

## O desejo do motorista de ônibus: esquizofrenia e paranoia situadas

**Jésio Zamboni**

**Maria Elizabeth Barros de Barros**

### **Donde partimos: primeira marcha em terminal**

Podemos dizer, com Yves Clot, a partir de Espinosa (1677/1983), que “ninguém conhece, de antemão os afetos e os conceitos de que é capaz. Trata-se de uma questão de experimentação bem longa” (CLOT, 2008/2010). Em nosso método – trajeto, percurso – de pesquisa, procuramos assumir essa proposição em sua radicalidade. Tratamos de criar meios para uma experimentação, que se compõe como uma paisagem, de maneira a fazer a experiência durar e consistir. Diante de pesquisas cujos métodos estão bastante estruturados, antecipando o percurso, exceto o que se pretende descobrir dentro de um pequeno leque de alternativas preestabelecidas, visando mais poder de previsão, propomo-nos assumir o risco, costumeiramente evitado, de não saber onde vai dar exatamente a pesquisa em suas possibilidades. Trata-se de criar condições para a invenção de focos de possíveis na produção de conhecimento para além dos já reconhecidos.

Assumimos riscos e não poucos. Muitas vezes, vimo-nos diante do fracasso nesses trajetos. Mas eis aí, exatamente, o que buscávamos: inexatidões para não conjurar a vida em seus processos criativos, construtivos, inesperados. Encarar a possibilidade de fracasso, o desmanchar dos sentidos estabelecidos na atividade, e dismantelar as finalidades consideradas últimas, encarando suas emergências situadas na história, torna-se um princípio ético, estético e político a nos provocar vertigens na construção do caminho.

Esse princípio vertiginoso convoca-nos à política, ou seja, à lida com os dispositivos de pesquisa, que inventamos usar junto com os motoristas de ônibus coletivo urbano da Grande Vitória (GV-ES), como construídos no campo social, compostos de forças diversas em conflito, de relações de poder entre essas forças, implicando sujeições e resistências, mortificações e criações. Em sua dimensão estética, o dispositivo de pesquisa assume-se como máquina, produzida e produtora, invento e invenção, lançada em movimentos de criação diante dos quais pode-se colocar como constrangimento ou como meio, numa experimentação sem garan-

tias últimas. Exatamente por não haver um baluarte como modelo *a priori* a apoiar o método, um caminho verdadeiro a assegurar nosso empreendimento e dar-lhe a ilusão de uma referência inquestionável, é que se trata, também e antes de tudo, de ética na pesquisa. A ética, aqui, não é a tentativa de seguir a regra moral, mas o processo de produção da norma, visando tornar-lhe meio em vez de coação.

Propomos, nessa linha de nosso trabalho, percorrer o itinerário da pesquisa, o método. Mas, não primaremos por apresentar justificações, nem aparelhos autorizados, coisas que, em geral, se encontra nos trabalhos de pesquisa acadêmicos. Vamos relatar algo do percurso real, com seus desvios, recuos, impasses, fugas, buscando promover um diálogo com os possíveis passageiros que embarquem na malha viária que compomos em pesquisa. Primando pelo percurso real, procura-se sustentar os dilemas, controvérsias e conflitos com os quais nos deparamos, pela invenção de saídas, ao construirmos problemas para prosseguir nossa viagem.

A abordagem do desenvolvimento da nossa atividade de pesquisa – buscando quebrar o impasse dicotômico entre abordagem objetiva ou subjetiva – torna-se possível por meios indiretos. “Aceitando reconhecer a fragilidade intrínseca de qualquer tentativa de abordar *diretamente* o real da atividade deve-se, pois, prestar uma atenção minuciosa à maneira de alcançar tal objetivo por “meios deslocados”” (CLOT, 2008/2010, grifo do autor). Essa formulação, que consideramos em nosso trabalho acerca da atividade do motorista, vale obviamente também para a atividade de pesquisa. Desse modo, inventamos “meios deslocados” para abordar tais desenvolvimentos. Não se trata de um relato que possa corresponder ao realizado da pesquisa, mas de abordar os dilemas, trazendo à cena os problemas com o quais nos deparamos em trechos diversos do trabalho. Desse modo, discutiremos conceitos e problemas que, direta ou indiretamente, perpassavam as conversas com motoristas, além de abordar os dispositivos que fomos inventando durante o processo de pesquisa – nunca a partir do nada, mas rejeitando a tentativa de mera aplicação exata de dispositivos dos quais dispomos.

### **Dispersões a princípios: segunda marcha em ruas**

Propomos desenvolver uma conversa entre duas caixas de ferramentas clínicas distintas, a clínica da atividade e a esquizoanálise. A clínica da atividade vem sendo desenvolvida desde os anos 1990, especialmente por Yves Clot (1999/2006a; 2008/2010), junto com diversos outros pesquisadores na França e em outros países, como o Brasil, no sentido de ampliar o poder de agir dos tra-

balhadores. A esquizoanálise é uma experimentação, feita por Gilles Deleuze e Félix Guattari (1972-1973/2010), de análise do desejo no campo social, referindo-se, especialmente, aos grupos minoritários e visando transformações sociais. A esquizoanálise e a clínica da atividade vêm se desenvolvendo de modo bastante expressivo no Brasil, encontrando aqui terreno fértil para seus desdobramentos e usos variados.

Desenvolver uma clínica esquizoanalítica da atividade entre os motoristas de ônibus, pelas análises que já acontecem de vários modos entre eles, como criação de possibilidades e sustentação dos paradoxos no trabalho, torna-se nosso trajeto de pesquisa na medida em que nos encontramos com os motoristas por entrecruzamentos e velocidades vários. Mas este modo de formular nosso trabalho não se encontra desde o início pré-arranjado. Os encontros, em seus modos de conversação próprios, incitam à escrita de pequenos paradoxos que se presentificam nas conversas e que são as vias percorridas pelos motoristas no seu fazer cotidiano. Estes paradoxos possibilitam desenvolver as situações produzidas pelo trabalho de transporte coletivo urbano e trazidas à baila no contato entre motoristas e pesquisadores. Não buscam ser o retrato fiel do que os motoristas entendem do seu próprio trabalho, são interpretações oscilantes que se produzem pelos encontros, que se colocam no meio da conversa, deslocando-se pela conversação. Entre um polo mediocrizante de busca da verdade do que dizem e vivem e um pólo afirmador da invenção cotidiana pela atividade de trabalho, conversamos. Trata-se da maquinação dos meios de fazer pesquisa, de operar intervenções, de inventar saídas aos impasses do cotidiano de trabalho.

Os motoristas se dispõem a conversações por várias vias. As conversas quase sempre são propostas por eles acontecerem em seus próprios locais de trabalho, seja nas salas dos rodoviários nos terminais de ônibus, seja em algum canto do próprio terminal onde se desenrolam conversas entre pequenos bandos de motoristas, seja no próprio ônibus durante uma viagem qualquer. Algumas vezes, entretanto, a conversa acontece em casa do motorista, casa do pesquisador, consultório psicológico, universidade pública, local de outro trabalho do motorista. Mas, primordialmente, os convites são para que o clínico habite com eles os locais de trabalho do motorista de ônibus. Isto nos indica que para conhecer o trabalho do motorista é fundamental estar junto – apesar da organização do trabalho predominantemente demarcar o motorista como funcionando essencialmente em relação à máquina mecânica e ao trânsito com suas regras a seguir, em detrimento de outras dimensões relacionais. Ao nos dispormos às conversações por essas maneiras, não é caso tão somente de seguirmos indicações da psicologia do trabalho

situada, que convoca o pesquisador a estar no ambiente do trabalho em questão, mas de, principalmente, atender a uma convocação dos trabalhadores em questão.

Cabe pontuar que nosso trabalho se desenvolve no sentido, para o qual aponta Clot (1999/2006a) com a clínica da atividade, de uma pesquisa ação – proposta por Kurt Lewin –, em que o pesquisador é considerado como um elemento de estruturação do campo social em pesquisa, não podendo sustentar-se uma posição de neutralidade em relação ao objeto de estudo. Preferimos, ainda, desenvolver tal posição, a partir da análise institucional, em que se situa a esquizoanálise, como uma pesquisa-intervenção. Trata-se assim de não tomar essa estruturação do campo – em que o pesquisador não pode ser considerado como um elemento transcendente, cujas interferências deveriam poder ser neutralizadas – fora da história, do plano das relações coletivas em construção pelas instituições. As forças sociais que constituem o meio analítico extrapolam seus limites e percorrem o corpo coletivo. Em pesquisa intervenção, o caso é perturbar a separação, que ainda assedia a pesquisa ação, entre política e pesquisa (ROCHA; AGUIAR, 2003).

A antiga proposta lewiniana vem sendo ressignificada à luz do pensamento institucionalista: trata-se, agora, não de uma metodologia com justificativas epistemológicas, e sim de um dispositivo de intervenção no qual se afirme o ato político que toda investigação constitui. Isso porque na pesquisa-intervenção acentua-se todo o tempo o vínculo entre a gênese teórica e a gênese social dos conceitos, o que é negado implícita ou explicitamente nas versões positivistas “tecnológicas” de pesquisa. E se é certo que também surgem novos modelos, ou paradigmas, com base na pesquisa-ação, é certo também que estes se distanciam cada vez mais dos “neutralismos” e “artificialismos”. Passando pela inspiração da clínica e da antropologia, aproximam-se, isto sim, dos movimentos políticos: o pesquisador torna-se, nessa perspectiva, um dispositivo que tenta dar voz ao acontecimento político, ao experimento social. (RODRIGUES; SOUZA, 1991)

Em clínica da atividade, a pesquisa-ação desenvolve-se pela invenção de dispositivos clínicos, de maneira que a dimensão política não seja escamoteada e a perspectiva de intervenção se acentue. A transformação dos meios de trabalho com o protagonismo dos trabalhadores, associada à construção de uma “outra psicologia do trabalho”, é o projeto em que se engajam os clínicos da atividade junto com outros trabalhadores. Desse modo, Clot (1999/2006a) acaba por indicar um desenvolvimento radical da pesquisa-ação; que aqui buscamos formular como pesquisa-intervenção, a partir do horizonte que desenhamos junto com os clínicos da atividade e com os trabalhadores com quem nos encontramos.

*[...] para mim, o objetivo do conhecimento científico é como um mecanismo para o desenvolvimento da ação, agimos para transformar a situação. Mais especificamente, nós estudamos como a ação se desenvolve, esse é um verdadeiro problema científico, que nós desenvolvemos com a abordagem vigotskiana sobre o estudo do desenvolvimento; a ação é objeto científico e é a ação que transforma a situação, com os operadores, os trabalhadores. A pesquisa é um meio para transformar, não é a pesquisa-ação. Nessa situação nós temos os instrumentos para desenvolver a capacidade de agir dos operadores. (CLOT, 2006b).*

Sendo assim, a pesquisa se constrói junto com os motoristas, em seus movimentos de luta social pelo próprio trabalho. Aqui, então, cabe destacar um problema experimentado pelos motoristas em sua atividade própria de trabalho e que atravessou nossos encontros e conversas constituindo um problema próprio à nossa pesquisa intervenção. Vimo-nos em meio aos incômodos dos motoristas diante dos gravadores de áudio e vídeo levados para registrar as conversas com o pesquisador e decidimos, em quase todas as conversas com motoristas, abandonar estes recursos. Na organização do trabalho de transporte coletivo urbano, essas documentações têm funcionando hegemonicamente em sistemas de vigilância, como registro de histórico individual, para punições. O dispositivo da pesquisa torna-se um meio indireto de se viver e transformar a experiência problemática.

Nossas intervenções, constituindo-se por paradoxos que tratávamos de espalhar entre os diversos motoristas com quem conversávamos dispersivamente, sem nunca encontrarmos todos numa mesma reunião, surgiram das conversações que os motoristas já engajam no cotidiano laboral. Ao evocarem situações de trabalho para discutirmos, formulavam em algum enunciado curto, intenso, rápido e rasteiro, as complexas problemáticas que se configuravam como focos de produção da atividade. Isso nos inspirou a construir de modo indireto as formulações paradoxais que os motoristas enunciavam em situação dialógica, mas que estávamos impossibilitados de registrar, seja por gravação de áudio, vídeo ou mesmo transcrição simultânea.

Experienciávamos, assim, conversas em bandos ocasionais e fragmentários, a convite dos motoristas, que dispunham a pesquisa num ritmo aberto às variações do meio. Os motoristas participam, portanto, da construção das próprias disposições clínicas, do dispositivo da pesquisa. Conversar em muitos, em grupos abertos em que outros pudessem chegar junto e partir quando precisassem, forjou-se como dispositivo para a pesquisa que se construía junto com os motoristas. Assim, tínhamos conversas em que motoristas iam e vinham, podendo voltar ou



### **Paradoxo dos nomes riscados: para poder frear no caminho**

Hoje eu tive medo. Tive medo de saberem meu nome. Saberem meu nome não porque... É que saber meu nome é um meio eficaz de impedir os cruzamentos entre situações que se vive, entre problemas que se entrecruzam compondo toda essa vida. É justo ali, onde se escreve meu nome, que se cruzam os problemas familiares, minhas relações com os amigos, com os companheiros de trabalho, com os passageiros, com os conhecidos. E ali onde não se localiza o meu nome é cruzamento. Mas apaga isso daí, seja onde for, seja em seu caderno de entrevistador, seja nos arquivos de advertência da empresa. Pois aí vai durar muito tempo, ou ainda antes, impedir que algo dure no que faço. Risca, apaga. Porque essa memória é de esquecer, esse nome é passagem, meio, não dá para estacionar aí, é preciso correr, seguir, desviar, cumprir o trajeto afirmando o movimento. Mas, olha, apaga mesmo o meu nome daí...

### **Desejo no motor: esquizofrenia e paranoia situadas**

Experimentamos no processo de pesquisa clínico da atividade do motorista de ônibus do transporte coletivo urbano da GV-ES, o paradoxo dos nomes riscados. Esse paradoxo se constitui como analisador que se configura nos gravadores de áudio, nas câmeras de vídeo, nos cadernos de anotações de depoimentos, desde a situação de pesquisa. Esse analisador remete também imediatamente às câmeras de vídeo instaladas nos ônibus e terminais de ônibus, aos fiscais secretos – que assediam os motoristas em seu trabalho como vigilantes invisíveis alojando a suspeita no coração do motor –, ao sistema de reclamações do passageiro consumidor de transporte atrelado ao registro dos incidentes justificando punições extraoficiais por parte da empresa. Mas, por entre essas duas atividades como campos de práticas dispersas, como se expressa no paradoxo, cruzam-se as múltiplas linhas que se percorrem e cruzam vida afora.

Deleuze e Guattari (1972-1973/2010) formulam – pela esquizoanálise, que aborda a produção desejante no campo social a partir da experiência da loucura no contexto do capitalismo – que o desejo oscila entre dois polos, como num ímã, entre graus de intensidade, antes que como oposição. Há no desejo um polo esquizofrênico, fragmentário, passeante, flexível, arrastando em si as mais diversas forças e matérias, e um polo paranoico, integrador, atento, discriminador, remetendo a si a função da circulação numa totalidade como circuito fechado. Esses polos não se confundem com as entidades psicológicas diagnósticas, a esquizofrenia e a paranoia, como estruturas ou estados de um indivíduo. São antes estas categorias diagnósticas que excluem o processo esquizofrênico e paranóico da

produção social ao encerrá-lo em indivíduos, tentando apaziguar nossos eus, racionalizados e neurotizados, da discrepância, do absurdo, do irracional, da contradição. Cabe afirmar o processo esquizofrênico-paranóico no desejo em circulação no campo social, na produção desejante de modos de vida. Com os motoristas, essa polaridade do desejo se constrói por um meio coletivo próprio, de tal modo que o desejo do motorista entre processos paranóicos e esquizofrênicos passa por múltiplos graus de intensidade na produção do transporte coletivo, considerando seus impasses e possibilidades de saídas.

O polo esquizofrênico em meio aos motoristas funciona por um certo modo de tratar o trabalho de maneira fragmentária. Incitados a conversar sobre a sua atividade de motorista, são sempre situações, pedaços de trabalho, parcialidades que entram em cena e ganham imagem, movimento e corpo. Fragmentos que se entrecortam uns aos outros, trazendo à baila e fazendo circular elementos e forças que não cabem no trabalho definido de uma vez por todas pela organização. Os pequenos fragmentos de situações se misturam nas conversas, formando um amálgama de perspectivas que desenham um percurso coletivo de intensidades variadas.

São sempre pequenos grupos, em constante variação, um entra e sai de gente na conversa. A assepsia da clínica não se sustenta de modo algum, nem com todos os esforços pautados num ideal de gabinete. Eles sempre propõem a conversa em espaço circulante, propício a encontro com outros motoristas, outras pessoas, outras situações. Em meio às conversas, sempre chegam outras histórias, outros pedaços de vida no trabalho, que passam com os motoristas que se vão, mas que desse modo podem circular ali, pois nos marcam ao compartilhar conosco alguma situação, algum pedaço de experiência rico em sensações, imagens, ideias, palavras.

Sempre pequenas formações grupais instáveis. Um motorista aproxima-se de nosso pequeno grupo, de dois ou três em conversa, traz uma situação a um, a outro, ou a todos, e acabamos por discutir aquela situação que se faz problema comum. O motorista que pega um ônibus para começar o dia de trabalho ou para terminá-lo conversa com o motorista do ônibus em que viaja agora como passageiro. O motorista, além de ser “um primeiro passageiro” (ZAMBONI; BARROS, 2012b), é também o último passageiro. Nos escassos tempos de descanso entre viagens, sempre a conversa com um bando que se forma ali, sem planejar, sem encontro marcado, mas sempre em vias de acontecer. Encontro que se esvai à medida que urge circular, encontro que paradoxalmente se intensifica por se abrir a essa urgência de algo inesperado no próprio ordinário do trabalho. Um passageiro que pede informação, uma conversa com o fiscal. Esses encontros não

exigem uma forma grupo, mas um processo grupal, uma disposição coletiva, antes que o estabelecimento de um conjunto definido (BARROS, 2007; CÉSAR, 2008; CÉSAR; ZAMBONI, 2008). Os motoristas também são passageiros em suas conversas e encontros uns com os outros. Por isso podem sustentar esse plano de potência do encontro, de afirmação da amizade como laço mais abstrato possível, mais concreto possível, situado na transversal.

Noutro polo, o processo paranóico da atividade do motorista de ônibus. A hegemônica tecnologia da vigilância, que vai do fiscal secreto, que fiscaliza sem ser fiscal profissional ou sem função explícita de trabalho, constante no séc. XX, ao fiscal obscuro das câmeras dentro do ônibus direcionadas ao motorista, ao trocador e à rua em constante gravação da sua atividade, despontando já nos começos do séc. XXI. Contudo, a máquina de controle não funciona apenas pelas tecnologias de videogravação acopladas ao ônibus e aos outros espaços de trabalho do motorista – terminais, empresas, vias.

Os passageiros ligam para reclamar da atividade dos motoristas e promovem-se advertências pelas irregularidades no trabalho. Realiza-se todo um processo em modelo jurídico de apuração dos fatos em função da reclamação. Não, não é isto – dizem os motoristas. O inquérito não tem sentido de averiguação. Ele funciona como um chamado à atenção individual, um esporro gerencial visando à reprodução das normas, por conta da falha no ideal de não reclamação. Nisso, mesmo os colegas de trabalho por vezes se denunciam entre si, uma vez que as normatizações se (re)produzem e pela atividade do motorista, insistindo como bloqueio a ser rompido no próprio plano de produção do transporte. É, então, a partir da própria atividade que se podem produzir outras normatizações e valores coletivos de produção do transporte na cidade. Tal perspectiva visa à invenção de saídas ao impasse paranóico.

Por fim, registram-se nos arquivos da empresa toda e qualquer reclamação feita ao motorista. E é isso que fica, é isso que marca a história oficial do motorista na empresa. Monta-se um sistema de memória de todos os erros de cada motorista individualmente. Esse sistema organiza cada ação da empresa em relação ao funcionário, num procedimento aberto às diversas variáveis e condições que a organização do trabalho enfrenta: ausência ou excesso de funcionários, privilégios a conceder, estratégias de instauração de subordinação dos focos de autonomia dos trabalhadores. As punições extraoficiais, bem como favorecimentos individuais, são justificadas pelas empresas por meio das reclamações de passageiros. Produz-se assim um ordenamento do desejo pela organização, pautado no controle aberto.

.....

Não é à toa que um dos motoristas com quem conversamos assinala, ao nos contar a história de como salvou com um pulo o jovem que queria saltar em suicídio, que “esse fato se encontra registrado nos arquivos da administradora da terceira ponte” (informação oral). Eis aí um desvio no sentido de registro, a afirmação de uma outra modalidade de arquivo, que não guarde as reclamações transcendentais às situações de trabalho, mas os acontecimentos que compõem a atividade do motorista para além do prescrito. Entre os motoristas, essa outra memória se faz pelo conhecimento mútuo bastante impressionante entre eles. Trata-se de um meio profissional em que os trabalhadores desenvolvem, rápida e intensamente, um saber acerca dos colegas de trabalho em função da convivência dispersiva numa malha viária de relações profissionais.

Não há, portanto, uma paranoia nem uma esquizofrenia essenciais como substância individual aos sujeitos. Os processos esquizofrênico-paranóicos não nascem nos indivíduos – em suas mentes ou cérebros isolados do meio produtivo. São funcionamentos e circulações desejantes no campo social, oscilações que se passam nas relações. Há processos que se desenrolam e se afirmam em linhas móveis e tensionantes entre essas polaridades. Não há dicotomia, binarismo, nem maniqueísmo, a priori. Não é um ou outro: é um e outro em conflito, em tensão problemática. Paranoia e esquizofrenia no trabalho do motorista de ônibus coletivo urbano constituem o desejo deste trabalhador em passagens.

O desejo do motorista de ônibus é a produção de uma máquina, de meios de funcionar, de modos de existência coletivos. É fazer correr o fluxo abstrato que percorre o campo social funcionando em circulação, pela atividade do motorista, num meio próprio, situado, singularizante. Esse signo de uma multiplicidade de passagens e passageiros, esse primeiro a cruzar a cidade, o motorista, arrasta consigo diversas matérias procedentes da produção social heterogênea. Desejo do motorista é circulação de circulação, produção de produção. Não se trata de um sujeito que deseja um objeto, instâncias mutuamente excludentes entre si (DELEUZE, 1994-1995/2001). O que está em questão na atividade do motorista é como se produzem certos modos de circulação, jeitos de produzir e pôr a funcionar a vida em transporte, maneiras de desejar no que se agencia com outras matérias e forças, produzindo incessantemente mundos diversos como possibilidades de existência.

Esse desejo em circuito fechado sobre si mesmo circula, também, na atividade do motorista de ônibus coletivo urbano, como um desejo paranóico que produz e põe a funcionar um sistema de perseguição, suspeita, vigilância, produzindo eus, individualidades, em função da defesa e do medo, seja o eu in-

divíduo trabalhador, seja o eu indivíduo categoria profissional. Pinto (2001) e Caiafa (2002) destacam esses aspectos de suspeitas e vigilâncias como críticos na produção de subjetividade entre os motoristas de ônibus. Em nossas conversas, a relutância acerca da gravação de áudio, o medo constante da identificação, a suspeita ininterrupta sobre com quem está se falando, a recusa imediata à produção de vídeo como dispositivo de análise da atividade, são cenas em que pungem essa disposição paranóica do desejo do motorista.

Com o fiscal secreto, a vigilância sobre si e sobre os outros, desperta diante dos sinais de suspeita, variando continuamente em função de uma análise dos riscos de desvio para realizar o que há a ser feito no trabalho, assumindo o perigo de ser flagrado. Com o fiscal obscuro incorporado na câmera de vídeo, esta vigilância sobre si e sobre os outros, ganha uma materialidade ininterrupta, próxima do invariável e do controle total. Com o fiscal secreto, poder-se dizer que a paranoia mais “na cabeça” do motorista, cabendo a ele avaliar e fazer a gestão dos riscos no cotidiano de trabalho. Por sua vez, com as câmeras de vigilância no interior do ônibus, poder-se-ia argumentar que a subjetividade do meio é investida diretamente pelas estratégias de controle, que não se limitam mais à subjetividade pessoalizada no trabalhador. As tecnologias disciplinares desenvolvem-se assim como tecnologias de controle. “O trajeto se confunde não só com a subjetividade dos que percorrem um meio, mas com a subjetividade do próprio meio, uma vez que este se reflete naqueles que o percorrem” (DELEUZE, 1993/1997).

Contudo, “não se deve perguntar qual é o regime mais duro, ou o mais tolerável, pois é em cada um deles que se enfrentam as liberações e as sujeições” (DELEUZE, 1990/1992). De qualquer modo, a atividade do motorista de ônibus só pode prosseguir inventando meios de escapar nessas novas situações, encarando o ressentido desejo de dominar em suas mutações. É nas situações de trabalho, as mais parciais e fragmentárias possíveis, que se enfrentam os problemas mais abstratos, mais longínquos, mais transversais. Essa é a maneira de transformar o trabalho, por desvirtuação da separação entre local e global (GUATTARI; ROLNIK, 1986/2008), ao enfrentar as questões mais ínfimas do trabalho como estratégias de poder na produção de subjetividade pelo coração da atividade produtiva. Trata-se de saber que os problemas da sociedade de controle, do capitalismo mundial integrado, das crises econômicas e políticas, do subdesenvolvimento e da fome, constituem nossos problemas familiares, de amizade, de amor, de ódio: nossos primeiros e principais problemas.

Numa conversa com certo número variável de motoristas em um terminal de ônibus, peço para poder gravar o áudio de nossas conversas. Um deles relata

em consentir, mas aceita. Após cinco minutos de gravação, em que ele já fala bastante do trabalho, se dispondo a “falar a verdade” sobre o trabalho, a se abrir francamente para a conversa, pede para desligar o gravador – o que faço prontamente. Começo então a anotar em um caderno trechos de falas de nossa conversa. Anoto os nomes dos motoristas com quem converso. O motorista logo pede que risque o nome dele dali – o que faço prontamente, mais uma vez. Desisto do caderno, portanto, e fico na conversa. Ao final, o motorista ainda me pede mais uma vez que apague o nome dele do caderno, mesmo riscado.

Cabe marcar – e se configura como uma questão crucial no jogo da polaridade desejante entre paranoia e esquizofrenia na atividade do motorista de ônibus coletivo urbano – que não se trata de uma disjunção exclusiva, de um maniqueísmo trabalhista, em que o foco do problema seria encontrar os trapaceiros delatores e vangloriar os bons colegas. Para além das individualizações que se afiguram aos nossos olhos e sentidos, há um processo de produção desses modos pessoais e coletivos de conduta no trabalho. São os próprios encontros e conversas fragmentárias e fortuitas que criam condições de emergência das conflituosas do trabalho pelas figuras do fiscal secreto, ele também fragmentário – pode ser qualquer um; pode pegar qualquer coisa que se fale, qualquer gesto – e fortuito – aparece quando menos se espera, onde se distrai. Sendo assim, pode-se dizer que os bandos fragmentários e dispersivos de motoristas em conversações constituem um modo de luta e resistência pelo desenvolvimento da própria atividade de trabalho diante das estratégias de poder na organização do trabalho baseada na gestão por vigilância e controle.

O funcionamento paranóico no trabalho, desse modo, precisa sempre ser remetido aos modos de produção do transporte coletivo entre os motoristas e seus parceiros de trabalho. Não é primeiramente intrassubjetivo, nem intersubjetivo. Esse funcionamento se apresenta em paradoxos que permeiam os modos de produzir o transporte coletivo urbano, compondo-os por meio de problemas que situam séries de impasses e saídas no corpo social situado, num ponto de interferência pela atividade de trabalho. Tal ponto é a possibilidade de se inventar micropolíticas capazes de desmontar os impasses paranóicos.

Há uma oscilação contínua entre a postura de conversa aberta e o medo de ser identificado, punido, controlado. Produz-se algo de comum, uma zona de conversa, um plano transpessoal, para além de qualquer sujeito e objeto em questão, quanto mais as situações em fragmentos movem-se por contornos provisórios para tratar das questões que atravessam o trabalho. A referência ao eu se esvai cada vez mais na conversa, trazendo à tona situações que nos envolvem, nos pu-

xam, nos imantam, com suas possibilidades e impossibilidades, com os afetos em jogo na produção social.

Esse tensionamento coloca em movimento na conversa os impasses da atividade, como uma possibilidade de encontrar recursos para escavar um buraco nesse chão duro em que se cai de cara a cada vez que se ousa sonhar e desejar no trabalho. As conversações são um meio artificial – inventado, e nem por isso menos real – de se encarar os impasses e bloqueios vividos socialmente, para o quais não há espaço livre de relações de poder. Trata-se, antes, de inventar outros jogos de poder por outros modos de viver, mais potentes. Para isso, se é pego e puxado de volta pelos sistemas de controle da produção desejante, dos processos de trabalho: é preciso, a cada vez, lidar com os impasses.

Na conversa, desenham-se outras situações que se fazem a partir de matérias e forças do trabalho do motorista: o vídeo, a identificação, a denúncia, o companheirismo, a confiança. Não se trata, contudo, de uma situação clínica protegida, um pequeno paraíso para onde se pode transferir as questões do campo social e encará-las podendo sair ileso. O transcendente, que a clínica tem hegemonicamente arranjado, é uma ilusão das mais medíocres e inúteis para a lida com as questões do campo social visando criar outros agenciamentos de desejo. A conversa não se configura como um espaço clínico protegido das forças sociais: ela é inteiramente atravessada por questões políticas e éticas. O transcendente é o polo de miséria do desejo, é seu remetimento à falta. Mas, primeiro, o desejo é afirmação, agenciamento, produção, funcionamento, circulação.

O que deseja o trabalhador que trabalha na passagem, se não a própria construção de passagens? Passagens que enfrentam seus impasses, seus bloqueios, por desvios, por vezes como impedimento da produção, por outras vezes como questões que atravessam o corpo social e lhe alcança por fazer-se meio, passagem. Esse trabalhador é instigante, porque não há um sequer que se encontre que não afirme o desejo de ser motorista a seu modo, e em meios intensamente obstaculizados, refreados. É toda produção de relações na passagem que se contem sucessivamente no embarque e desembarque, na informação solicitada, na questão a solucionar. Não seria aí exatamente cada respiro do trabalho do motorista? Cada inspiração e expiração, cada entrada de novos ventos, novos fluxos, carregados de possibilidades, de gentes? De onde se produziria o sentido do trabalho do motorista, a não ser na produção da passagem, figurando como passageiro?

### **Afinalis: marcha à ré ou contorno para outras viagens**

E que saídas os motoristas puderam inventar por meio das conversações? Quais os efeitos de intervenção que se pode acompanhar nesses passeios que fizemos com os motoristas acerca das situações de trabalho que vivem? Como se sustentou o paradoxo dos nomes riscados pelas voltas que fizemos? Primeiramente, cabe considerar que a saída da situação só é possível pela própria situação, pela experimentação que tensiona os modos como se vivencia um problema. Dessa maneira, os modos de desmontar os impasses relativos às conversações, os entraves e bloqueios ao estabelecimento de diálogos e controvérsias, pode se fazer pela própria conversação. Serão, então, múltiplas as vias a inventar, pela própria luta cotidiana do trabalho.

A conversação não é um meio para obter uma representação do trabalho, meramente. Clot (2008/2010) afirma que a atividade dialógica funciona em revezamento com o ofício do trabalhador em questão. Sendo meio de transformação da atividade de trabalho, conversar funciona por alternâncias com a atividade de trabalho, como atividade principal, atividade problemática. A dicotomia entre meios e fins é assim desmontada sucessivas vezes pela própria atividade analítica da atividade. Isso não por uma equivalência da conversação com a atividade do motorista, mas por intercessões, atravessamentos mútuos, deslocamentos funcionais. É assim que junto com os motoristas vamos desenvolvendo as conversações, lidando com os impasses que se apresentam em função das formações de poder organizacionais. Abordar os entraves às conversações pela própria atividade dialógica em dispositivo clínico visa, sobretudo, desenvolver o que já acontece nos meios de trabalho: a invenção incessante de paradoxos e problematizações, bem como de suas múltiplas saídas, para seguir a construção dos percursos de trabalho.

Eu penso que, no dia a dia do trabalho normal, o que nós fazemos (os métodos da autoconfrontação e da autoconfrontação cruzada) se passa sem parar. A clínica da atividade visa a restaurar o ambiente do trabalho normal. A clínica da atividade não é outra coisa senão a reabilitação da função ordinária do trabalho. Nós repetimos e sistematizamos a vida ordinária. E para mim, isso é muito, muito importante. Trata-se de redescobrir ou de reencontrar o recurso interno do meio profissional considerado. (CLOT, 2006b).

## Referências

AMADOR, F. S. (2009). *Entre prisões da imagem, imagens da prisão: um dispositivo tecno-poético para uma clínica do trabalho*. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Informática na Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS. Recuperado em 1 abril, 2010, de <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/16313/000700555.pdf?sequence=1>

AMADOR, F. S.; FONSECA, T. M. G. (2009). Da intuição como método filosófico à cartografia como método de pesquisa: considerações sobre o exercício cognitivo do cartógrafo. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 61(1), 30-37, Recuperado em 1 abril, 2011, de <http://seer.psicologia.ufrj.br/index.php/abp/article/view/119/286>

CÉSAR, J. M.; ZAMBONI, J. (2008). Grupo: Técnica de si ou Artifício da grupalidade. In: *Anais do III Congresso Capixaba de Formação e Atuação do Psicólogo: Éticas & Cívicas*. (pp. 46-49). Vitória, ES: PET Psicologia UFES. Recuperado em 1 abril, 2013, de <http://pt.scribd.com/doc/124523695>

BÉGUIN, P. (2006). Acerca de la evolución del concepto de actividad. *Laboreal*, 2(1), 55-61, Recuperado em 1 abril, 2008, de <http://laboreal.up.pt/media/artigos/52/55-61pt.pdf>

BARROS, R. D. B. (2007). *Grupo: a afirmação de um simulacro*. Porto Alegre: Sulina.

CAIAFA, J. (2002). *Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FGV.

CÉSAR, J. M. (2008). *Processos grupais e o plano impessoal: a grupalidade fora do grupo*. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ.

CLOT, Y. (2006a). *A função psicológica do trabalho*. Petrópolis, RJ: Vozes. (Original publicado em 1999)

CLOT, Y. (2006b). Entrevista: Yves Clot. *Cadernos de psicologia social do trabalho*, 9(2), 99-107, Recuperado em 1 abril, 2007, de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/cpst/v9n2/v9n2a08.pdf>

CLOT, Y. (2010). *Trabalho e poder de agir*. Belo Horizonte: Fabrefactum. (Original publicado em 2008)

DANIELLOU, F. (Org.) (2004). *A ergonomia em busca de seus princípios: debates epistemológicos*. São Paulo: Edgard Blücher. (Original publicado em 1996)

DELEUZE, G. (1992). *Conversações: 1972-1990*. São Paulo: Ed. 34. (Original publicado em 1990)

\_\_\_\_\_. (1997). *Crítica e clínica*. São Paulo: Ed. 34. (Original publicado em 1993)

\_\_\_\_\_. (2001). *L'abécédaire*. Paris: Montparnasse. (Original publicado em 1994-1995)

\_\_\_\_\_. (2006). *Diferença e repetição*. 2. ed. São Paulo: Graal. (Original publicado em 1968)

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. (1995). *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Ed. 34, v. 1. (Original publicado em 1976-1980)

\_\_\_\_\_. (2010). *O anti-Édipo: capitalismo e esquizofrenia 1*. São Paulo: Ed. 34. (Original publicado em 1972-1973)

ESPINOSA, B. (1983). Ética: demonstrada à maneira dos geômetras. In: ESPINOSA, B. *Pensamentos metafísicos: tratado de correção do intelecto; ética; tratado político; correspondência*. 3. ed. São Paulo: Abril Cultural, p. 69-300. (Original publicado em 1677)

FOUCAULT, M. (2009). *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. 36. ed. Petrópolis, RJ: Vozes. (Original publicado em 1975)

GUATTARI, F. (1992). *Caosmose: um novo paradigma estético*. São Paulo: Ed. 34.

\_\_\_\_\_. (2003). A paixão das máquinas. In: *O reencantamento do concreto*. São Paulo: Hucitec, p. 39-52. (Original publicado em 1993)

GUATTARI, F.; ROLNIK, S. (2008). *Micropolítica: cartografias do desejo*. 9. ed. Petrópolis, RJ: Vozes. (Original publicado em 1986)

LOURAU, R. (2004). *René Lourau: analista institucional em tempo integral*. São Paulo: HUCITEC.

PASSOS, E.; BARROS, R. B. (2009). A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: PASSOS, E.; KASTRUP, V.; DA ESCÓSSIA, L. (Orgs.), *Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, p. 17-31.

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

ROCHA, M. L.; AGUIAR, K. F. (2003). Pesquisa-intervenção e a produção de novas análises. *Psicologia: ciência e profissão*, 23(4), 64-73, Recuperado em 1 abril de 2006, em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/pcp/v23n4/v23n4a10.pdf>.

ROLNIK, S. (2006). *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*. Porto Alegre: Sulina. (Original publicado em 1989)

RODRIGUES, H. B. C.; SOUZA, V. L. B. (1991). A análise institucional e a profissionalização do psicólogo. In: SAIDON, O.; KAMKHAGI, V. R. (Orgs.). *Análise institucional no Brasil*. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, p. 27-46.

WISNER, A. (1994). *A inteligência no trabalho: textos selecionados de ergonomia*. São Paulo: Fundacentro. (Original publicado em 1993)

ZAMBOI, J.; BARROS, M. E. B. (2012a). Micropolítica da atividade. *Barbarói*, 36(1), 113-137. Recuperado em 12 de setembro de 2012 em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/barbaroi/article/viewFile/2442/2164>

\_\_\_\_\_. (2012b). Paradoxo do motorista de ônibus como passageiro: subjetividade, atividade, videografia. *ECOS – Estudos Contemporâneos da Subjetividade*, 2(2), 319-331. Recuperado em 1 abril de 2013 em: <http://www.uff.br/periodicoshumanas/index.php/ecos/article/view/760/724A>

■..... **Maria Elizabeth Barros de Barros** é psicóloga. Mestrado em Psicologia Escolar pela Universidade Gama Filho (1980). Doutorado em Educação pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1995) e pós-doutorado em Saúde Pública pela ENSP/Fiocruz (2001). E-mail: [betebarras@uol.com.br](mailto:betebarras@uol.com.br)

■..... **Jésio Zamboni** é graduado em Psicologia pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Mestre em Psicologia Institucional (UFES), linha de pesquisa: Clínica e Subjetividade. Doutorando em Educação (UFES). E-mail: [jesiozamboni@gmail.com](mailto:jesiozamboni@gmail.com)