

Paradoxo dos Motoristas que Lutam: entre movimentos sociais por transporte coletivo urbano, o trabalho no ônibus

Paradox of the Bus Drivers who Struggle:
between social movements for
urban mass transit, the work in the bus

Paradoja de los Conductores que Luchan:
entre los movimientos sociales por
el transporte masivo urbano, el trabajo en autobús

Paradoxe des Chauffeurs qui Luttent:
entre les mouvements sociaux pour
le transport collectif urbain, le travail dans le bus

Jésio Zamboni *
jesiozamboni@gmail.com
Maria Elizabeth Barros de Barros **
betebarros@uol.com.br

* Graduado em Psicologia, Mestre em Psicologia Institucional e Doutorando em Educação pela Universidade Federal do Espírito Santo. Bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Espírito Santo, Vitória, ES, Brasil.

** Graduada em Psicologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, Mestre em Psicologia Escolar pela Universidade Gama Filho, Doutora em Educação Brasileira pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e Pós-Doutora em Saúde Coletiva pela ENSP/Fiocruz. Professora Titular do Departamento de Psicologia e do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, ES, Brasil.

Resumo

Discute-se como a atividade do motorista de ônibus funciona como uma luta social por transporte coletivo urbano em meio ao tensionamento entre movimentos sociais. O contexto brasileiro de construção das políticas públicas de transporte coletivo urbano é considerado como baseado no paradigma empresarial pela junção entre gestões pública e privada. A apropriação dos conceitos de processo de trabalho e de atividade situada é proposta visando construir um plano analítico que integre a luta política e a gestão do trabalho. Perspectiva-se, por esta via, poder abordar a atividade do motorista de ônibus como meio crucial das lutas por transporte público na cidade.

Palavras-chave

Micropolítica, Motoristas de ônibus, Movimento social, Processo de trabalho, Análise da atividade.

Zamboni, Jésio., & Barros, Maria Elizabeth Barros de. (2014). Paradoxo dos Motoristas que Lutam: entre movimentos sociais por transporte coletivo urbano, o trabalho no ônibus. *Psicologia Política*, 14(29), 53-69.

Abstract

It discusses how the activity of bus driver works as a social struggle for urban mass transit amid the tension between social movements. It is approached the Brazilian context of construction of the public policies on urban transportation by the conjunction between public and private managements based on business paradigm. It is proposed the appropriation of the concepts of labor process and of situated activity towards the construction of a plan that integrates the political struggle and the work management. It is expected therefore the approaching of the activity of the bus driver as a crucial way of the struggles for urban public transportation.

Keywords

Micropolitics, Bus drivers, Social movement, Labor process, Analysis of the activity.

Resumen

Se discute como la actividad del conductor de autobús funciona como lucha social para el transporte urbano por medio de la tensión entre movimientos sociales. Se considera el contexto brasileño de la construcción de políticas públicas de transportación urbana basado en la conjunción entre las gestiones pública y privada bajo el paradigma empresarial. Se propone la apropiación de los conceptos de proceso de trabajo y de actividad situada debido a la construcción de un plan que integre la lucha política y la gestión del trabajo. Se espera, por tanto, poder acercarse a la actividad del conductor de autobús como medio crucial de las luchas por el transporte público en la ciudad.

Palabras clave

Micropolítica, Conductores de autobús, Movimiento social, Proceso de trabajo, Análisis de la actividad.

Résumé

Est discutée comment l'activité de chauffeur de bus fonctionne comme une lutte sociale pour le transport collectif urbain au milieu de la tension entre mouvements sociaux. Le contexte brésilien de la construction des politiques publiques sur le transport en commun urbain est considéré basé sur le paradigme d'entreprise par la conjonction entre gestions publique et privée. L'appropriation des concepts de processus de travail et de activité située est proposé pour construire un plan analytique qui intègre la lutte politique et la gestion du travail. De cette façon, on peut aborder l'activité de conducteur de bus comme luttés cruciales pour le transport collectif urbain.

Mots clés

Micropolitique, Conducteurs de bus, Mouvement social, Processus de travail, Analyse de L'activité.

Lutas, Políticas: motoristas e passageiros

As lutas, sempre coletivas, nunca são definitivas, finais ou absolutas. São sempre questões parciais, locais e fragmentárias que se colocam e deslocam. Esses pedaços, objeções em combates, são situações que se engaja e se constrói, meios de afirmação da vida em seus processos produtores. Nunca são as mesmas lutas, táticas ou estratégias que se fazem e desfazem em embates. A luta protagonizada por grupos de estudantes visando à redução do valor da passagem de ônibus nas cidades difere da luta por melhor remuneração do motorista de ônibus em termos de modos de se fazer, de sujeitos envolvidos, de táticas postas em uso, de consequências pela cidade afora. Incontornavelmente, estas lutas diferem em si próprias de si mesmas: ora se fazem de um modo, ora de outro; outra configuração de movimentos se engendra inesperadamente. Isto acontece mesmo que se estabeleçam modelos de ação política. Há uma multiplicidade de posições em composição num plano comum, tensionantes entre si e, por isto, variantes. Sendo assim, estas lutas mencionadas implicam, sempre diferentemente, a construção das políticas de produção do transporte coletivo na cidade. Mas, neste plano de produção, tais lutas não estariam circunscritas à contestação, situadas fora dos meios de trabalho estabelecidos, exterior aos processos produtivos que constroem a atividade de trabalho no ônibus urbano? A política é extrínseca ao plano de produção social? Lutar e trabalhar se excluem mutuamente?

Políticas são jogos de forças pelos quais se constituem as materialidades do real, que deslocam as realidades em processos de produção incessantes. Não se restringe o conceito de política, portanto, ao domínio dos jogos hegemônicos vigentes em aparelhos políticos estabelecidos, tais como partidos, sistemas representativos, máquinas burocráticas de Estado. Estas aparelhagens são apenas algumas formas em que a ação política se conforma. A partir da modernidade, uma série de práticas pretende estabelecer a autonomia da política, cujo “[...] êxito é medido pela capacidade de manter o Estado, que é o valor da estabilidade. [...]” A única coisa que conta na atividade política é a conservação do Estado, a manutenção do poder. [...] Essa separação, essa autonomia, fazem traduzir uma certa idéia de Estado como fim em si mesmo, valor absoluto.” (Barros, 1995:33). A política, no entanto, não pode ser identificada absolutamente com as formações estatais. A política não se resume ao poder estabelecido como propriedade, tendo como princípio o ideal de estabilidade. Esta dimensão das forças que extrapolam as formas estabelecidas de se exercer a política chamamos de micropolítica (Guattari & Rolnik, 2008).

Há contínuas forças coletivas que instabilizam o ideal de Estado e que, antes de serem a face negativa das relações de poder, são a fonte de criação de novas formas de políticas no corpo social. Toda ação é imediatamente política ao se fazer em jogos de construção de mundos, jogos de forças díspares. Tomando-se “[...] o exercício do poder como um modo de ação sobre as ações dos outros [...]” (Foucault, 1995:244), em vez de pensá-lo representacionalmente como uma propriedade, posse ou atributo, é pelo tensionamento entre ações que se constroem as relações sociais, os mundos coletivos que vivemos. A instabilidade imanente dos processos de produção da política desmontam a política transcendentalizada na objetividade do Estado.

Ao partirmos desta conceituação da política, que se nutre das experiências de lutas que discutiremos nesse ensaio, queremos abordar o trabalho no transporte coletivo urbano, focando a atividade do motorista de ônibus, como uma luta crucial em meio aos protestos de

passageiros e trabalhadores. Tratando desta situação laboral, procuramos desterritorializar os lugares constituídos e demarcados como política no corpo social, questionando especialmente a separação entre trabalho e política. Provocados pelas experiências de lutas em protestos nas ruas, somos conduzidos em seus limites a voltarmos-nos para o processo de produção do transporte coletivo urbano pela atividade do trabalhador.

Perguntamo-nos se as políticas de transporte na cidade são decididas, antes de tudo, pelo Estado e pelas empresas autorizadas a explorar as linhas de tráfego dos ônibus. E, ainda, se as lutas por mudanças no transporte público podem deixar em segundo plano, ou mesmo dispensar, a discussão em torno do real do trabalho, da experiência da atividade pelos diversos sujeitos que constroem o transporte. Queremos, a partir destas perguntas, acompanhar a produção das políticas no plano das forças, que é sua dimensão própria, em vez de nos prendermos a formas e categorias delimitadas. Desta maneira, podemos auxiliar no deslocamento das noções e das práticas políticas estabelecidas hegemonicamente, prestando atenção aos movimentos coletivos que se inventam para além do espaço demarcado à política. Logo, desejamos demonstrar no decorrer desse texto, a atividade do motorista de ônibus se faz como política.

O rompimento das fronteiras práticas e conceituais da política é provocado pela produção de subjetividades divergentes da figura de um sujeito universal, atrelada ao ideal de Estado como fundamento último da política. A psicologia, a qual se remete atualmente a problemática do sujeito no campo das ciências, vê-se assim desterritorializada, ao se considerar a subjetividade como produção política, histórica e social. Neste sentido, falamos de psicologia política na medida em que tanto a psicologia quanto a política não possam se reconhecer por fronteiras disciplinares restritas, vendo-se inextrincavelmente entrelaçadas uma à outra. De nossa perspectiva, a psicologia é política, embora frequentemente ofusque-se isto. Colocar a questão da política da psicologia é, então, primordial para a (des)construção do campo da psicologia.¹

¹ Seguindo esta perspectiva, a posição em relação ao campo da psicologia política é crítica. A psicologia política tem se firmado predominantemente como um campo interdisciplinar marcado por distintas abordagens teóricas (Silva, 2012). Pode-se questionar a pretensão de autonomia deste campo por meio da criação de uma nova disciplina, uma interdisciplina que supõe as dimensões psíquicas e políticas separadas em campos distintos para poder reuni-las posteriormente. Desta maneira, a proposta de integrar o político e o psicológico acaba por afirmar principalmente a separação entre ambos. Outra questão crítica refere-se à ideia de abarcar diferentes abordagens teóricas em torno do comportamento político como objeto de conhecimento. Tal ponto de unificação, que parece responder ao incômodo com a imprecisão nos limites do campo disciplinar, principalmente em função da distinção em relação à psicologia social, contradiz a proposta de sustentar a diversidade de abordagens teóricas, subsumindo-as à abordagem comportamental, dominante nos Estados Unidos da América, onde a psicologia política já se encontra bastante instituída. Se, por um lado, a heterogeneidade temática da psicologia política é vista como um signo de vitalidade, por outro, a dispersão e a multiplicidade de enfoques devidas à ausência de paradigmas integradores e às conceitualizações incertas são lamentadas (Montero & Dorna, 1993). Na perspectiva que se assume aqui, não visa-se fundamentalmente à territorialização disciplinar, ainda que como ponte entre disciplinas, e sim à desterritorialização dos saberes instituídos, para que estes sustentem um movimento instituinte que possa acompanhar os movimentos de transformação. No caso das ações coletivas, o hiato teórico assinalado por Prado (2001) entre as condições políticas objetivas e as orientações psicológicas subjetivas, que persiste nas análises, só pode ser superado evitando supor de antemão tal hiato e questionando como ele foi produzido. Desta maneira, afirma-se que a política nunca se separa completamente do psicológico ou subjetivo. Neste sentido, concordamos “em não entender a psicologia política como mero processo de politização de práticas psi” (Silva, 2012:418), mas exatamente porque não há psicologia que não seja imediatamente política, não há psicologia neutra, mesmo e,

Por esta proposta, desenvolveremos aqui discussões relativas à produção de subjetividade no campo social pelas experiências de lutas por transporte coletivo nas cidades, indicando como se pode abordar o lugar do trabalho do motorista de ônibus nessas lutas por meio da perspectiva da atividade. “[...] a atividade é uma luta, um conflito [...] [de modo] que o social está vivo se, de uma certa maneira, ele está acordado permanentemente pela atividade singular, subjetiva. Não é o social entendido como uma coação / restrição externa, mas um social vivo [...]. O mundo social é feito de discordância criadora [...]” (Clot, 2006:20-23). Nesta via crítica, em que a psicologia aparece inelutavelmente como social e política, o problema da atividade se torna primordial à abordagem da subjetividade, que não se pode desconectar das lutas coletivas.

[...] entendemos que estamos diante de um novo momento – um momento em que é possível começarmos a pensar uma outra forma de ação “política”, inclusive no campo do trabalho – que nos proporciona a oportunidade para retomarmos a avaliação quanto a externalidade ou dissociação entre essas duas práticas. [...] Esse impasse aponta para a possibilidade da criação de novas formas de conceber a relação entre política e trabalho, abrindo para um novo campo de possíveis – quem sabe um outro trabalho possível? –, no qual torna-se admissível pensarmos em uma política que não dissocie a luta pela liberação da construção de práticas de liberdade, nem dissocie a ação política das práticas de gestão: uma política na qual movimento de liberação, prática de liberdade e gestão do trabalho façam-se imanentes entre si. (Neves, 2013:13)

É preciso dizer ainda que esse artigo configura-se como um fora-texto: escritura de uma pesquisa desenvolvida por nós, mas que se coloca para além dos limites desta. O território da pesquisa compõe-se de uma série de experimentações de conversação a fim de desenvolver dispositivos de análise da atividade entre os motoristas de ônibus responsáveis pelo transporte coletivo urbano na Grande Vitória – Espírito Santo (ES), realizadas entre 2009 e 2011 (Zamboni & Barros, 2013a, 2013b). No entanto, não é nosso objetivo aqui discutir a pesquisa em seu corpo constituído, mas tratar das questões desterritorializantes pelas quais esse campo de pesquisa pode se construir e pelas quais ele também pode se desmanchar para afirmar outros percursos de intervenção. Instigados pelos movimentos sociais na Grande Vitória, que discutiremos no decorrer do texto, voltamo-nos para o processo de produção do transporte coletivo urbano, especialmente para a atividade de trabalho dos motoristas de ônibus, a fim de explorar saídas para os impasses das lutas concentradas em protestos. Em meio aos diversos movimentos que continuam a se fazer pelas ruas, a questão insiste após a pesquisa, convertendo esta em um meio possível para se pensar os caminhos da luta coletiva no campo do transporte coletivo urbano.

Se, nesse relato, os motoristas (des)aparecem, isto tem a ver com a própria situação de trabalho, em que, tomando a dianteira do transporte, o trabalhador se torna invisível a seus passageiros. Rejeitando luzes que fazem sumir sem deixar vestígios (Baptista, 2001), os motoristas afirmam o desejo de proseguir o trabalho e a luta dessa maneira. Convocam-nos a circular pelas suas questões, para que não resvalem na indiferença por meio de descrições e representações que objetivam o real no estático. A realidade é transformação e os motoristas

sobretudo as que pretendem ser neutras. Sendo assim, ensejamos que a psicologia política seja transdisciplinar, atravessando os campos demarcados do conhecimento e conectando-os pelos questionamentos críticos aos seus próprios limites.

nos propõem traçar os vestígios e as vertigens desta para além do que podemos ver e identificar, ampliando os horizontes da ação política.

Empresas de Transporte Coletivo Urbano: entre o público e o privado

A política configura-se como uma diversidade de jogos com distintas pertinências e efeitos de alastramento. No campo do transporte coletivo urbano, as políticas se estabelecem, desde sua emergência no Brasil, por uma estreita aliança entre políticas estatais e políticas privadas. Entretanto, essa conformação política, híbrido de aparelho estatal e organização privada, não controla completamente a política do transporte nas vias da cidade. Ainda que tal conjugação seja a base sobre a qual as políticas de transporte coletivo no Brasil estão assentadas e continuam a ser construídas, dominante em relação às políticas da atividade de trabalhadores e passageiros, estas outras políticas minoritárias são plenamente constitutivas do transporte coletivo urbano. O que assinalamos como políticas minoritárias são os jogos de forças que perturbam os espaços das formas instituídas, demarcadas e reconhecidas como política. As políticas minoritárias se referem a processos instituintes, fonte de invenção da política em outros horizontes de práticas e conceitos. Após apresentarmos brevemente os aspectos que consideramos essenciais da política hegemônica do transporte coletivo urbano no Brasil, trataremos das políticas minoritárias que irrompem neste campo indicando pistas para outras maneiras possíveis de construí-lo.

No encontro entre a máquina de Estado e a máquina privada, desenvolve-se um modo de relação que irá engatá-las uma à outra. Este modo é a empresa. O Estado forja empresas públicas no sentido de gerenciar certos dispositivos do transporte coletivo urbano, estabelecendo as regras gerais de funcionamento. O estabelecimento das linhas de tráfego de ônibus é uma das atribuições da empresa pública. Por sua vez, a iniciativa privada configura-se numa série de empresas que irão dispor do direito de trafegar pelas linhas de passageiros, gerenciando outro tanto de dispositivos. A Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (CETURB-GV) é a empresa pública responsável, dentre outras funções, pela concessão das linhas de tráfego na região metropolitana em torno da capital do ES às empresas privadas contratadas. Estas empresas compõem-se em arranjos de diversos dispositivos buscando equilíbrio. Há uma distribuição de campos de determinação do transporte coletivo urbano entre o estatal e o privado pautada no acordo e na ordem.

O transporte coletivo urbano no Brasil, que se constrói à base da aliança público-privado, irá sustentar seu desenvolvimento pelos princípios (neo)liberais que consolidarão um capitalismo empresarial. Expande-se nesse novo quadro de um capitalismo empresarial, já um novo modo de funcionamento do capitalismo, cujo modelo não é mais a fábrica, como corpo disciplinar, mas a empresa, como alma modulatória. A lei e o Estado

[...] formalizam a ação do governo como um prestador de regras para um jogo econômico em que os únicos parceiros e os únicos agentes reais devem ser os indivíduos ou, digamos, se preferirem, as empresas. Um jogo de empresas regulado no interior de uma moldura jurídico-institucional garantida pelo Estado: é essa a forma geral do que deve ser o quadro institucional de um capitalismo renovado. (Foucault, 2008:238)

Em relação ao trabalho dos motoristas, se são aplicadas medidas disciplinares, tais como o registro de ocorrências dos erros dos trabalhadores pelas empresas, elas são já integradas em um novo modo de funcionamento gerencial dos processos produtivos, marcadas por um controle contínuo, ininterrupto, que se desenvolve por meio de novas tecnologias como a reclamação do consumidor via telefone gratuito, o fiscal secreto e as câmeras de vigilância (Zamboni & Barros, 2013a, 2013b).

[...] os controles são uma *modulação*, como uma moldagem auto-deformante que mudasse continuamente, a cada instante, ou como uma peneira cujas malhas mudassem de um ponto a outro. [...] A fábrica constituía os indivíduos em um só corpo, para a dupla vantagem do patronato que vigiava cada elemento na massa, e dos sindicatos que mobilizavam uma massa de resistência; mas a empresa introduz o tempo todo uma rivalidade inextinguível como a emulação, excelente motivação que contrapõe os indivíduos entre si e atravessa cada um, dividindo-o em si mesmo. (Deleuze, 1992:221)

Acompanhando Foucault (2008) e Deleuze (1992) em suas análises dos novos modos de funcionamento do capitalismo, emergentes durante o século XX, cabe considerar os desafios para as lutas diante das empresas, ou antes, dentro das empresas – levando-as a seus limites, à crítica, habitando suas bordas, para poder inventar outro corpo social e produtivo. Outros desafios se colocam, outras questões é preciso formular, outros modos de combater é caso de se criar, acompanhando as modulações do regime capitalista. Os rodoviários têm se visto cada vez mais diante dessas questões. Nas ruas, terminais de ônibus ou dentro dos próprios coletivos, quando conversamos com os motoristas sobre o seu trabalho, é recorrente a afirmação de que o sindicato está tomado pelos pelegos. Pode-se sintetizar a situação atual, afirmando que “[...] progressivamente, o movimento operário se integrou à ordem legal, apesar dos protestos, que por outro lado se tornaram cada vez mais tímidos, que seus porta-vozes puderam emitir.” (Guattari, 2004:254). Assiste-se à formação de diferentes sindicatos entre os trabalhadores do transporte coletivo urbano como empresas individualizadas disputando o mercado dos trabalhadores como consumidores de direitos trabalhistas. Uma série de conflitos entre os sindicatos e dentro deles próprios se instauram. Apesar disto, as greves dos motoristas de ônibus junto com seus companheiros de trabalho são uma das mais persistentes e que mais afetam o funcionamento da cidade. No entanto, as greves se decidem no âmbito jurídico, fortalecido pela concorrência entre os indivíduos sindicatos, indivíduos empresas, indivíduos governos, tomados como empresas em litígio. A força política de contestação dos sindicatos é, desta maneira, capturada pela máquina de Estado e reduzida em suas interferências no corpo social à questão do aumento do salário. Portanto, a figura da empresa se constitui pelas práticas diversas que a arranjam como modo de funcionamento que se propaga dispersivamente.

Costuma-se definir a empresa como “[...] transformador e intermediário de recursos [...]” (Richers, 1987:8), dentre eles os serviços, entre os quais situamos o transporte coletivo urbano. Por esse princípio de ação, a empresa delimita seu jogo político pelo enquadre a um modelo triádico de forças em interdependência. “A sua força se estabelece pela busca incessante do equilíbrio entre três partes ou *partidos* [grifo do autor] que necessitam da empresa para sobreviver e, portanto, a protegem, apesar de objetivos parcialmente conflitivos.” (Richers, 1987:13). São o proprietário, o empregado e o consumidor os três pontos que se ligam para formar o triângulo empresarial. Cada ângulo só existe em relação

aos outros dois. Trata-se de um jogo em que as peças diferenciadas estão inter-relacionadas em um mesmo tabuleiro ou quadra.

Ao nos referirmos ao modo empresarial, queremos indicar que não se trata de um modelo que se restringe ao triângulo. À medida que a triangulação funciona socialmente, ela não se limita às empresas como estabelecimentos à moda da fábrica. A empresa se edifica como modelo social autodeformante, como modo de organizar a vida em suas várias pertinências, tornando-as múltiplas empresas. No contexto do capitalismo empresarial, “[...] esse conjunto de ramificações, essa espécie de rizoma de instituições [...]” (Guattari & Rolnik, 2008:172) que constitui o Estado deve também se organizar, pensar e agir como uma série de empresas, para a propagação e sucesso do modelo. A santa família – empresário, empregado, consumidor – eleva-se como santíssima trindade que deverá reger a vida em qualquer canto, a qualquer hora.

A empresa, como organização social, não é a forma que, após o sucesso, torna-se modelo e, a partir daí, modula a vida. A modulação da vida em seus múltiplos territórios de existência perpassa a forma e o modelo, ela é o objeto e o meio de ação da perspectiva empresarial. Sem que se desenvolvam continuamente modos de viver empresariais por meio das modulações das ações, das afetividades, das inteligências, das sensibilidades e das lógicas, as linhas da pirâmide se desestabilizam em intensidades críticas e podem escapar às angulações empresariais. Sem os modos de vida empresariais, a forma e o modelo perdem seus sentidos, que passam a derivar no corpo social, possibilitando a construção de outros modos de agenciamento da vida coletiva. Apenas nessa deriva é possível pensar e construir outros modos de transporte coletivo na cidade, o que implica outros modos de trabalhar como motorista de ônibus. A dimensão da atividade, dos modos de trabalhar, é primordial nessa transformação, como discutiremos mais adiante.

Logo, combater a empresa não é tarefa simples, como já notam aqueles que não suportam a modelização empresarial. Não há empresa em si, como transcendência absoluta aos nossos modos de produzir a vida socialmente. Em vez da insistência em lançar gritos ao vento contra o inimigo no alto do céu ou da pirâmide, a problemática contemporânea das organizações sindicais nos indicam que é preciso, fundamentalmente, produzir a crítica aos modos de vida que se constituem pelas empresas. Desmontar o modo empresa e seu modelo, que perpassam as diversas formas de organização social – família, igreja, sindicato etc –, é construir outros modos de vida, sustentando os desvios em relação ao enquadramento triangular e os paradoxos decorrentes dessa luta. Trata-se, afinal, de avaliar e construir outras maneiras de viver e de lutar como vias de passagens para um coletivização que não esteja marcada pelo signo da empresa.

Movimentos Sociais: entre rodoviários e passageiros, o problema da representação política

Os movimentos sociais no campo do transporte coletivo urbano colocam em cena as questões que permeiam a sua constituição, configuram-se como meios de problematização das políticas vigentes. As lutas constituem-se por dilemas e impasses. É por meio desses próprios dilemas e impasses – apropriados do campo do transporte coletivo urbano, mas não meramente reprodução das contradições sociais, oportunizando que os sujeitos coletivos interfiram neles à medida que os tomam para si –, que se força a pensar outros modos da

política de transporte coletivo na cidade. Uma relevante complicação destas lutas por transporte coletivo urbano é a ruptura entre os movimentos dos trabalhadores, dentre eles os motoristas de ônibus, e os movimentos dos passageiros. A problematização desta separação entre movimentos é uma questão a se levantar para que não se estagnem as lutas em modelos programados e rearticulados pelo sistema político hegemônico.

Os movimentos de passageiros, principalmente estudantes, em manifestações públicas por questões relativas ao transporte coletivo iniciam-se pela manutenção ou redução do preço da passagem contra os sucessivos aumentos. Desenvolvem-se, a seguir, pelo reivindicar a anulação do pagamento individual pelo passageiro quando embarca na malha viária do ônibus urbano, nomeando-se esta situação reivindicada como gratuidade. Vale pontuar aqui que, com o termo desenvolvimento, não indicamos uma perspectiva progressista, mas um horizonte de produção e funcionamento que implica cortes e desvios próprios aos movimentos. Podem-se destacar, nos movimentos, diversas outras perspectivas de luta: há algumas décadas atrás, e mesmo nos dias atuais, os movimentos desenvolveram-se, por vezes, em destruições de bens das empresas privadas e do Estado, especialmente os ônibus, incendiados em várias ocasiões. Nestes desenvolvimentos, talvez o impasse crucial a que os movimentos de passageiros se veem confrontados atualmente seja o problema da representação política. O imenso número de pessoas que compõem os protestos nestes movimentos se dispersa quando o Estado convoca representantes para discutir e decidir as questões produzidas em meio à multidão. O problema da representação política é encarado diretamente pelos movimentos de passageiros, como veremos adiante, e está presente também entre os trabalhadores, embora estes ainda não tenham formulado sua crítica.²

Os movimentos dos trabalhadores do transporte coletivo urbano, organizados, sobretudo, em sindicatos de rodoviários, são bastante articulados, sedimentados numa história já reconhecida pelo Estado e pelas empresas de ônibus. Aí, os desafios se colocam de maneira relativamente diversa aos movimentos de passageiros, mas compostos por linhas problemáticas comuns a estes movimentos. Ao participarem dos conselhos da empresa pública, com direito a voto nas decisões a serem tomadas relativas à organização do trabalho, os motoristas se veem diante dos impasses da representação política. O que se coloca como um meio de diálogo entre o trabalhador e as empresas, estatal e privada, implica outros problemas, uma vez que a via representativa irá estabelecer impasses quanto aos interesses pelos quais se constroem as normas e objetivos da organização do transporte coletivo urbano. O que está em jogo são interesses privados dos sujeitos escolhidos como representantes? São interesses de toda a categoria de rodoviários envolvida? São interesses do grupo que venceu as eleições do sindicato? Em meio a essa série de questionamentos, surgem as desilusões quanto ao movimento sindical, enquanto vários sindicatos se formam disputando a arena política estabelecida. Estas questões apontam ainda no sentido de que o diálogo não possui espaço ideal e definitivo para acontecer. Os próprios meios de diálogo implicam um movimento de construção diante das problemáticas relativas aos processos de produção do transporte coletivo urbano.

2

Sobre a composição de movimentos políticos de passageiros de ônibus, enfocando, sobretudo o processo de constituição dos sujeitos militantes, pode-se ler Gomes e Maheirie (2011) discutindo o Movimento Passe Livre na cidade de Florianópolis. Aí se ressaltam os aspectos socioafetivos na construção dos meios de ação política, de maneira que ambiguidades e contradições figuram como eixo de desenvolvimento das movimentações políticas.

Esta situação dos movimentos sociais nos conduz à visada de que os rumos dos movimentos não são estabelecidos de uma vez por todas, nem tendem para uma única direção cabal, mas configuram-se sempre fragmentários e dispersivos em seus efeitos e modos de ação, habitando problemáticas. Tal multiplicidade nos movimentos sociais implica que possam produzir-se pelo questionamento das práticas em seu próprio exercício de luta. Eis o que nos parece o maior desafio: a ética pela construção do movimento, a invenção e a sustentação de territórios de lutas pela problematização das próprias políticas implicadas nos movimentos.

Processo de Trabalho

A dimensão da atividade produtiva, a gestão profissional cotidiana operada pelos diversos trabalhadores e a experiência do transporte coletivo urbano pelos processos de trabalho em construção são, por estes impasses vividos pelos movimentos, deixadas de lado. Essa passagem crucial entre a organização do trabalho e os movimentos sociais acaba por perder-se nas mesas de negociação entre representantes. Tal situação provoca a pensar a construção dos espaços de gestão coletiva para além dos modos já consolidados: este é um horizonte de luta que se pode vislumbrar. Afinal, como se pode sustentar uma gestão integralmente pública do transporte coletivo urbano por trabalhadores e passageiros?

Levando adiante esta indagação, fazemos coro com Schwartz (2008), para quem o trabalho de Karl Marx – cuja influência nos movimentos sociais é bastante significativa, se não tornada principal em diversos casos – desenvolve conceitos em uma filosofia instalada na história, de tal modo que o trabalho é tomado como um “objeto privilegiado”, incontornável por sua problematização histórica e não pela referência a universais do mundo das ideias. Schwartz propõe, a partir das apropriações do pensamento de Marx e dos limites tanto deste pensamento quanto de seus desenvolvimentos nas práticas militantes, a possibilidade do trabalho funcionar como “matéria estrangeira” à filosofia, como perturbação ao pensamento desde a dimensão concreta do trabalho em suas variações singularizantes.

E a questão que é possível se colocar após a inauguração marxista: o trabalho como *objeto* [grifo do autor] não corre o risco de sufocar o trabalho como *matéria estrangeira* [grifo do autor]? É preciso ou não passar pela atividade do homem em primeira pessoa, na singularidade relativa dos seus debates locais, com seu meio humano, técnico, com as normas e as determinações abstratas que o enquadram? Ou essas determinações abstratas, com sua visão de subordinação do trabalhador à circulação alargada do capital, antecipam tudo o que há para dizer de essencial nas situações de trabalho, o resto sendo somente um resíduo ao qual o “gerador” de conceitos ou de palavras de ordem pode permanecer indiferente? (Schwartz, 2008:39)

É perspectivando esse horizonte de problematização e luta coletiva que seguimos a consideração da atividade de trabalho em relações tensionantes com a dimensão dos processos de produção – desde a retomada crítica deste conceito pela esquizoanálise (Deleuze & Guattari, 2010). O percurso que engajamos visa incitar a análise dos processos de trabalho em transporte coletivo urbano como dimensão que as lutas sociais em questões de circulação pela cidade precisam atravessar. Para estabelecer cruzamentos que ampliem as forças contestatórias em processos produtivos de novos meios políticos, a questão da atividade de

trabalho aparecerá como essencial em dispositivos de gestão abertos às variações do corpo urbano. Isto para que não se aquiete a luta social na contestação e no protesto isolados das forças produtivas organizadas.

A consideração dos processos de trabalho como determinados historicamente e relacionados às estruturas sociais e às lutas coletivas é operada por Marx (1985), que conceitua o trabalho como apropriação das forças da natureza em forças humanas, compondo o humano em um mesmo movimento pelo qual se produz e se transforma a própria natureza, desenvolvendo suas forças. A partir daí, define-se o processo de trabalho como atividade adequada a um fim. O fim do trabalho é o valor de uso dos produtos do trabalho, que não se estagna como produto, mas pode participar como meio para outras produções. Desta maneira, diferentes meios de trabalho são conectados entre si, compondo modos ou regimes de produção social. Em Marx, a finalidade do trabalho é a composição dos meios de produção coletiva. É a própria multiplicidade de usos que está em jogo na valoração do trabalho. Todavia, no regime capitalista de produção social, o valor de uso é abstraído em valor de troca ao entrar em jogos de modulação comparatória por um sistema de equivalência geral. A multiplicidade variante de usos é reduzida à via única de valor monetário que irá propiciar a comparação entre produtos a partir de uma transcendência valorativa representacional, o capital.

O processo de trabalho implica a criação de um meio de trabalho, uma coisa ou um complexo de coisas que se inserem entre o trabalhador e seu objeto. O meio de trabalho corresponde às coisas da natureza apropriadas, transformadas e retomadas em outras produções pelo trabalhador. É por este meio que se forjam o objeto de trabalho e o trabalhador, que “[...] desse modo faz de uma coisa da natureza órgão de sua própria atividade, um órgão que acrescenta a seus próprios órgãos corporais, aumentando seu próprio corpo natural.” (Marx, 1985:213). Os meios de trabalho se desenvolvem como condições que vão possibilitar o desenvolvimento dos processos de trabalho.

O objeto de trabalho são as matérias em que opera o trabalho, o que se transforma durante a atividade. O objeto de trabalho, que é a própria transformação pela atividade, se torna produto ao concretizar o trabalho em valor e função. “O que se manifestava em movimento, do lado do trabalhador, se revela agora qualidade fixa, na forma de ser, do lado do produto.” (Marx, 1985:215). Mas o produto é uma metaestabilidade em relação aos processos, não extinguindo-os, mas desenvolvendo-os, multiplicando-os, fazendo-os derivar e se enredar em outros processos. Por vezes, o produto entra em outras atividades, torna-se meio de trabalho, uma condição para outras produções. Suas valorações e funcionalidades entram em outros jogos de produção, outros processos de trabalho, compondo outros valores e funções. O objeto do trabalho é, fundamentalmente, a transformação das forças e das matérias que as condicionam.

Mas o próprio objeto é força, expressão de uma força. E é por isso que há mais ou menos afinidade entre o objeto e a força que dele se apodera. Não há objeto (fenômeno) que já não seja possuído, visto que, nele mesmo, ele é, não uma aparência, mas o aparecimento de uma força. Toda força está, portanto, numa relação essencial com outra força. O ser da força é o plural; seria rigorosamente absurdo pensar a força no singular. [...] Só da força se pode dizer que seu ser refere-se a uma outra força. (Deleuze, 1976:5)

Marx não desconsidera a historicidade do trabalho ao pensá-lo como processo passando as diversas formações sociais determinadas. A incessante transformação implicada no processo de trabalho é a força que atravessa as formas históricas, para constituí-las e desmontá-las. Pelo conceito de processo de trabalho, pode-se desenvolver uma análise crítica que coloque em questão a dicotomia entre a concretude da luta de classes situada na sociedade capitalista e a abstração do capital como transcendente do trabalho, para deslocar as definições das lutas coletivas.

A Atividade nos Processos de Trabalho: analítica do capitalismo em questão

Schwartz (2008) discute o marxismo, a partir do conceito de processo de trabalho, por meio das práticas analíticas do trabalho desenvolvidas em torno do conceito de atividade, produzido em ergonomia. Pergunta-se, em meio ao tensionamento conceitual entre processo de trabalho e atividade de trabalho como duas ferramentas de análise em questão, se o trabalho situado, a atividade concreta, o trabalho produtor de valores de uso, não é deixado de lado quando se prima, para desenranhar o modo de funcionamento do capital, pelo contexto histórico do capitalismo na produção do valor de troca. “Até que ponto essa perspectiva genérica encontra as *dramáticas da atividade de trabalho* [grifo do autor] como uma dimensão da vida humana que recomeça em permanência [...]?” (Schwartz, 2008:40).

Provoca-se, assim, as tradições marxistas em sua programática revolucionária pela emergência do conceito de atividade na análise do trabalho. Os modelos marxistas de transformação social e superação do capitalismo hegemonicamente baseiam-se na conscientização da luta de classes entre proletário e burguês, mão-de-obra e donos dos meios de produção, empregado e patrão, oprimido e opressor, trabalhador e empresário. Por esta via, propõe-se a união dos proletários em um polo opositor aos poderes dos patrões, a associação da classe trabalhadora fazendo frente às imposições da classe burguesa dominante. O objetivo nesta perspectiva política é a tomada do poder estabelecido, do Estado entendido como objeto de disputa. Destê modo, a figura da classe se sobrepõe à problematização das lutas no desenvolvimento do marxismo (Foucault, 2010), de maneira que o marxismo passa a operar predominantemente no jogo do Estado, como Partido Comunista.

[...] o marxismo não pôde funcionar sem a existência de um partido político. O fato de que o marxismo não pôde funcionar sem a existência de um Estado que tinha necessidade dele como filosofia é um fenômeno raro, que jamais tinha se manifestado antes no mundo ou na sociedade ocidental. [...] O Partido transforma a multiplicidade de vontades individuais em uma vontade coletiva. E, por essa transformação, ele constitui uma classe como sujeito. Em outros termos, ele constitui uma espécie de sujeito individual. É assim que se tornou possível a ideia de proletariado. (Foucault, 2010:192-206)

A luta pelo poder, tomado como objeto distinto dos sujeitos em luta, seria tão somente continuidade dos jogos capitalistas, disputa entre indivíduos ou empresas. Nietzsche já apontava, no século XIX, para a fragilidade e a reatividade produzidas pela concepção de luta que, em vez de afirmar uma ruptura na produção dos modos de vida capitalísticos, endossa uma aliança desejante com os valores constituídos por este modo de viver (Deleuze, 1976). Nietzsche critica ainda a oposição binária, que atualiza um certo modo de relação entre senhor e escravo, afirmando que a relação de forças é sempre múltipla. “Não se trata de negar a força

que manda ou que difere da que manda. A negação é apenas um conceito secundário, um pálido contraste nascido da própria afirmação.” (Deleuze, 1976:17).

O que importa é afirmar principalmente outros modos de produção, em vez de investir o afrontamento reativo contra o patrão como indivíduo; afrontamento este que faz ainda o mesmo caminho da exploração capitalista, o mesmo sentido deste em direção oposta. Trata-se, então, de pensar o plano de produção das relações entre patrão e empregado, o processo de constituição destes corpos distintos e seus modos de luta nessa constituição, para que se possam inventar outros rumos para a produção e a luta sempre coletivas. Sendo assim, é a produção de novos valores que está em jogo para Nietzsche nas lutas disruptivas e criadoras, e não a conquista de valores estabelecidos pelas formas de poder vigentes.

Cabe lembrar que, já em Marx, essa dicotomia entra em questão, uma vez que se considera que as classes se constituem pela luta, como formas que se assumem no jogo de forças sempre múltiplas. Entende-se que o marxismo nos rumos hegemônicos que assumiu – pois há que se considerar que existem vários marxismos – e que são criticados por Nietzsche e questionáveis desde o trabalho filosófico de Marx, acaba por formar uma aliança subterrânea com o capitalismo em suas formações, como o taylorismo. “[...] a cultura dominante (incluindo a concepção marxista) não apresenta de fato nenhum modelo positivo de trabalhador, como produtor atual, não futuro, capaz e [*sic*] de refletir sobre sua condição de explorado e de alienado, de produzir respostas no plano da consciência individual ou a nível da consciência de pequeno grupo.” (Oddone, Ré & Briante, 1981, citado por Schwartz, 2008:41).

Schwartz (2008) desenvolve a crítica ao marxismo por entender que, em Marx, acaba-se por investir a indiferença em relação às multiplicidades intrínsecas à atividade, tomando-se o trabalho como conceito abstrato. Ao opor-se o concreto da atividade à abstratação do trabalho no contexto capitalista, desde Marx a Schwartz, pode-se encaminhar uma diferenciação entre o processo de trabalho transcendental e o trabalho transcendente no capitalismo. O transcendente não é o transcendental (Deleuze, 2004), pois o plano transcendente se forma como dimensão dos produtos acabados, sujeitos e objetos, enquanto o plano transcendental é o próprio plano de produção escapando incessantemente a todo transcendente, a toda realidade como coisas prontas, considerando a primazia dos movimentos de criação e transformação por afirmar a imanência do transcendental. Deleuze & Guattari (2010, 1997) argumentam que é preciso pensar a produção do capital, do valor de troca, para além do plano representacional que o transcendente instaura, o que Schwartz (2008) identifica como abstrato em oposição ao concreto da atividade.

Para não tomar a dicotomia entre concreto e abstrato no trabalho como binarização nulificadora, manejada pela própria máquina capitalista na oposição entre planejamento e execução do trabalho, entre pensamento e ação, entre organização do trabalho e corpo de operadores, é preciso abordar, acompanhando Deleuze & Guattari (2010, 1997), o capitalismo no plano da produção como uma conjunção generalizada dos fluxos de atividade abstraídos e não como plano abstrato naturalizado em homogeneidade. É neste sentido que se afirma que “O capital não é uma categoria abstrata. [...] Sua função é de assumir o registro, a regulação, a sobrecodificação das formações de poderes próprios às sociedades industriais desenvolvidas, das relações de força e dos fluxos relativos ao conjunto das potências econômicas do planeta.” (Guattari, 1987:191). O capitalismo como modo de funcionamento do corpo coletivo consiste numa conexão globalizante das mais variadas atividades situadas no campo social, sendo a lógica da equivalência geral do capital a linha hegemônica pela qual

se tece tal conexão atualmente, mas que não estabelece esta de uma vez por todas. É necessário, portanto, sustentar o paradoxo dos processos de trabalho como universais e contingentes, concretos e abstratos, para fazer frente ao transcendente valorativo que a própria produção capitalista produz em modos de vida. Desta maneira, a transformação dos modos de produção não aparece como abstração idealizada pela negação da atividade tomada como concreção do trabalho, mas acontece imanente à própria atividade coletiva.

A Gestão da Luta

O problema que se transita é o de inventar um modo de luta que aliance a perspectiva da produção social global e a dimensão micropolítica da atividade que, insistimos, é crucial ao desenvolvimento das lutas coletivas em novos espaços da política. A conflitualidade que marca o desenvolvimento da atividade de trabalho atravessa as lutas entre as formas constituídas de poder, abalando-as constantemente, assim como são atravessadas por estas. Os conflitos entre passageiros, motoristas, empresários e governantes, que ganham corpo no dia a dia de trabalho, são fundamentais às lutas coletivas, são a fonte da política na produção do transporte coletivo urbano. Sendo essa conflitualidade imanente ao trabalho bastante ignorada pelas organizações de luta social, acaba-se por produzir a dicotomia entre luta dos rodoviários e luta dos estudantes ou passageiros. A problematização que se provoca aqui, entretanto, não prima por buscar compreender o porquê disso, mas intervir, experimentar e interferir nas adjacências dessas lutas, pois em seus limites, em suas bordas, acabamos por encontrar o termo disjuncto da luta, de maneira a poder reconectar as lutas por transporte coletivo urbano por meio das questões que permeiam sua própria produção.

Pode-se indicar, ainda, que a separação e confrontação opositora entre a gestão empresarial e a gestão conjunta dos trabalhadores e usuários não coloca necessariamente em questão os modos de gestão, que é preciso debater em seus modos de funcionamento para inventar outras práticas produtivas, outras atividades de organização. O combate à gestão empresarial não garante a criação e sustentação de outros modos de gestão, sendo esta criação e sustentação desafio no desenvolvimento das lutas coletivas. A gestão do transporte coletivo urbano, sob comando dos empresários, já organiza e engloba a gestão dos usuários, pelos sistemas de atendimento ao consumidor, e a gestão dos trabalhadores, pelas negociações com os movimentos sindicais. A possibilidade de romper com a gestão capitalista dos meios de transporte não se faz, essencialmente, pela decapitação do empresário constituído como indivíduo, mas pelo desenvolvimento das forças produtivas em modos de gestão divergentes à lógica do capital. Trata-se de um movimento a se inventar constantemente, incessantemente. Somos conduzidos a afirmar que “[...] funcionar como categoria leva a nunca singularizar, leva, portanto, a evitar as dramáticas sempre parcialmente locais, individuais, os cadinhos onde estão em jogo permanentemente as contradições de nossa história [...]. Atribui-se às categorias uma disposição ao agir homogênea e coerente que não se encontrará jamais nesse estado nos seres históricos reais.” (Schwartz, 2011:150).

O movimento de invenção, de heterogeneização, é a própria política. A atividade é indispensável à construção de um corpo vivo de trabalho, que se inventa incessantemente para lidar com as variações nos jogos de força de produção do real, afirmado como luta política. Apartar a atividade de trabalho do embate político, encontrando o inimigo fora dela e forjando um ego como ilusão de unidade, totalidade e poder tomado como propriedade constituída é

entrar no jogo disciplinar que se almeja contestar, é evitar questionar os modos de produção que se colocam sobretudo no cotidiano, nas relações de trabalho. O esquema disciplinar, elucidado por Foucault (2009), encerra uma disjunção exclusiva entre produção e política, entre criação e luta, que as resistências encerradas em corpo fechado, forçado à homogeneização, à hierarquização, à disputa pelo poder, em categoria, não superam e, mais, reforçam, apoiam e conservam. Sendo assim, a questão que a construção do corpo de trabalho envolve é afirmar sua consistência pela abertura aos múltiplos desenvolvimentos da gestão coletiva, desmontando os jogos de disputa por poder objetivado, dado e pronto, cujo propósito seria unicamente conquistar e manter. A vitalidade do corpo é sua potência de luta criativa, desenvolvendo territorialidades de trabalho afirmadas pelas desterritorializações dos modos demarcados de produção, gestão e luta social.

O esquerdismo, a contestação dos poderes e valores estabelecidos, hegemônicos e dominantes, não se concentra afinal, definitivamente, em terrenos estabelecidos historicamente. A luta se faz pelos movimentos de fuga, pela afirmação e sustentação das desterritorializações e descodificações em curso no corpo social, pelos movimentos de criação de outros modos de subjetividade tramando outras políticas coletivas. Entre atividade produtiva e modos de subjetividade, ou se rompe tal dicotomia, ou se endossará, apesar das reações e contestações, a armadilha que se quer combater. Em nossas conversas com motoristas, o que se expressa é que as vias de luta pela atividade tensionam os marxismos tornados fórmulas morais de salvação num paraíso da igualdade e que acabam por engendrar dicotomizações e pontos de bloqueio à expansão e desenvolvimento das lutas. Estas outras políticas em construção, que procuramos acompanhar em ensaio, apesar de ainda bastante dispersas, perfazendo-se no decorrer das lutas dos estudantes passageiros e dos motoristas em atividade, podem engatar-se nos cruzamentos inesperados que podem forjar entre si pela cidade a fora.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Baptista, Luis Antonio dos Santos. (2001). A fábula do garoto que quanto mais falava sumia sem deixar vestígios: cidade, cotidiano e poder. Em Ira Maria Maciel (Org.), *Psicologia e Educação: novos caminhos para a formação* (pp. 195-209). Rio de Janeiro: Ciência Moderna.
- Barros, Maria Elizabeth Barros de. (1995). Estado e Sociedade Moderna: Uma Análise Genealógica. *Revista do Departamento de Psicologia – UFF*, 7(2-3), 31-43.
- Clot, Yves. (2006). Vygotski: para além da Psicologia Cognitiva. *Pro-Posições*, 17(2), 19-30.
- Deleuze, Gilles. (1976). *Nietzsche e a Filosofia*. Rio de Janeiro: Ed. Rio (Original Publicado em 1962).
- Deleuze, Gilles. (1992). *Conversações: 1972-1990*. São Paulo: Ed. 34 (Original Publicado em 1990).
- Deleuze, Gilles. (2004). Imanência: uma vida... *Terceira Margem*, 11, 160-164 (Original Publicado em 1995).
- Deleuze, Gilles., & Guattari, Félix. (1997). *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia* (Vol. 5). São Paulo: Ed. 34 (Original Publicado em 1980).
- Deleuze, Gilles., & Guattari, Félix. (2010). *O anti-édipo: capitalismo e esquizofrenia 1*. São Paulo: Ed. 34 (Original Publicado em 1972-1973).
- Foucault, Michel. (1995). O Sujeito e o Poder. Em Paul Rabinow, & Hubert Dreyfus (Orgs.), *Michel Foucault, uma trajetória filosófica: para além do estruturalismo e da hermenêutica* (pp. 231-249). Rio de Janeiro: Forense Universitária (Original Publicado em 1982).
- Foucault, Michel. (2008). *Nascimento da biopolítica: curso dado no Collège de France (1978-1979)*. São Paulo: Martins Fontes (Original Publicado em 2004).
- Foucault, Michel. (2009). *Vigiar e punir: nascimento da prisão* (36ª ed). Petrópolis, RJ: Vozes (Original Publicado em 1975).
- Foucault, Michel. (2010). Metodologia para o Conhecimento do Mundo: como se Desembaraçar do Marxismo. Em Michel Foucault, *Repensar a política* (pp. 186-210). Rio de Janeiro: Forense Universitária (Original Publicado em 1978).
- Gomes, Marcela. A., & Maheirie, Katia. (2011). Passe Livre Já: participação política e constituição do sujeito. *Psicologia Política*, 11(22), 359-375.
- Guattari, Félix. (1987). O capital como integral das formações de poder. Em Félix Guattari, *Revolução Molecular: pulsações políticas do desejo* (3ª ed.) (pp. 191-210) São Paulo: Brasiliense (Original Publicado em 1979).
- Guattari, Félix. (2004). *Psicanálise e transversalidade: ensaios de análise institucional*. Aparecida, SP: Idéias & Letras (Original Publicado em 1972).
- Guattari, Félix., & Rolnik, Suely. (2008). *Micropolítica: cartografias do desejo* (9ª ed). Petrópolis, RJ: Vozes (Original Publicado em 1986).
- Marx, Karl. (1985). *O Capital: crítica da economia política (Vol. 1; Tomo 1)* (2ª ed). São Paulo: Nova Cultural (Original Publicado em 1867).
- Montero, Maritza, & Dorna, Alejandro. (1993). La psicología política: una disciplina en la encrucijada. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 25(1), 7-15.

- Neves, José Mário d'Avila. (2013). *O Trabalho na Perspectiva da Atividade: dos Paradoxos da Gestão à Gestão Paradoxal*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Prado, Marco Aurélio Máximo. (2001). Psicologia Política e Ação Coletiva: notas e reflexões acerca da compreensão do processo de formação identitária do “nós”. *Revista Psicologia Política, 1*(1), 149-172.
- Richers, Raimar. (1987). *O que é empresa*. São Paulo: Brasiliense.
- Silva, Alessandro Soares da. (2012). A Psicologia Política no Brasil: lembranças e percursos sobre a constituição de um campo interdisciplinar. *Revista Psicologia Política, 12*(25), 409-426.
- Schwartz, Yves. (2008). O trabalho numa perspectiva filosófica. Em Izumi Nozaki (Org.), *Educação e trabalho: trabalhar, aprender, saber* (pp. 23-46). Campinas, SP: Mercado de Letras.
- Schwartz, Yves. (2011). Manifesto por um ergoengajamento. Em Pedro Fernando Bendassoli, & Lis Andrea Pereira Soboll (Orgs.), *Clínicas do trabalho: novas perspectivas para compreensão do trabalho na atualidade* (pp. 132-166). São Paulo: Atlas.
- Zamboni, Jésio., & Barros, Maria Elizabeth Barros de. (2013a). O desejo do motorista de ônibus: esquizofrenia e paranoia situadas. *Lugar Comum, 41*, 195-211.
- Zamboni, Jésio., & Barros, Maria Elizabeth Barros de. (2013b). Uma videografia dos processos de formação pelo trabalho do motorista de ônibus urbano. Em Aristóteles de Paula Berino, & Maria da Conceição Silva Soares (Orgs.), *Educação e imagens II: currículos e dispositivos de produção e circulação de imagens* (pp. 290-315). Petrópolis, RJ: De Petrus et alii; Rio de Janeiro: FAPERJ.

- Recebido em 13/09/2013.
- Revisado em 05/12/2013.
- Aceito em 08/04/2014.