

# Desenvolvimento da afetividade, das emoções e dos sentimentos humanos no (e fora do) trabalho: uma questão de saúde coletiva e segurança pública<sup>1</sup>

Development of human affect, emotions and feelings in (and out of) work: a matter of public health and safety

## Anselmo Lima

Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Departamento de Letras. Pato Branco, PR, Brasil.  
E-mail: selmolima@hotmail.com

## Resumo

Com base na teoria da atividade reguladora, apresentamos, discutimos e analisamos um problema de trabalho e de saúde coletiva há décadas enfrentado por condutores de trem franceses. Empregamos dados transcritos existentes em obras de Le Guillant e Clot e aproveitamos o ponto de vista desses autores, mas - ao mesmo tempo - nele introduzimos complementos e ajustes que julgamos necessários para uma compreensão mais profunda e precisa do problema em questão. Nossos resultados dizem respeito à dinâmica do desenvolvimento da afetividade, das emoções e dos sentimentos humanos no (e fora do) trabalho. Nosso objetivo é mostrar que a afetividade, as emoções e os sentimentos se ligam indissolúvelmente à dinâmica da atividade humana, em um processo de desenvolvimento subjetivo que não se desvincula do constante processo dialógico de apropriação e (re)apropriação de instrumentos de trabalho - sejam eles técnicos ou semióticos - e que, por isso mesmo, pode envolver sérias questões não só de saúde coletiva, mas também de segurança pública.

**Palavras-chave:** Afetividade; Emoções; Sentimentos; Saúde Coletiva; Segurança Pública.

## Correspondência

Via do Conhecimento, km 01, Fraron.  
Pato Branco, PR, Brasil. CEP 85503-390.

<sup>1</sup> Agradecemos ao CNPq, à CAPES e à FULBRIGHT por financiamentos que têm tornado possível a realização deste e de outros estudos relacionados.

## Abstract

Based on the theory of regulating activity, we present, discuss and analyze a labor and health problem which French train drivers have been facing for decades. We employ existing data available in the work of Le Guillant and Clot and take into due consideration the viewpoint of these authors, but - at the same time - we introduce complements and adjustments which we consider necessary for a deeper and more precise understanding of the problem under scrutiny. Our results relate to the dynamic development of human affect, emotions and feelings in (and out of) work. Our goal is to demonstrate that affect, emotions and feelings are inextricably bound to the dynamics of human activity, in a process of subjective development that is connected with the constant dialogic process of appropriation and (re) appropriation of tools - be they technical or semi-otic - and that, for this reason, this process may involve serious issues not only of health but also of public safety.

**Keywords:** Affect; Emotions; Feelings; Public Health; Public Safety.

## Primeiras palavras

Nosso objetivo neste artigo<sup>2</sup> é mostrar: 1) que a afetividade, as emoções e os sentimentos humanos se ligam indissolúvelmente à dinâmica da atividade, em um processo de desenvolvimento integral do sujeito; 2) que esse processo de desenvolvimento integral do sujeito não se desvincula do constante processo dialógico de apropriação e (re)apropriação de instrumentos, sejam eles técnicos ou semióticos; e 3) que sérias questões de saúde coletiva e segurança pública podem estar em jogo nesse processo de desenvolvimento subjetivo.

Para isso, nosso texto está organizado em três partes: 1) apresentação de um problema de trabalho e saúde coletiva há décadas enfrentado por condutores de trem franceses, conforme relatado por Le Guillant (2006) e Clot (2008; 2010); 2) apresentação de uma análise crítica do problema com base na teoria da atividade reguladora (Lima, 2010a; 2010b; 2013a); e 3) apresentação de considerações finais acerca da dinâmica do desenvolvimento da afetividade, das emoções e dos sentimentos humanos no (e fora do) trabalho, o que - especialmente no caso dos condutores de trem - diz respeito a sérias questões de saúde coletiva e segurança pública.

## Apresentação de um problema de trabalho e saúde coletiva há décadas enfrentado por condutores de trem franceses

Para Le Guillant (2006), a solidão e o isolamento têm grande impacto sobre a saúde coletiva dos condutores de trem da *Société Nationale de Chemins de Fer* (SNCF).<sup>3</sup> Nesse sentido, o autor menciona o testemunho de um condutor de trem sobre seu trabalho na cabine de condução: “meus olhos permanecem abertos [...], mas não estou lá [...], estou pensando em uma porção de coisas [...]. Na verdade, não estou lá. Não estou no trabalho. Os reflexos e o hábito estão em ação, mas eu estou em outro lugar” (Le Guillant, 2006, p. 170).

<sup>2</sup> Este estudo foi primeiramente apresentado e discutido na mesa-redonda “Clínica da atividade e o desenvolvimento dos afetos no trabalho” do “2º Colóquio Internacional de Clínica da Atividade” realizado em Natal-RN, Brasil, no período de 22 a 25 de outubro de 2013.

<sup>3</sup> Trata-se da companhia ferroviária que opera na França em nível nacional.

Para Clot (2008; 2010), o mais difícil para o condutor de trem na situação descrita por Le Guillant não é o que ele deve fazer e tampouco o que ele faz. O mais difícil é “estar lá sem estar lá”. Segundo Clot, essas observações de Le Guillant, feitas originalmente em 1966, mostram que o sujeito da atividade é a sede de contradições vitais às quais ele procura dar uma significação. O autor afirma ter encontrado, ao longo de suas próprias pesquisas com condutores de trem do subúrbio parisiense, o mesmo fenômeno da **presença** e da **ausência simultâneas** na cabine de condução. Para ele, trata-se de uma situação **dolorosamente** vivenciada pelos condutores de trem do subúrbio e, para compreendê-la, deve-se vincular a análise às particularidades da condução do trem, pois se trata de uma atividade específica, que em si mesma comporta as condições das ausências vivenciadas pelos condutores (Clot, 2008, p. 86-87; 2010, p. 101).

Aproveitando o ponto de vista inicial desses autores, apresentaremos a seguir uma análise desse problema com base na teoria da atividade reguladora (Lima, 2010a; 2010b; 2013a). Pretendemos mostrar, de outro ponto de vista, o quanto é verdadeira a ideia de que **o sujeito da atividade é a sede de contradições vitais às quais ele procura dar uma significação**.

## Apresentação de uma análise do problema a partir da teoria da atividade reguladora

Vamos iniciar nossa análise apresentando dados fornecidos pela obra *Trabalho e poder de agir* (Clot, 2008, p. 90; 2010, p. 105). Trata-se de um diálogo transcrito entre dois condutores de trem: o primeiro, (A), é experiente e o segundo, (B), é menos experiente:

*A: No subúrbio facilmente adquirimos automatismos. É então preciso trabalhar de forma ainda mais inteligente que em outros lugares. Com a tração cortada e o deslocamento apenas com a aceleração adquirida, temos o gesto econômico. Eu me libero ao desarmar os disjuntores. Desfaço-me de um montão de coisas para estar disponível. Sinto um **prazer** danado em acertar bem o arranque. Depois deixo*

*deslizar sem uma única freada. Tenho meu **prazer** desse jeito. Quando não consigo é porque estou cansado e um pouco aborrecido. Contra a rotina e o automatismo que nos vão destruindo lentamente, é necessário estabelecer para si um objetivo. No subúrbio, temos de conduzir com automatismos sem automatismo.*

*B: O espírito se vai. Para permanecer presente, procuro frear no último instante, escolhendo meus pontos de referência nos extremos. Dessa maneira, consigo ficar no trem. Eu me faço **medo** para manter-me no trabalho. Às vezes, temos de nos torturar um pouco para não cairmos na modorra. Isso te desperta e você recomeça.*

*A: Eu não me faço mais **medo**. Com a idade, economizo em tudo: nos gestos, no **medo**, no estresse. Eu relaxo. Com a prática do ofício, você não se senta mais sobre uma cadeira, você se senta em uma poltrona. Não tenho necessidade do **medo**. Simplifiquei ao máximo. É a prática do ofício. Não mexo em nada. Dou a partida a 60 km/h, em vez de circular a 70 km/h, que é a velocidade autorizada. Sirvo-me do perfil da linha, em vez de circular em sanfona. Se o dispositivo de controle de velocidade (VI) não foi acionado uma só vez, então fiz um bom trabalho. É essa a qualidade do meu trem. Eu me sirvo do perfil. Faço disso um esporte. Se não gostarmos disso, não é mais possível. A frenagem é a única coisa que controlamos. É o único **prazer** que nos resta. É por causa dela que ainda estamos lá. No dia em que não a tivermos mais, acredito que precisaremos parar.*

Logo de início vamos afirmar que, quanto às práticas de condução de trens dos dois condutores, estamos diante do fenômeno denominado atividade reguladora (Lima, 2010a; 2010b; 2013a). Sua manifestação corresponde justamente a um processo de oscilação do sujeito entre dois extremos contraditórios ou, em outras palavras, entre duas atividades rivais: no caso dos dois condutores, de um lado, a atividade de condução do trem que tem por objetivo **garantir o cumprimento do horário**; de outro, a atividade de condução que, nas circunstâncias “relativamente estáveis” (Bakhtin, 2003) já relatadas, tem por objetivo **garantir a segurança**. Conforme pudemos constatar em estudos anteriores

(Lima, 2010a; 2010b; 2013a), no princípio, essa oscilação reguladora é brusca e de grande amplitude. Entretanto, com o passar do tempo e com a repetição da(s) atividade(s) em circunstâncias relativamente estáveis, essa oscilação vai se tornando tão discreta e de tão pequena amplitude que parece desaparecer.

Eventualmente, essa oscilação pode, **por um momento**, efetivamente chegar a desaparecer quando, após um **curto-circuito** entre as duas tendências opostas (Vigotski, 1999, p. 270-271), as duas atividades se fundem em uma só, do que se origina uma terceira, diferente das duas primeiras e que estabelece entre elas um compromisso: nem só garantia da segurança e nem só cumprimento do horário, mas as duas coisas ao mesmo tempo: em uma oscilação constante entre a aceleração e a desaceleração, os condutores de trem buscam encontrar **uma** velocidade ideal para responder às circunstâncias nas quais se encontram, sem que haja a necessidade constante de acelerações e desacelerações, evitando-se “circular em sanfona”, como diz o condutor mais experiente. Quando conseguem, ocorre o fenômeno da **catarse** (Vigotski, 1999, p. 269-273), o qual é responsável pelo **prazer** de que fala o condutor de trem mais experiente: “Sinto um *prazer* danado em acertar bem o arranque”, “tenho meu *prazer* desse jeito” e “a frenagem é a única coisa que controlamos.<sup>4</sup> É o único *prazer* que nos resta”.

Como isso se verifica de modo mais claro no caso dos condutores de trem? A princípio, a submissão do condutor às circunstâncias nas quais se encontra o obriga a conduzir o trem tendo em vista unicamente a segurança em detrimento do cumprimento do horário: o maquinista conduz o trem com velocidade reduzida, isto é, desacelerado. Isso faz com que ele, com o tempo, alijado de sua iniciativa, venha a estar de corpo presente, mas de espírito ausente na cabine de condução, o que põe a perder a segurança que inicialmente se imaginava garantir por meio de uma velocidade reduzida: “o espírito se vai”, diz o condutor de trem menos experiente.

Essa tomada de consciência lança o condutor ao extremo oposto. Com o objetivo de garantir agora

não só a presença de seu corpo na cabine, mas também a presença de seu “espírito”, o condutor passa a conduzir seu trem com velocidade mais alta, acelerado. Esse extremo corresponde ao da garantia, isto é, do cumprimento dos horários em detrimento da garantia da segurança. Nesse sentido, diz uma vez mais o condutor menos experiente: “para permanecer presente, procuro frear no último instante”, “dessa maneira, consigo ficar no trem”, “eu me faço *medo* para manter-me no trabalho”.

Esse esforço para permanecer na cabine é extremamente custoso e estressante para o condutor de trem. Por essa razão, sem perder o objetivo de permanecer na cabine, com o tempo, o condutor começa a buscar se economizar cada vez mais. Isso se confirma a partir do que diz seu colega mais experiente, o qual indica ter alcançado o auge desse processo: “Eu não me faço mais medo. Com a idade, [me] economizo em tudo: nos gestos, no medo, no estresse. Eu relaxo”.

Cabe perguntar: como chegou a isso? Como em algum momento precisou “fazer medo” a si mesmo e agora não precisa mais? Antes de apresentar uma resposta para essas perguntas, é preciso fazer um percurso analítico que não trata de imediato da questão do medo. A amplitude ou a brusquidão da oscilação entre os dois extremos contraditórios vai gradativamente diminuindo até que parece desaparecer. Isso quer dizer que após o “susto” do primeiro medo que “se fez” o condutor em um primeiro ciclo de aceleração-desaceleração, ele passa gradativamente a:

- 1) acelerar o trem até a velocidade máxima permitida, freando o trem em um momento cada vez mais distante do “último instante” (nesse caso a amplitude da oscilação diminui gradativamente, mas se mantém sua brusquidão); ou
- 2) acelerar o trem até velocidades cada vez mais baixas, sempre freando “no último instante” (nesse caso, é a brusquidão da oscilação que diminui gradativamente, enquanto sua amplitude se mantém).

<sup>4</sup> Há aqui, implícita, a ideia de que os trens conduzidos por esses maquinistas praticamente não lhes “pertencem”, devendo eles “lutar” para conseguir manter a “posse” de ao menos uma parte de seu comando. Esse aspecto será discutido de modo gradual adiante, especialmente em nossas considerações finais, quando discutirmos mais detidamente o complexo problema da apropriação e (re)apropriação de instrumentos de trabalho, relacionando-o com a dinâmica do desenvolvimento da afetividade, das emoções e dos sentimentos desses condutores.

Como o primeiro caso representaria um maior desconforto tanto para os passageiros quanto para os próprios condutores por conta de frequentes solavancos (“efeito sanfona”), muito provavelmente é a segunda opção que se realiza ou mesmo uma combinação das duas. Independentemente do que se realize, esse processo de oscilação constante corresponde à busca pelo condutor de **uma velocidade ideal** para o trem nas circunstâncias de condução em que se encontra. Essa velocidade ideal, quando alcançada no auge desse processo, permite ao condutor permanecer sujeito da condução do trem, isto é, conduzir ele mesmo o trem e estar presente na cabine, ao invés de ser conduzido e de não conseguir evitar se ausentar. Permite também o estabelecimento de um compromisso entre a garantia da segurança e o cumprimento do horário: ainda haveria riscos, mas menores; ainda haveria atrasos, mas menores. Assim, da mesma forma, ainda haveria ausência, mas não total, isto é, haveria um compromisso estabelecido entre presença e ausência que levaria o condutor a um estado permanente não só de presença e não só de ausência, mas de uma semipresença ou, se se preferir, de uma semiausência, como diz Clot (2004, p. 117; 2006, p. 117): “pas tout à fait dans le train, pas tout à fait ailleurs non plus” (“não totalmente no trem, não totalmente em outro lugar”).

A oscilação entre a garantia da segurança e o cumprimento do horário corresponde então, ao mesmo tempo, a uma oscilação entre presença e ausência do condutor na cabine de condução do trem. A proximidade do auge desse processo de oscilação é justamente o que explica a extrema fugacidade das ausências mentais apontadas pelo condutor de trem, pesquisado por Macé ([1993, p. 37] apud Clot, 2004, p. 117), como o fator responsável pelo baixo número de acidentes em relação ao tempo em que os trens circulam nessas condições: quanto mais avançado o desenvolvimento desse processo de oscilação reguladora, mais fugazes se tornam as ausências mentais do condutor em função da alternância cada vez mais frequente entre ausência e presença, entre, portanto, o privilégio da garantia da segurança, que leva à ausência, e o privilégio do cumprimento do horário, que – pelo medo que o condutor “se faz” – leva à presença. Tudo indica que o auge desse processo de oscilação já tenha sido alcançado pelo condutor de trem A, por ser mais experiente que B.

É chegado o momento em que se pode apresentar uma resposta para a pergunta lançada anteriormente com relação ao problema do medo: como em algum momento o condutor mais experiente (A) precisou se “fazer medo” e agora não precisa mais? Apesar de o próprio condutor de trem B dizer que “se faz medo para se manter no trabalho”, nosso ponto de vista não é exatamente esse a respeito do que se passa em seu mundo subjetivo (especialmente afetivo e emocional-sentimental).

Uma vez que o sujeito não tem acesso direto a sua atividade (Clot, 2004, p. 131-142; 2006, p. 125-134), consideramos que não se pode assumir que o condutor de trem literalmente se faz medo apenas porque afirma ser assim. Nossa posição, com base em estudos da linguagem de caráter psicológico (cf. Vigotski, 1999), é a de que o condutor de trem, antes, apesar das adversidades, **se encoraja**, isto é, ousa acelerar ou manter seu trem em uma velocidade elevada. Entretanto, essa coragem é limitada.

O condutor, ao frear “no último instante”, demonstra conhecer os limites de sua margem de manobra: para além deste ou daquele último ponto de referência, sabe que não pode manter seu trem acelerado. Por isso, o freia. Quanto mais se aproxima, **corajosamente**, desse último ponto de referência, por saber que para além dele é quase certa uma colisão catastrófica com o trem que vai à sua frente, mais se amedronta e, no limite, decide freá-lo. Em outras palavras, **começa pela coragem**, que – em certo ponto – o faz acelerar ou manter seu trem acelerado, **e termina pelo medo**, que – em outro ponto adiante – o faz desacelerá-lo.

No começo, é grande sua coragem. Mas, conforme vai se aproximando o último ponto de referência até onde se pode fazer uma frenagem segura, sem risco de colisão, ela vai aos poucos se dissipando diante do medo de ultrapassagem desse mesmo ponto de referência em uma velocidade elevada. No fim, grande é o seu medo. Vale retomar, neste novo contexto de análise, as palavras do próprio condutor: “isso te desperta e você recomeça”. Pode-se entender aqui “recomeçar” como **encorajar-se novamente para, em seguida, amedrontar-se**.

Identifica-se aqui, com particular clareza, que a oscilação entre a tentativa de garantia da segurança e a tentativa de cumprimento do horário, que pode

ser também compreendida como uma oscilação entre a ausência e a presença mental do condutor na cabine de condução, corresponde a muito mais que isso. **Corresponde também justamente a uma oscilação emocional-sentimental entre a coragem e o medo.** Portanto, do ponto de vista psicológico, mais adequado seria dizer que o condutor primeiramente se encoraja para manter-se no trabalho, e não que ele se amedronta ou se faz medo (cf. Clot, 2004, p. 194; 2006, p. 179), pois o medo decorre do extremo ao qual o conduz sua coragem e esta, então e por sua vez, do extremo ao qual o conduz seu medo.

Assim como, a princípio, é brusca e de grande amplitude tanto a oscilação entre a garantia da segurança e o cumprimento do horário quanto a oscilação correspondente entre ausência mental e presença mental na cabine, assim é, a princípio, brusca e de grande amplitude essa oscilação emocional-sentimental entre a coragem, de um lado, e o medo, de outro. E mais: assim como a amplitude e/ou brusquidão da oscilação entre segurança e ausência, de um lado, e horário e presença, de outro, vai se tornando cada vez mais discreta até que parece totalmente desaparecer - podendo **por um momento** eventualmente desaparecer por completo como em um curto-circuito (Vigotski, 1999, p. 270-271) -, assim ocorre com a amplitude e/ou brusquidão da oscilação emocional-sentimental entre a **coragem e o medo**, do que decorre o prazer como efeito catártico (Vigotski, 1999, p. 269-273).<sup>5</sup>

Em resumo: apesar de não se identificarem a necessidade de garantia da segurança, a ausência mental do condutor de trem na cabine e a coragem, de um lado, e o cumprimento do horário, a presença mental do condutor na cabine e o medo, de outro, é possível afirmar que se trata de um mesmo e único processo de desenvolvimento de oscilação reguladora, ao mesmo tempo colocando em jogo - na unidade viva, subjetiva e objetiva, da atividade humana - a

complexa questão da apropriação e (re)apropriação dos instrumentos de trabalho pelo trabalhador em condições relativamente estáveis. No caso dos condutores de trem, o instrumento principal - e, portanto, não o único - corresponde ao próprio **trem** como recurso de transporte, seja de cargas ou de passageiros.

## Considerações finais<sup>6</sup>

Para Bakhtin (2010, p. 100), os falantes de determinada língua não encontram e retiram palavras neutras de um dicionário para em seguida, com elas, uma após a outra, construir seus enunciados independentemente dos enunciados de outros falantes. As palavras da língua se encontram já combinadas e em uso nos discursos dos outros. É, portanto, nos e dos enunciados alheios que cada falante encontra e retira as palavras necessárias para a construção de seu **próprio** discurso. Entretanto, como ressalta Bakhtin (2010, p. 100), há discursos que resistem a essa **apropriação** com bastante firmeza, dando demonstrações de que de fato pertencem a outros: soam estranhamente na boca do falante, não são assimilados por seu contexto de uso e, por assim dizer, acabam por se colocar entre aspas. Nesse caso, o que resta ao falante - sob pena de talvez não ser “compreendido” - é se esforçar para se **(re)apropriar** dos discursos que resistem a sua intenção comunicativa. Tal processo de **apropriação e (re)apropriação** do discurso dos outros é descrito por Bakhtin (2010, p. 100) como “difícil e complexo”.

Tendo em vista que a atividade linguística é uma modalidade da atividade humana que pode servir de analisador para todas as outras modalidades dessa atividade, inclusive o trabalho (Clot, 2004, p. 36; Lima, 2013b), e considerando-se que entre as palavras e a atividade linguística em situação real de comunicação verbal existe a mesma relação

5 A “lei da reação estética” na contemplação da obra de arte vale também para a atividade do sujeito em geral, mas especialmente para o trabalho: “encerra em si a emoção que se desenvolve em dois sentidos opostos e encontra sua destruição no ponto culminante, como uma espécie de curto-circuito” (Vigotski, 1999, p. 270). Não parece ser à toa que durante muito tempo diversos trabalhadores foram chamados “artífices” (Sennett, 2009).

6 É com inspiração em uma palestra de Yves Clot, em um Seminário de Pesquisa organizado e realizado na Faculdade de Educação da Unicamp pelo Grupo de Pesquisa Pensamento e Linguagem (CNPq), no período de 05 a 07 de fevereiro de 2013, que redigimos parte destas considerações finais. A palestra tratou da questão das emoções na obra de Vigotski. O Seminário intitulou-se “Vigotski - teoria e método: perspectivas em debate”. Agradecemos às líderes do Grupo de Pesquisa, Ana Luiza Bustamente Smolka e Luci Banks-Leite, pelo convite que recebemos para participar.

extremamente complexa existente entre os instrumentos e a atividade de trabalho em situação real de exercício profissional (Clot, 2004, p. 86; Lima, 2010a, p. 213-237), é possível afirmar, com base em Bakhtin (2010, p. 100), que trens não são instrumentos neutros de trabalho, pois qualquer veículo ferroviário a ser conduzido não é conduzido pela primeira vez por este ou aquele maquinista, que não o encontra e retira de forma neutra e isenta de algum pátio ou abrigo ferroviário.

Para desenvolver sua **própria** atividade de trabalho, do ponto de vista psicológico, o condutor deve encontrar e retirar seu trem na e das atividades de outros condutores e/ou de outros operadores do sistema ferroviário. Mas, como demonstrado ao longo deste texto, há trens que resistem firmemente a essa **apropriação** pelo fato de pertencerem logo de início, por exemplo, a controladores de tráfego que limitam, dentre outras coisas, a velocidade de circulação ao longo de determinados trechos da via férrea, o que - como ocorre no caso do condutor de trem menos experiente - demonstra que o trem que ele “conduz” ora lhe pertence, ora não lhe pertence inteiramente. A isso correspondem, nesse caso, oscilações reguladoras entre o pertencimento e o não pertencimento do trem ao condutor.<sup>7</sup>

Assim, o que lhe resta - sob pena de ter sua saúde prejudicada e mesmo sob pena de se envolver em alguma catástrofe ferroviária - é se esforçar para se (re)apropriar desse veículo que inevitavelmente resiste a sua intenção profissional. Como podemos notar, tal processo de apropriação e (re)apropriação do(s) instrumento(s) de trabalho do(s) outro(s) não é menos “difícil e complexo” que o processo de apropriação e (re)apropriação das palavras ou discursos dos outros, nele participando e, ao mesmo tempo, a ele correspondendo - segundo as leis da atividade reguladora - o próprio desenvolvimento da afetividade, das emoções e dos sentimentos humanos.

Portanto, com o objetivo de generalizar nossas conclusões, podemos dizer que o sujeito trabalhador é afetado quando as condições ou circunstâncias nas

quais se encontra exigem dele instrumentos para além daqueles dos quais dispõe, possui, domina e/ou tenta usar. Essas circunstâncias desafiam o sujeito trabalhador a ir além de si mesmo, renovando seu repertório instrumental no embate dialógico com outros sujeitos (trabalhadores ou não<sup>8</sup>) com o intuito de superar aquilo que, de modo momentâneo ou duradouro, o “diminui”. No trabalho, essa afetividade de caráter dialógico se manifesta, ou melhor, se realiza ou se desenvolve justamente quando o sujeito trabalhador se mobiliza para se apropriar e (re)apropriar dos instrumentos disponíveis nas atividades dos outros, os quais - quando se tornam seus - lhe permitirão atender, ainda que parcialmente, às exigências das condições ou das circunstâncias nas quais se encontra.

Esse complexo processo de mobilização subjetiva, que envolve a inteireza do organismo do sujeito trabalhador, corresponde, a nosso ver, ao que denominamos atividade reguladora (Lima, 2010a; 2010b; 2013a), englobando as emoções humanas, isto é, toda a movimentação ou oscilação do corpo ou organismo do sujeito trabalhador entre extremos contraditórios, na busca dos recursos instrumentais exigidos pela situação na qual se encontra.

O sujeito trabalhador, sempre nesse embate dialógico com outros sujeitos (trabalhadores ou não), ao fazer sua própria ideia dessas emoções, isto é, ao de alguma forma delas tomar consciência, faz com que a elas correspondam significações/sentidos, ou seja, sentimentos. Dessa forma, emoções e sentimentos correspondem a elementos diferentes, mas inseparáveis, assim como o são - de acordo com estudos linguístico-discursivos - os significantes e os significados/sentidos dos signos. De acordo com essa linha de raciocínio, a afetividade se realiza na manifestação da unidade sgnica de emoções e sentimentos e em resposta às necessidades de superação do sujeito, assim como - para Vigotski (2001) - a atividade e o pensamento não se exprimem, mas se realizam respectivamente em ações e palavras (ou signos).

7 Trata-se aqui de uma só e da mesma oscilação reguladora a que vimos fazendo referência ao longo deste texto. Percebemos com isso que ponto tal fenômeno regulatório possui caráter complexo e multifacetado.

8 Podemos considerar aqui, por exemplo, que trens também “pertencem” à atividade dos passageiros e que estes exercem influência sobre os condutores, especialmente por poderem ser - a depender das circunstâncias - pouco tolerantes com possíveis atrasos na chegada a na partida, bem como no processo de embarque e desembarque.

É possível, assim, sem que se confundam, situar, em um mesmo plano e em uma mesma unidade dialógica indissolúvel, de um lado, a atividade, o pensamento e a afetividade humana e, de outro, as ações, os signos e as emoções-sentimentos que os realizam. Dessa forma, é na dinâmica da apropriação e (re)apropriação, isto é, da repetição com recriação dos instrumentos, que se pode situar a afetividade, as emoções e os sentimentos do ser humano no trabalho e mesmo fora dele. De fato, parece haver muito mais em jogo no processo de repetição e recriação de um trem, nas mãos dos condutores, do que se poderia a princípio suspeitar. Trata-se de questões sobretudo de saúde coletiva desses trabalhadores e - se considerarmos que um trem transporta pessoas - também de segurança pública.

## Referências

- BAKHTIN, M. Os gêneros do discurso. In: \_\_\_\_\_. *Estética da criação verbal*. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003. p. 261-306.
- BAKHTIN, M. O discurso no romance. In: \_\_\_\_\_. *Questões de literatura e de estética: a teoria do romance*. 6. ed. São Paulo: Hucitec, 2010. p. 71-211.
- CLOT, Y. *La fonction psychologique du travail*. Paris: PUF, 2004.
- CLOT, Y. *A função psicológica do trabalho*. Petrópolis: Vozes, 2006.
- CLOT, Y. Clinique de l'activité et psychopathologie du travail. In: \_\_\_\_\_. *Travail et pouvoir d'agir*. Paris: PUF, 2008. p. 85-100.
- CLOT, Y. Clínica da atividade e psicopatologia do trabalho. In: \_\_\_\_\_. *Trabalho e poder de agir*. Belo Horizonte: Frabrefactum, 2010. p. 99-116.
- LE GUILLANT, L. *Le drame humain du travail*. Toulouse: Érès, 2006.
- LIMA, A. P. de. *Visitas técnicas: interação escola-empresa*. Curitiba: CRV, 2010a.
- LIMA, A. P. de. (Re)pensando o problema dos gêneros do discurso por meio de uma relação entre Bakhtin e Vigotski. *Bakhtiniana: Revista de Estudos do Discurso*, São Paulo, v. 1, n. 3, p. 113-126, 2010b.
- LIMA, A. P. de. Dialogismo, argumentação e desenvolvimento humano: uma abordagem de gestos profissionais docentes por meio do método da autoconfrontação. *Bakhtiniana: Revista de Estudos do Discurso*, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 59-81. 2013a.
- LIMA, A. P. de. Linguística aplicada e psicologia do trabalho: a contribuição do conceito de atividade reguladora para a clínica da atividade. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, São Paulo, v. 16, p. 47-58. 2013b. Número especial 1.
- MACÉ, S. *Analyse de l'activité de travail des conducteurs SNCF-Banlieu de la ligne C du RER*. 1993. Mémoire (Masteur en Ergonomie) - Département d'Ergonomie de l'Université de Paris I, Paris, 1993.
- SENNET, R. *O artífice*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2009.
- VIGOTSKI, L. S. *A psicologia da arte*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- VIGOTSKI, L. S. *A construção do pensamento e da linguagem*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

---

Recebido: 28/03/2014  
Reapresentado: 29/07/2014  
Aprovado: 12/08/2014