permitir certa liberdade pra explorar outras caminhos e respostas de forma mais livre (Manzini, 2004). Assim, buscamos dar conta de alguns elementos acerca de seus cotidianos e modos de vida.

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS:

Uma das primeiras coisas que nos chama atenção ao entrar em contato com nosso campo de pesquisa foi a imagem dos carroceiros, o modo com são vistos por outras pessoas. Nesse sentido, em uma das reuniões da associação o discurso do carroceiro Francisco[i] expõe tal problemática:

"Eles não falam, mas eu percebo quando passo na rua que os caras dos carros mesmo falam: 'tira isso do meio, seu filho da puta'".

A maioria dos entrevistados (n=17, 56,6%) argumenta que o que chama atenção quando circula pela cidade é a discriminação das pessoas, precipuamente dos motoristas, os quais não respeitam os carroceiros considerando-os como obstáculos ao livre tráfego dos carros.

Mister destacar ainda o fato de que, para alguns carroceiros o desrespeito dos motoristas perpassa não só sua categoria, mas todos aqueles que circulam no espaço público, o que nos faz pensar na própria relação de poder que se encontra envolvida com a condição circular de carro, condição esta que qualifica o sujeito a ter mais "direitos" de circular no espaço urbano (basta pensar na extrema dificuldade de fazer os motoristas pararem na faixa de pedestre, o que nos leva a concluir que os motoristas acreditam possuir prioridade em relação aos demais transeuntes). Nesse sentido, o carroceiro João argumenta:

"Os carros que passa por a gente voando, eles não respeitam os carroceiros, as pessoas que andam a pé, e os velhos".

Para pensar a problemática levantada pelos carroceiros com relação ao desrespeito dos motoristas, principalmente no que se refere à celeridade com que cruzam as carroças (em desconsideração total a pessoa e seu direito de livre circulação no espaço público), respaldamo-nos em Santos (2000) para problematizar essa rapidez e fluidez que caracteriza o mundo contemporâneo. Para o referido autor:

As atuais compartimentações dos territórios ganham esse novo ingrediente. Criam-se, paralelamente, incompatibilidades entre velocidades diversas; e os portadores das velocidades extremas buscam induzir os demais atores a acompanhá-los, procurando disseminar as infra-estruturas necessárias à desejada fluidez nos lugares que consideram necessários para a sua atividade. Há, todavia, sempre, uma seletividade nessa difusão, separando os espaços da pressa daqueles outros propícios à lentidão, e dessa forma acrescentando ao processo de compartimentação nexos verticais que se superpõem à compartimentação horizontal, característica da história humana até data recente. (p. 84)

Essa compartimentação territorial referida pelo autor delineia uma nova configuração para o espaço público marcada, sobretudo pela celeridade e por quem dela faça uso. Corroborando essa idéia, Mizoguichi, Costa e Madeira (2007) apontam que no cenário contemporâneo a velocidade torna-se condição precípua para a sociedade do sucesso. Pontuam que cada vez mais temos a preocupação em "não perder tempo", em cruzar os espaços da maneira mais rápida que formos capazes. Para os aludidos autores a consequência dessa fluidez da metrópole, na atualidade, é justamente o declínio da função política da rua, isto é, o espaço público perde seu sentido de permanência, de encontro, passando a ser concebido como lugar de passagem, por onde se passa para chegar a outro espaço, onde não resida o medo e a insegurança característicos do espaço urbano.

Conforme Ramos e Novo (2003), na contemporaneidade, os sujeitos estão cada vez mais restritos ao espaço privado, a esfera familiar, especialmente nos grandes centros urbanos. Os espaços públicos, no qual se davam os encontros, as experimentações, as produções

de sentido estão cada dia sendo mais esvaziados por essa política de privatização da vida cotidiana, contribuindo para perpetuar essa lógica da insegurança e do medo do espaço público.

Os carroceiros, ao fazerem furo a essa lógica da velocidade, da avidez por produzir mais, consumir mais, deslocar-se mais depressa, podem produzir igualmente fissuras nesse sistema, possibilitando que os encontros na cidade sejam mais potentes, gerando outros modos de estar na cidade e relacionar-se com o espaço público. A proposta é justamente retomar a própria origem do conceito de cidade, na *polis* grega, pensando nessa dimensão de cidadania e política que ela pressupunha, configurando-se como espaço de discussão/produção coletiva, decisão política e partilha de poder.

Os resultados da pesquisa apontam para essa outra possibilidade de existir, de se relacionar com o espaço urbano. Dos trinta carroceiros entrevistados, onze (33,3%) afirmaram gostar da atividade, na medida em que têm oportunidade de conhecer diversos pontos da cidade e conhecer pessoas. Sete carroceiros (23,3%) argumentam que gostam da atividade, pois possibilita realizar o processo de trabalho com autonomia, elegendo, por exemplo, quando trabalhar, por quantas horas trabalhar, etc.

Esses resultados nos levam a problematizar a importância de reconhecer, conforme já ressaltamos, a atividade do carroceiro como um modo de vida singular, que vai produzir uma outra relação com a cidade, através da valorização das relações socais e dos afetos que atravessam o espaço público. Nesse sentido a carroceira Maria pontua:

"poder andar pra todo canto com ela, arrumando as coisinhas e tudo. Conheço muita gente, vou bater em Nova Parnamirim".

Souza (2005) respaldando-se em Milton Santos (2000) vai discutir a relevância de resgatar a noção de lugar, enquanto espaço de existência, de coexistência, de solidariedade. Para a referida autora "no lugar reside à única possibilidade de resistência aos processos perversos do mundo, dada a possibilidade real e efetiva de troca, de informação, logo, de construção política" (p. 253). Ainda para a autora, são os lugares e os territórios, enquanto espaços integradores que acabam por potencializar transformações no mundo, construindo outras formas de percepção da realidade.

Algumas questões são ainda pertinentes ao refletirmos sobre o modo de vida dos carroceiros. Até que ponto podemos entender seus cotidianos enquanto um modo de vida singular? Em que medida suas existências não são também capturadas pela lógica capitalística? Sem querer encerrar essas questões, consideramos necessário trazer algumas reflexões.

Na pesquisa percebemos que, dos trinta carroceiros entrevistados, a maioria deles (n=25, 83,3%) já exerceu outra atividade profissional (auxiliar de serviços gerais, vigia, bancário, pedreiro, soldador), sendo a maioria dessas atividades consideradas informais. No que se refere aos motivos pelos quais iniciou a atividade de carroceiro, a maioria (n=21, 70%) aponta os seguintes critérios: falta de oportunidade de trabalho (n=7, 33,3%), baixa escolaridade/qualificação profissional (n=4, 19%), questões ligadas à dificuldade de reinserção social no caso de sujeitos que já passaram por penas de restrição de liberdade (n= 3, 14,8%), por incapacitação física (n=1, 4,7%) e por gostar da atividade e/ou porque sempre trabalhou com a família nisso (n=6, 28,5%). Dos demais, nove carroceiros (30%) alegam motivos de escolha, estilo de vida e autonomia.

Bosi (2008) partindo das experiências com catadores de recicláveis vai defender a hipótese de que esta atividade no Brasil é capturada pela lógica capitalista, na medida em que a própria condição de vida desses sujeitos (baixa escolaridade, desemprego, falta qualificação) os legitima para esse tipo de ocupação. Para o referido autor, não se pode considerar essa atividade como uma ocupação escolhida livremente pelos sujeitos, haja vista que a maioria dos catadores já possuiu alguma outra atividade profissional anteriormente, a qual não pôde mais ser exercida, seja por questões ligadas ao mercado de trabalho, seja pela perda de capacidade física ou envelhecimento.

O carroceiro João Maria argumenta que já exerceu a atividade de soldador, contudo devido a incapacitação física e, principalmente, as mudanças no mundo do trabalho (exigência de escolaridade e qualificação profissional) ficou impossibilitado de exercê-la:

"Sim, soldador. Mas perdi a vista com negócio de solda e não deu mais para continuar. E o negócio modificou, né? Pra soldar é preciso saber ler, pra saber o nome de uma peça pra poder comprar tudo e aí o cara num consegue".

Conforme adverte Guattari e Rolnik (1996) vivemos um momento singular na história, no qual o sistema capitalista tem investido maciçamente em máquinas de produção de uma economia subjetiva capaz de fabricar sujeitos serializados e modelizados em consonância com o padrão dominante. Essa ordem capitalística produz os modos como vamos nos relacionar com o mundo, trabalhar, pensar, morar, falar, etc. Para os referidos autores "Ela fabrica a relação do homem com o mundo e consigo mesmo" (p. 42)

Essa lógica capitalista é orientada de forma a enfraquecer os processos de singularização, ou seja, a emergência de modos de vida diferentes que subvertam e/ou recusem o modo de produção da subjetividade capitalística. Pensar em processos de subjetivação nessa perspectiva pressupõe conceber a subjetividade enquanto produzida por uma multiplicidade de agenciamentos de caráter intrapsíquico, social, político, econômico, ecológico, midiático, etc.

Contudo, Guattari e Rolnik (1996) advogam que, mesmo diante dessa tentativa de controle social, mediante a produção de uma subjetividade capitalística, movimentos de resistência insurgem, movimentos estes que os mencionados autores denominam de "revolução molecular", ou "processos de singularização" (p.47).

Desse modo, defendemos a possibilidade de pensar a

profissão dos carroceiros enquanto uma escolha, um modo de produção de vida singular, um devir diferencial, que busca romper com essa lógica capitalística que tenta padronizar as formas de existir, determinando, por exemplo, as profissões que devem receber reconhecimento e legitimação social. Reforçando esse entendimento, argumenta o carroceiro Jorge:

"É um estilo de vida que a pessoa escolhe. É ruim porque você perde no final do ano o décimo terceiro, mas sabendo organizar a gente ganha até melhor que eles."

Nota-se que, tanto financeiramente quanto no tocante às garantias trabalhistas, a atividade não oferece muitas vantagens para o trabalhador, o que nos incita a pensar na escolha dessa profissão enquanto um estilo de vida, uma maneira de existir autêntica que procura fazer furo a essa relação capitalística de produção, lucro, exploração e consumo. Esses microprocessos revolucionários que se configuram como movimentos de resistência à lógica do trabalho explorado e da mais valia pode ser percebida a partir do discurso do carroceiro José:

"Levanto a hora que quero, deito a hora que quero, trabalho o dia que quero".

Nesse sentido, finalizando esta breve comunicação, acreditamos que a captura capitalística e o processo de singulzarização, de revolução acontecem simultaneamente em todo e qualquer processo vital. Saber distinguir uma da outra, favorecer os processos micro (ou macro) revolucionários, produtores de vida, de potência de alegria, esse é o papel do psicólogo, e de todos os profissionais habilitados a lidar com o humano.

NOTA

[i] Todos os nomes contidos neste trabalho são ficitícios.

BIBLIOGRAFÍA

Bosi, A. P. (2008). A organização capitalista do trabalho "informal". O caso dos catadores de recicláveis. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 23, n.67. p.101-116.

Campos, E. A. (2007), As representações sobre o alcoolismo em uma associação de ex-bebeores: os alcoolicos anônimos. Caderno de Saúde Púplica, v. 20, n.5, 1379-1387.

Guattari, F. e Rolnik, S. (1996). Subjetividade e história. In.: Micropolítica: Cartografia do desejo. Petrópolis: Editora Vozes, 1996. p. 25-54.

Manzini, E. J. (2004). Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros. In: Seminário internacional de pesquisa e estudos qualitativos, 2, A pesquisa qualitativa em debate. Anais... Bauru: SIPEQ,1 CD.

Mizoguchi, D. H., Costa, L. A. e Madeira, M. L. (2007). Sujeitos no sumidouro: A experiência de criação e resistência do jornal boca de rua. Psicologia e Sociedade, v. 19, n. 1, p.38-44.

Passos, E., Kastrup, V. e Escóssia, L. (2009). Pistas do método da cartografia. Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina.

Ramos, F. P. e Novo, H. A. (2003). Mídia, Violência e Alteridade: Um Estudo de Caso. Estudos de Psicologia, São Paulo, Vol. 8, nº 3, p.491-497.

Santos, M. (2000). O território do dinheiro e da fragmentação. In Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Record, 2000. P. 23-56.

Souza, M. A. A. (2005). O retorno do território. Revista território y movimientos sociales, ano VI, n. 16, p. 251-261.

Terra, P.C. (2007). Tudo que transporte e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870). Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense, Niterói.