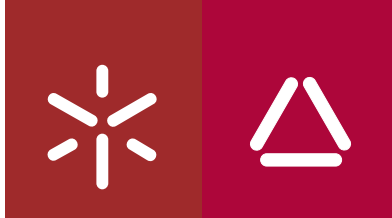




Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Heidi Rodrigues Martins

**Tempos Múltiplos, Sobrepostos e Segregados:
narrativas no Luxemburgo**



Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Heidi Rodrigues Martins

**Tempos Múltiplos, Sobrepostos e Segregados:
narrativas no Luxemburgo**

Dissertação de Mestrado
Mestrado em Comunicação, Arte e Cultura

Trabalho realizado sob a orientação de:
Professora Emília Araújo, Universidade do Minho
Professora Ute Karl, Université du Luxembourg

Nome: Heidi Rodrigues Martins

Endereço Eletrónico: martins.heidi@gmail.com

Telefone: 919088778

Número do Bilhete de Identidade: 12911231

Título da Dissertação:

Tempos Múltiplos, Sobrepostos e Segregados: narrativas no Luxemburgo

Orientadoras:

Prof. Emília Araújo, Universidade do Minho

Prof. Ute Karl, Université du Luxembourg

Ano de Conclusão: 2013

Designação do Mestrado: Mestrado em Comunicação, Arte e Cultura

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO PARCIAL DESTA TESE APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Universidade do Minho, 31 de outubro de 2013

Assinatura: _____

Agradecimentos

Ao longo de uma viagem são várias as pessoas que cruzamos ao longo do nosso caminho. Umam indicam-nos o melhor trajeto, outras ajudam-nos a carregar as malas, ... outras, ainda, acompanham-nos até à chegada ao destino, animando-nos quando as forças nos abandonam, empurrando-nos quando não temos a coragem de saltar, aplaudindo a cada etapa percorrida. É a elas que quero dedicar o meu trabalho,...

À Professora Emília Araújo e à Professora Ute Karl, minhas orientadoras, pelo seu apoio e dedicação, sem elas este trabalho nunca teria sido possível.

À Sabine Ehrhart por ter dado cor à minha estadia no Luxemburgo, por ter colocado pessoas maravilhosas no meu caminho, ... a Sheena, a Modgi, a Rahel, a Sarah, ... por me ter dado força para continuar, progredir, querer mais e por, ainda hoje, ser uma luz na minha vida.

À Sarah e à Sandra por todas as gargalhadas e bons momentos que partilhámos, pela sua amizade e alegria.

À Tatiana, à Amanda e à Anabela por nunca desistirem de mim e mesmo longe, me apoiarem até ao último minuto (literalmente!).

À Isabel pela paciência e pelo carinho.

Ao Bruno pela sua paciência inesgotável, por estar sempre ao meu lado, pelo seu ânimo, força e dedicação. A ele devo a iniciativa de ter feito este mestrado, de ter feito Erasmus e a ele dedico este trabalho.

Ao meu irmão, minha força.

Aos meus pais, meu exemplo, pelo amor inabalável e apoio incondicional. A eles tudo devo e para eles tudo é.



Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Tempos Múltiplos, Sobrepostos e Segregados: narrativas no Luxemburgo

Resumo:

Este estudo etnográfico pretende documentar a multiplicidade, sobreposição e segregação de tempos e temporalidades no contexto urbano e perspetivar a cidade como um complexo de tempos (em convívio e em conflito), passível de “leitura” e construção social, a partir do qual é possível, construir uma narrativa válida para a cidade.

Este estudo foi realizado no Luxemburgo no âmbito de um período de mobilidade *Erasmus*.

A metodologia adotada é qualitativa com recurso a entrevistas em movimento. Foram realizadas dez entrevistas ao longo dos trajetos casa-trabalho a indivíduos residentes no próprio país (Luxemburgo) e também aos residentes nos países limítrofes (França, Alemanha e Bélgica).

Neste estudo, é dada particular atenção à capacidade de apropriação do espaço e de usos do(s) tempo(s) pelos atores sociais, por meio de táticas que, por sua vez, de forma quase invisível, levam à redefinição das estratégias (definidas pelos grupos e instituições dominantes). Por outro lado, é dado particular destaque ao lugar do investigador ao longo de todo o processo de investigação. A sua presença é assumida; nunca disfarçada ou negada.

Em último lugar, pretende-se destacar o carácter repetitivo e cíclico do trajeto casa-trabalho, sugerir que ele marca o início e o fim de um tempo (tempo pessoal/tempo profissional); a entrada e saída de um espaço (casa/trabalho); e, ao mesmo tempo, ele próprio constitui um tempo e um espaço específico – uma heterotopia.

De forma global, o estudo pretende contribuir para uma reflexão acerca dos tempos múltiplos, sobrepostos e segregados experienciados em contexto urbano ilustrando as suas diferentes perceções, apropriações e usos por parte dos indivíduos.



Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Multiple, superposed and segregated times: narratives in Luxembourg

Abstract:

The aim of this ethnographic study is to illustrate the multiplicity, superposition and segregation of times and temporalities in the urban context and to give a perspective of the city as a complex of times (in a peaceful or conflictual relation), able to be “read” and to become a social construction; by means of which becomes possible to construct a valid narrative of the city.

This research was done at Luxembourg, during an Erasmus mobility period of one year. It was adopted a qualitative methodology and used a go-along method. Ten persons were interviewed along their home/work path; some of them living in Luxembourg and some others, living in neighbor countries (Belgium, France and Germany) but in both cases working at Luxembourg.

In this study, a particular attention is given to the appropriation of space and to the time uses by the social actors, by means of tactics that, in an almost invisible way, lead to the redefinition of strategies (defined by the dominant groups and institutions). It is also important to highlight the role of the researcher along all the steps of the research; his presence is never uncovered or denied, but must be assumed.

At last, it's important to refer the cyclical and repetitive character of the home/work path, suggesting that it marks the beginning and the end of a specific time (personal time/professional time); a way in and a way out of a space (home/work); and at the same time, it constitutes itself a specific time and space – Heterotopia.

Globally, this study want to contribute to reflect about the multiple, superposed and segregated times experienced in an urban context, illustrating it's different perceptions, appropriations and usages from most part of the individuals.

Índice

Introdução.....	1
1. Os tempos, os espaços e os lugares	5
1.1. Urry e Sheller – para uma sociologia das mobilidades	5
1.2. Lefebvre – os três espaços, ritmanálise, quotidiano e cidade	9
1.3. Augé e Foucault – não lugares, heterotopias e heterocronias	14
1.4. De Certeau – o quotidiano, as estratégias e as táticas	18
2. Contexto – <i>o Luxemburgo</i>	23
3. Metodologia e métodos	27
3.1. Orientação teórica principal – o construtivismo	27
3.2. Investigação etnográfica	30
3.2.1. Passos da investigação	32
3.3. A entrevista	38
3.3.1. Entrevistas etnográficas	39
3.3.1.1. Entrevistas móveis – método “go-along”	40
3.4. O lugar do investigador	41
4. Tempos múltiplos, sobrepostos e segregados	45
4.1. Tempos e espaços nos/dos meios de transporte	48
4.1.1. Caminhar, <i>o reencantamento do espaço e da duração</i>	48
4.1.2. Andar de bicicleta, <i>o paradoxo do tempo e da eternidade</i>	55
4.1.3. O carro, <i>a liberdade coerciva</i>	60
4.1.4. Os transportes em comum, <i>espaço e tempo partilhados</i>	66
4.2. Os tempos no/do trajeto casa-trabalho	70
4.2.1. <i>Um tempo allegro e um tempo adagio</i>	70
4.2.2. <i>O bom tempo e o mau tempo</i>	72
4.2.3. <i>O tempo tranquilizador</i>	74
4.2.4. <i>Outros tempos, acelerando ou ritardando</i>	76
4.2.5. <i>Um tempo útil, um tempo perdido e passatempos</i>	78
4.2.6. <i>Um tempo calculado</i>	81
4.2.7. <i>O tempo veloz e o tempo lento</i>	85
4.2.8. <i>O tempo (e espaço) privado</i>	88
4.2.9. <i>O tempo (e espaço) improvisado</i>	91
4.2.10. <i>O tempo (e espaço) imaginado</i>	93
4.3. A viagem, uma heterotopia	96
Conclusão	101

Bibliografia.....	105
Anexos.....	111
Anexo 1 – Guião da entrevista	111
Anexo 2 – Initial coding e Focused coding – excertos.....	112
Anexo 3 – Nuvens de <i>tags</i>	122
Anexo 4 – Análise comparativa.....	127

– Introdução –

Eu parto em direcção a... Eu vou ao... Quanto tempo demora para.. Oh, é a dois dias de caminho!... No espaço de um minuto estou à sua disposição... A linguagem quotidiana, desde há muito tempo, nos mostra como apreciamos, valoramos, ajuizamos o espaço com o recurso ao tempo e o tempo através do espaço (Alegria, J., Barreau, H. et al., 1983: 7)¹.

Tal como ilustrado nesta citação, o espaço e o tempo constituem os dois eixos a partir dos quais o ser humano constrói a sua realidade. Cada ser vivo cria e apropria-se dos espaços podendo configurar o seu próprio espaço, com as suas zonas de segurança e insegurança, de dependência e de independência (Hall, 1971). O tempo, por sua vez, é o eixo a partir do qual experienciamos o mundo. Podemos afirmar que o ser humano constrói o seu horizonte temporal a partir de um *aqui e agora* à volta dos quais organiza o passado e as suas narrativas e memórias, assim como os seus projetos/projeções no futuro. Este desenrolar ou pelo menos a consciência deste desenrolar simultaneamente, constrangedor e facilitador, é constitutivo do ser humano.

O estudo da evolução dos conceitos de espaço e de tempo no pensamento físico pouco nos diz sobre a forma como são “vivididos”, sobre a forma como são organizadas estas percepções e as práticas que daí decorrem (os processos internos que têm a ver com as sensações e os procedimentos empíricos). Na verdade, este encontro bidimensional (do espaço e do tempo) na dinâmica particular de cada indivíduo é objeto de estudo das ciências humanas e sociais (Alegria, J., Barreau, H. et al., 1983).

Com efeito, apesar de poderem ser abordados separadamente na literatura, estes dois eixos – espaço e tempo – são muitas vezes, senão sempre, experienciados em conjunto. As teorias físicas demonstram que espaço e tempo são uma coisa só. No entanto, as suas apropriações e usos (fenómenos estudados pelas ciências sociais e humanas) são inúmeras – tantas quantas o número de indivíduos que os experienciam. Neste sentido, quando, neste trabalho, falarmos em “espaço” e em “tempo” estaremos, na verdade, a pensá-los no âmbito de uma análise social, em que não podemos afirmar que espaço e tempo estejam completamente ligados ou que sejam inteiramente independentes. Eles estão ligados pelo

¹ Todas as traduções presentes neste trabalho são da responsabilidade da autora (quer a tradução de citações quer das entrevistas realizadas).

movimento, ritmo e mudança e esta interdependência será particularmente observada ao longo de todo este trabalho – não é possível estudar o tempo sem falar do espaço, pois eles são duas faces da mesma moeda.

Assim, recorrendo a técnicas de investigação qualitativa, o presente estudo tem como objetivos principais: documentar a multiplicidade, sobreposição e segregação de tempos e temporalidades no contexto urbano; e, perspetivar a cidade como um complexo de tempos, em convívio e em conflito passível de “leitura” e construção social a partir do qual é possível, então, construir uma narrativa válida para a cidade.

A questão de partida consistia em saber como podemos apreender a existência dos vários tempos da cidade ou verificar a multiplicidade das temporalidades que a atravessam. A ideia inicial era a de utilizar o método de observação e métodos emprestados à sociologia e antropologia visuais (tais como a fotografia). No entanto, uma outra forma de apreender este carácter tríplice do tempo e, em nossa opinião, a mais frutífera, foi a de ouvir as narrativas, as histórias, a descrição dos pensamentos e sensações dos atores sociais ao longo da viagem casa-trabalho; reconstruindo o trajeto com eles e experienciando (de certa forma) eu própria – como investigadora – o fenómeno em movimento.

Partimos, então, do princípio de que, em contexto urbano, o tempo e as diferentes temporalidades assumem um carácter tríplice – múltiplo, sobreposto e segregado. No espaço da cidade existe um tempo que se pode datar e fixar num calendário (cronológico), mas longe de se constituir como uma realidade homogénea, expressa através de um único ritmo, a cidade representa, em contínuo, a emergência de tempos diversos (por exemplo o tempo familiar, o tempo escolar, o tempo biológico, o tempo dos transportes, o tempo das instituições, entre muitos outros), daí o seu carácter múltiplo.

Em segundo lugar podemos, eventualmente, afirmar que os tempos acontecem de duas formas distintas: de forma sucessiva ou sobreposta, isto é, um tempo que sucede a outro tempo ou tempos que acontecem em simultâneo. A proposta aqui apresentada é a de que, em contexto urbano, a sobreposição acontece em maior grau. Sugerimos que, pelo aumento da exigência de velocidade e pelo encurtamento das distâncias os tempos “chocam” entre eles, se sobrepõem e tentam impor-se quando já não lhes resta “espaço” no quotidiano.

Em terceiro lugar, sugerimos o aspeto segregador dos tempos urbanos. Apesar de existirem múltiplos tempos, distintos entre eles, eles não têm todos o mesmo poder e não ocupam todos o mesmo lugar na “hierarquia dos tempos”. Esta hierarquia é pessoal mas, muitas vezes, definida com base em fenómenos e práticas sociais (tais como a publicidade, os *media*, a moda, entre outros). Assim, os tempos são segregados no sentido em que, por vezes, quando um tempo com mais “poder” é sobreposto a outro com “menos poder”, este será excluído pelo primeiro. Seria necessário identificar os indicadores que nos permitiriam avaliar esse “poder” (a importância pessoal e social atribuída a esse tempo; a sua flexibilidade – possibilidade de ser colocado em outro momento, ser reportado para “mais tarde”, etc.), no entanto, este não será um dos objetivos do presente estudo.

No espaço e no(s) tempo(s) materializam-se relações de poder, ao mesmo tempo que se atualizam e reatualizam memórias e projetam futuros. É do tempo que falamos aqui – “na sociedade moderna muitos sentidos distintos de tempo se entrecruzam” (Harvey, 2001: 187). A sua variedade, além de supor diferença e destilar desigualdade, segregação e exclusão ou porque alguém ou algo fica fora de tempo, ou porque não revela os mesmos usos de tempo também coloca nas mãos do indivíduo o poder de escolha, o poder de ação, o poder de pôr em prática “astúcias”, “táticas” com o objetivo de subverter, transgredir e desviar-se das “estratégias” impostas pelos indivíduos e instituições dominantes.

Dado o caráter fragmentado do objeto de investigação que se apresenta sempre em movimento, parece útil apresentar aqui uma visão de conjunto daquilo que o leitor encontrará.

Assim, no primeiro capítulo, *Os tempos, os espaços e os lugares*, são expostos os conceitos que serviram de inspiração ao longo de todo o estudo, quer na escolha inicial do tema, quer ao longo do “caminho” enquanto “guias” e, no final, como “lentes” através das quais se observou os dados. Deste quadro teórico fazem parte: a proposta para uma sociologia das mobilidades de Mimi Sheller e de John Urry; os conceitos de espaço concebido, espaço percebido e espaço vivido de Henri Lefebvre; a ideia de não lugar de Marc Augé e de heterotopia e heterocronia de Michel Foucault; e, finalmente, os conceitos de estratégia e tática de Michel De Certeau.

No segundo capítulo, *Contexto – o Luxemburgo*, é apresentada uma breve contextualização do local em que este estudo foi levado a cabo: o Luxemburgo (no âmbito de um período de mobilidade *Erasmus* de um ano).

No terceiro capítulo, *Metodologia e métodos*, é exposta a metodologia escolhida e os métodos utilizados, sendo também especificado o posicionamento do investigador – qual o seu lugar no processo de investigação.

No quarto capítulo, *Tempos múltiplos, sobrepostos e segregados* – são discriminados, com recurso a metáforas, os tempos que emergem ao longo dos trajetos casa-trabalho destacando o quanto esses tempos coexistem sobrepostos ou, pelo contrário, o quanto essa sobreposição é fator de segregação e o quão importante é o poder de ação indivíduos que, por meio de táticas, podem contornar as estratégias de apropriação do espaço e usos do tempo impostas. Ainda neste capítulo, é analisada a viagem enquanto possível heterotopia e heterocronia no mundo contemporâneo.

A conclusão trata da “paisagem encontrada à chegada”. Assim como um viajante, ao escrever um postal, tentará descrever, o melhor que pode, a paisagem que se lhe impõe aos sentidos e a partir da qual ele reflete, da mesma forma, o investigador tentará descrever, o melhor que pode, as conclusões a que chegou. Na nossa opinião, as conclusões de um estudo etnográfico estão, em muito, dependentes e limitadas pela capacidade do investigador em escrever/descrever essa paisagem. Mais uma vez, o lugar do investigador é ao lado do investigado e, lado a lado, chegam ao final do trajeto. É importante destacar, a partir deste preciso momento, a consciência que o investigador tem, da sua própria presença em todas as fases da investigação.

1. Os tempos, os espaços e os lugares

Neste capítulo será apresentado o quadro teórico que serviu de inspiração ao longo de todo o estudo, quer no início como ponto de partida, quer no meio como guia e posteriormente como referência para a análise dos dados. Deste “mapa” fazem parte: John Urry e Mimi Sheller com sua proposta para uma sociologia das mobilidades; Henri Lefebvre com a sua visão tríplice do espaço – *espaço concebido*, *espaço percebido* e *espaço vivido* –, a sua proposta de ritmanálise e os seus estudos do quotidiano e da cidade; Marc Augé com os seus *não lugares* e Michel Foucault com a ideia de *heterotopia* e *heterocronia*; e, De Certeau com a sua visão do quotidiano, do “homem comum” e com os conceitos de *estratégia* e *tática*.

1.1. Urry e Sheller – para uma sociologia das mobilidades

Ao longo da última década, uma nova abordagem no estudo das mobilidades emergiu nas ciências sociais, envolvendo a investigação relativa às complexas dinâmicas da relação entre movimento, conjunto de pessoas, objetos e informação, enfatizando a relação destas mobilidades às associadas imobilidades. Trata-se de uma sociologia da “interdependência complexa destas diversas mobilidades e das suas consequências sociais” (Urry, 2005: 15). Já não se trata apenas de identificar os diferentes tipos de mobilidade e as suas causas, mas de perceber o quanto dependem umas das outras por estarem ligadas entre si e apontar as consequências destas mobilidades sobre o mundo social, em particular no que diz respeito às desigualdades no acesso à mobilidade (num sentido geral) e, portanto à condenação à imobilidade.

Segundo Urry, estas mobilidades operam uma transformação do objeto de estudo sociológico. Até aqui, a ênfase das abordagens e estudos estava centrada sobre as sociedades industriais, enquanto entidades individuais, unitárias e poderosas. No entanto, o surgimento de novas formas e processos espaciais e temporais, ligados ao desenvolvimento do capitalismo, interferem nas estruturas sociais (Castells, 2000; Harvey, 2001).

Foram alguns os autores que sugeriram esta mudança, nomeadamente Castells. Para ele, a nossa sociedade está construída em torno de fluxos: fluxos de capital, de informação, de tecnologia, de imagens, sons e símbolos. Sendo o espaço uma das expressões principais da sociedade e dos seus sistemas de organização, verifica-se que ele, hoje, se organiza predominantemente em “espaços de fluxos” (Castells, 2000), por isso se entende que alguns autores considerem que “o conceito de sociedade será utilizado, sobretudo, pela forças 'nacionais' que tentarão moderar, controlar e regular as redes e esses fluxos, os vários poderes que atravessam constantemente as suas fronteiras porosas” (Urry, 2005: 16).

Para além de querer que fosse um manifesto para a sociologia das mobilidades, Urry, na sua obra *Sociology Beyond Societies* (2005), pretende demonstrar que “a sociedade e os modelos de análise construídos pelos fundadores da disciplina já não são pertinentes tendo em conta o conjunto das mudanças englobadas sob a noção de 'mobilidade” (*Ibid.*, 11). O autor sugere que algumas das recentes transformações materiais e sobretudo as diferentes mobilidades (transmissão de imagens e informação, mundo virtual, viagens imaginárias, deslocações físicas, etc.) estão a modificar o “social”, estão a reconfigurar materialmente o “social como sociedade” em “social como mobilidade” (*Ibid.*, 16).

Se os fluxos e as redes tornam obsoletos a visão das estruturas sociais e a sua reprodução e se as sociedades tais como as identificávamos não existem mais será, então, necessário identificar novas regras metodológicas e teóricas adequadas. Neste sentido, o autor propõe alguns dos traços que deveriam caracterizar “uma teorização mais 'móvel” (Diken, *apud* Urry, 2005: 31) do objeto social. De entre esses traços, destacaremos apenas três (*Ibid.*, 32):

- Desenvolver, através de metáforas apropriadas, uma sociologia mais focada no movimento, na mobilidade e na ordem contingente, do que no estado estático, na estrutura e na ordem social;
- Examinar os diversos efeitos das mobilidades físicas, imaginadas e virtuais dos indivíduos, para o seu trabalho ou lazer;
- Dar corpo às suas análises explorando os contínuos sensoriais próprios aos humanos e aos objetos.

As metáforas

A metáfora – figura retórica que consiste em denominar, descrever ou qualificar algo através da sua semelhança ou analogia com outra coisa – parece ser um dos melhores artifícios teóricos, ou pelo menos um dos artifícios teóricos aplicáveis à análise de temas com um caráter tão abrangente quando as questões ligadas à mobilidade (ou ao tempo, em particular). As metáforas constituem uma forma de sistematizar, produzir e generalizar conhecimento através de um processo de abstração e comparação relativamente a realidades concretas que, claro está, não podem ser limitadas a uma mera figura de estilo – o que representa, por si só, uma limitação do método escolhido e, por conseguinte do presente estudo.

A nossa compreensão da sociedade e da vida social está fundada com base em diferentes metáforas que a refletem. O pensamento sociológico, como qualquer outra forma de pensamento, não pode concretizar-se fora da metáfora (*Ibid.*, 35).

O pensamento metafórico está bastante difundido no seio das ciências sociais. Na verdade, ele permite, enquanto artifício teórico, uma melhor ou mais fácil aproximação ao fenómeno em estudo. No caso das questões relativas à mobilidade, é fácil entender o quanto metáforas como “rede” (Castells, 2000), “fluido” e “liquidez” (Bauman, 2004), “nómada” e “vagabundo” (Maffesoli, 1997) iluminam o processo de análise.

Também as metáforas do tempo exercem hoje uma influência importante – especialmente a ideia de um tempo “intemporal” (Castells, 2000) ou um tempo “instantâneo” (Virilio, 1984) que transformam, inclusive, as formas contemporâneas de pertença (habitar) e de viagem. Para além das metáforas que enfatizam a velocidade ou o desaparecimento do tempo encontramos aquelas que ilustram um tempo que resiste ao “instantâneo” – o tempo “glaciar” (Urry, 2005) que tende ao abrandamento, ao regresso à “velocidade da natureza”, que propõe substituir a noção de tempo “linear” por um tempo “cíclico”.

No entanto, as atuais mobilidades não podem limitar-se ao uso de metáforas, tais como fluxo ou líquido, por exemplo – para os investigadores das mobilidades, “a questão não é a de privilegiar fluxos, velocidade ou uma subjetividade cosmopolitana ou nómada, mas antes identificar os discursos de poder, práticas e infraestruturas da mobilidade na criação de ambos os efeitos: movimento e stasis” (Sheller, 2011b: 2).

Os efeitos das mobilidades

As transformações materiais e sobretudo os diferentes tipos de mobilidade (através dos nossos sentidos) estão a modificar o “social”. A sociologia da mobilidade visa, na perspectiva de Urry, examinar as práticas socio-espaciais e temporais da mobilidade e as suas consequências para a vida social no seu todo, tendo em conta que são quatro os tipos de mobilidade: as práticas socio-espaciais da viagem física; as mobilidades dos objetos; as mobilidades imaginadas; e a viagem virtual (Urry, 2005).

Urry entende estes modos de viajar como constitutivos das estruturas da vida social – “é graça a estas mobilidades que a vida social e a identidade social se formam e se reformam de maneira recursiva” (*Ibid.*, 61). Não é novidade que se, por um lado, cada uma destas formas de mobilidade cria, para os atores sociais, novas possibilidades de alterar uma ordem estabelecida, de desafiar as estratégias impostas, de mudar o seu estatuto, por outro, é possível encontrar, em cada uma destas formas de mobilidade, uma fonte de desigualdade. A particularidade é que novos tipos de mobilidade criam novos tipos de desigualdades porque passam a existir “novas configurações de poderes/conhecimentos” (*Ibid.*, 86).

Um dos exemplos claros destas modificações são as provocadas pelas novas tecnologias pois elas modificam as condições de mobilidade do indivíduo, das informações e das imagens engendrando, também, novos tipos de tempo – “toda a mobilidade é uma questão de temporalidade” (*Ibid.*, 111) e novos tipos de desigualdades.

As mobilidades e os sentidos

A sociologia das mobilidades visa examinar os tipos de “viagem” apresentados acima, não de forma superficial mas, elaborar aprofundadamente a forma como estes são sentidos. Trata-se, no fundo, de devolver a importância à experiência sensorial, constituí-la como uma preocupação central da sociologia. Na verdade, “os diferentes sentidos, aliados às mobilidades – desejadas ou receadas, evitadas ou procuradas – acordam-se a diferentes ritmos temporais no contexto da vida quotidiana” (*Ibid.*, 110). O autor dá um exemplo interessante em que o sentido da visão, pela sua materialização e numerização extraordinárias, permite captar a sensação do tempo instantâneo, enquanto os outros sentidos – a audição, o olfacto, o tato e o paladar –, pela sua não-mediatização, se mantêm importantes para o sentimento de pertença dos indivíduos e parecem estar ligados à percepção do tempo fragmentado e direcionado para a

longa duração. Esta constatação da dimensão temporal dos vários sentidos intensifica a convicção de que “o tempo deverá situar-se no centro de uma sociologia reconfigurada” (*Ibid.*, 111).

O que Urry pretende demonstrar com o seu manifesto de sociologia das mobilidades é que são estas e não as sociedades que têm que estar no centro da sociologia reconstituída segundo as novas regras metodológicas.

O novo campo transdisciplinar das mobilidades reúne alguns dos temas da sociologia puramente 'sociais' (desigualdade, poder, hierarquias) com os assuntos 'espaciais' da geografia (território, fronteiras, escala), os sujeitos 'culturais' da antropologia e os estudos de comunicação social (discursos, representações, esquemas) (Sheller, 2011b: 2).

Com uma proposta de sociologia das mobilidades, Urry e Sheller, sugerem duas ruturas essenciais: a primeira, como vimos, consiste em “deixar de lado a sociedade pensada como ordem, estrutura, reprodução” e, a segunda consiste em “alargar o campo do social para abarcar os objetos e as perceções dos sentidos e as imagens como feitos sociais” (Urry, 2005: 14).

1.2. Lefebvre – os três espaços, ritmanálise, quotidiano e cidade

O espaço é permeado de relações sociais; não está apenas apoiado em relações sociais, também produz e é produzido por elas (Lefebvre, 2009b: 186).

O espaço foi objeto de análises múltiplas e fragmentadas. A sua primeira conceptualização foi eminentemente regida pela geometria e pela técnica, menosprezando-se a dimensão da vida quotidiana. Perante esta tendência redutora, o propósito central de Lefebvre foi o de procurar uma teoria unitária do espaço que articulasse o físico, o mental e o social.

Um dos postulados centrais de toda a obra do autor é o de que as relações sociais, como abstrações concretas, apenas têm existência real no e pelo espaço – o seu suporte é espacial. A partir deste pressuposto, ele sugere a necessidade de analisar o espaço de uma forma descritiva, analítica e global.

Em *La Production de L'Espace* (1986), o autor propõe uma tríade de elementos a partir da qual o espaço social deve ser analisado:

- O percebido (a prática espacial) – refere-se ao mundo cartografado e empiricamente mensurável. Esta espacialidade materializada é o principal foco de estudo dos geógrafos;
- O concebido (a representação espacial) – este espaço é mais subjetivo e “imaginado”. Mais do que concentrar-se exclusivamente nas geografias materialmente perceptíveis, explora os mundos mais conceptuais e simbólicos, é mais idealista do que materialista;
- O vivido (o espaço de representação) – é o conjunto de espaços de representação dos agentes sociais no espaço. O espaço vivido caracteriza-se como multifacetado e contraditório, opressivo e libertador, rotineiro e surpreendente, é um espaço de múltiplas representações.

As humanidades e as ciências sociais sofreram, nos finais do século XX, uma mudança fundamental: alguns autores começaram a interpretar o espaço e a espacialidade da vida humana com a mesma perspetiva crítica e poder interpretativo que tradicionalmente se concedeu, por um lado à História, ao tempo e, por outro, às relações sociais e à sociedade (Soja, 1989). Lefebvre inscreve-se neste movimento, contribuindo para a crescente consciência da simultaneidade e da complexidade que une o social, o histórico e o espacial. Se antes a análise se limitava ao espaço percebido e ao espaço concebido, a partir da década de 60 do século XX, aproximadamente, os estudos de Lefebvre vieram romper com este dualismo propondo um terceiro espaço. Na verdade, ele aplicou o método crítico de Hegel e de Marx às maneiras de pensar o que chamou a “produção do espaço”.

Afirma, assim, que nenhum espaço é o reflexo puro de uma sociedade, numa determinada época, mas antes compõe-se das dimensões do *percebido*, *concebido* e *vivido*, próprias de diversos momentos históricos. A análise e a produção do espaço, longe de serem transparentes e, passíveis de leitura imediata, requerem que se entenda o processo de sedimentação temporal. Tal como afirma:

Espaço é um valor de uso, mas é-o ainda mais o tempo, com o qual está intimamente ligado porque o tempo é a nossa vida, o nosso valor fundamental. O tempo desapareceu no espaço social da modernidade. O tempo vivido perde forma

e interesse social exceto para o tempo do trabalho. O espaço económico subordina o tempo, enquanto o espaço político o erradica porque ameaça as relações de poder existentes. A primazia do económico e, ainda mais, do político conduz à supremacia do espaço face ao tempo (Lefebvre, 2009b: 191).

A contribuição da teoria do espaço de Lefebvre para a análise urbana é essencialmente uma inspiração para um estudo das temporalidades, pois devolve ao tempo a sua importância em todo o processo de produção do espaço.

Como vimos, apesar de não estarem completamente ligados, nem serem completamente independentes um do outro, o espaço e o tempo estão ligados pela noção de movimento e de ritmo. Também Lefebvre, no seguimento dos seus trabalhos, acabará por sugerir o estudo dos ritmos – a “ritmanálise”.

Há uma grande luta, ora visível, ora invisível, quer à volta do tempo, quer à volta do espaço social, para o seu uso, isto é, para o seu emprego, para a eventual produção de um tempo e de um espaço diferentes. Considere, mais precisamente, os ritmos diferenciados do tempo. Tem o tempo cósmico, o tempo das estações, o tempo quotidiano com o seu emprego, o tempo de tal e tal atividade, de tal e tal instituição. Há uma interferência entre o repetitivo cíclico e o repetitivo linear do quotidiano (Lefebvre, 1992).

A repetição cíclica e a repetição linear dissociam-se aquando das análises mas, na realidade, elas interferem constantemente no quotidiano. O cíclico provém do cósmico, da natureza: dias, noites, estações, marés, etc. Os grandes ritmos cíclicos têm um período de recomeço que inauguram o regresso do quotidiano. O nascer do sol é um desses grandes ritmos cíclicos. Por sua vez, os primeiros passos, o acordar, o vestir-se, o “ir para o trabalho” enquadram-se na repetição linear que provem da atividade humana: monotonia das ações e dos gestos, quadros impostos (*Ibid.*).

O percurso circular dos ponteiros nos relógios sé acompanhado de um tic-tac linear. É a sua relação que permite, ou melhor constitui, a medida do tempo, (ou seja dos ritmos) (*Ibid.*, 17).

Tal como com o espaço, Lefebvre leva, novamente, a cabo uma análise dialética – três termos em interação: conflitos ou alianças. Ele propõe que onde exista interação entre um lugar, um tempo e um gasto de energia, existe um ritmo. Na sua obra *Éléments de Rythmanalyse: introduction à la connaissance des rythmes* (1992), o autor sugere que o tempo e o espaço, o cíclico e o linear têm esta ação recíproca, eles medem-se um pelo outro e cada um deles se torna medidor e medido, tudo é repetição cíclica através das repetições lineares.

Para se conseguir captar, então, os ritmos – para se ser um “ritmanalista” – é necessário dar uma atenção particular aos sentidos e adotar uma metodologia transdisciplinar:

Da mesma forma que [o ritmanalista] recebe através de todo o seu corpo, de todos os seus sentidos, assim recolhe *dados* de todas as disciplinas: [...]. Relativamente aos instrumentos que lhe são fornecidos pelos especialistas, ele segue uma abordagem *transdisciplinar*. Sem omitir, claro está, o espacial e os lugares, ele torna-se mais sensível ao tempo do que aos espaços. Ele conseguirá 'ouvir' uma casa, uma rua, uma cidade, tal como um público escuta uma sinfonia (*Ibid.*, 35).

Nesta proposta de ritmanálise, o autor devolve ao corpo a sua importância, o apelo a todos os sentidos, não no abstrato, mas na temporalidade vivida. O sensível retoma assim algum do lugar que lhe tinha sido retirado do pensamento científico – “O sensível? Não é, nem o aparente, nem o fenoménico, mas o presente” (*Ibid.*, 33). Neste sentido, o campo de trabalho para um ritmanalista é o quotidiano – aí, onde o presente acontece! –, onde as temporalidades são da ordem do vivido.

Se quero escrever, quero dizer 'escrever literalmente', escolherei um objeto qualquer. Tentarei uma descrição minuciosa, mantendo-me ao nível do sensível que tomarei, propositadamente, por concreto, irei repertoriar, inventariar este objeto tomado no quotidiano: um frasco, uma laranja, uma mosca. Porque não aquela gota de água que desliza no vidro? Quero escrever uma página, dez páginas, a propósito desta gota. Ela irá, para mim, representar o quotidiano, escapando à quotidianidade, apresentar o tempo e o espaço, ou o espaço no tempo, tornar-se mundo sem deixar de ser uma gota desaparecendo (*Idem*, 1975: 12-20).

O estudo do cotidiano, para Lefebvre, oferece um terreno de encontro para várias disciplinas, ele mostra o lugar de conflito entre o racional e o irracional na nossa sociedade e determina o lugar onde se formulam os problemas concretos da “produção”, em sentido largo: a forma como é “produzida” a existência social dos seres humanos. Trata-se, por exemplo, de explorar o “repetitivo”:

O cotidiano, na sua trivialidade compõe-se de repetição: gestos no trabalho e fora do trabalho, movimentos mecânicos [...], horas, dias, semanas, meses, anos; repetições lineares e repetições cíclicas, tempo da natureza e tempo da racionalidade, etc. O estudo da atividade criadora (da 'produção' no seu sentido mais amplo) leva à análise da reprodução, isto é, das condições nas quais as atividades produtoras de objetos ou de fenômenos se reproduzem a elas próprias ou, pelo contrário, se transformam (*Ibid.*, 40).

O cotidiano é o “espaço” e o “tempo” a partir do qual podemos explorar a nossa própria existência; a vida cotidiana assemelha-se ao teatro porque “o teatro pode resumir, condensar, 'representar' a vida para os espectadores reais” (*Idem*, 1977: 150). Para Lefebvre, o verdadeiro palco é a “cidade” pois ela projeta sobre o terreno uma sociedade inteira (com todos os seus atores, condições de classe, práticas sociais, desigualdades, aspirações, etc.).

Na sua obra *Le Droit à la Ville* (2009a), Lefebvre parte do princípio de que a *condição humana* se converteu em *condição urbana*, como consequência lógica da expansão do capitalismo. A sociedade foi urbanizada e, “lendo” a cidade acreditamos que a conhecemos completamente.

Sim, a cidade é passível de ser lida porque ela se escreve, porque ela foi uma escrita. No entanto, não é suficiente ler o texto sem recorrer ao contexto. Escrita sobre escrita ou sobre essa linguagem, elaborar a 'meta-linguagem' da cidade não é conhecer a cidade e o urbano (Lefebvre, 2009a: 53).

Na verdade, uma dificuldade surge quando se concebe a cidade como um sistema semântico a partir da linguagem urbana ou da realidade urbana, esta considerada como um conjunto de signos: ela não pode ser entendida sem as relações de classe e de propriedade, sem as questões de poder e desigualdade.

1.3. Augé e Foucault – não lugares, heterotopias e heterocronias

Como forma de condensar os múltiplos tempos vividos em contexto urbano (com o objetivo de melhor os apreender) escolhemos “observar” um espaço-tempo particular: o trajeto casa-trabalho realizado quotidianamente pelos indivíduos habitantes e não habitantes do Luxemburgo. Daí o surgimento das questões: como definir viagem? Como definir este espaço e este tempo (este espaço-tempo)? Longe de acreditar que exista uma resposta objetiva gostaríamos de sugerir, no entanto, duas possibilidades, duas definições de *lugares que não são lugares* e de *tempos que não são tempos*.

Para Augé, uma das figuras de excesso que caracteriza a “sobremodernidade” é o excesso de espaço (sendo as outras duas: o excesso de tempo e o excesso de ego). Esta leva, concretamente, a concentrações urbanas, migrações de população e multiplicação daquilo que ele chama “não lugares” (Augé, 2009: 33).

Um não lugar (por oposição ao lugar antropológico) caracteriza-se por não ser nem identitário, nem relacional, nem histórico.

Um não lugar, sugeri, é o contrário do lugar, é um espaço onde, aquele que o atravessa, não lê nem pode dizer nada acerca da sua identidade (da sua relação consigo próprio), nem sua relação com os outros ou, de uma forma mais geral das relações de uns com os outros e, por conseguinte, da sua história comum (*Idem*, 1997: 109).

O autor, ao longo da sua obra *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité* (2009), dá vários exemplos de não lugares, tais como as autoestradas, os aeroportos, as estações de serviço, entre outros. No entanto, ele esclarece: o lugar e o não lugar “nunca existem sob uma forma pura, neles os lugares recompõem-se, reconstituem-se nele relações, (...); o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se consome totalmente” (*Idem*, 2009: 68). Na realidade concreta do mundo de hoje, os lugares e os não lugares existem num emaranhado, interpenetrando-se, isto é, ambos existem em devir. Podemos assumir que os não lugares ganham terreno, mas que os lugares antropológicos não desaparecem.

Ilustrando com a imagem da autoestrada (entre outras), em que cada indivíduo circula a alta velocidade e vai encontrando, lateralmente, referências às vilas e cidades que existem e cujos monumentos podem, eventualmente, serem visitados, Augé demonstra as novas experiências de solidão, o esvaziamento de consciência e os deslocamentos do olhar a que, por outro lado, os indivíduos vão sendo sujeitos. Os não lugares “não criam nem identidade singular, nem relação, mas solidão e semelhança” (*Ibid.*, 79-87).

O não lugar percorre-se e, por isso, mede-se em unidades de tempo, na verdade, é “como se o espaço fosse recuperado pelo tempo, como se não houvesse outra história senão (...) uma inexorável história do presente” (*Ibid.*, 88). Castells dá um exemplo interessante ao nível da arquitetura que, de alguma forma, nos ajuda a ilustrar os não lugares de Augé:

assim, o novo aeroporto de Barcelona, projectado por Bofill (...), é a simples combinação de um bonito piso mármore, fachada de vidro escuro e vidro transparente separando painéis de um imenso espaço aberto. Nenhum disfarce do medo e da ansiedade que as pessoas experimentam em um aeroporto. Sem carpetes, sem salas aconchegantes, sem iluminação indirecta. Em meio à beleza fria desse aeroporto, os passageiros têm de encarar sua terrível verdade: estão sozinhos em pleno espaço de fluxos; podem perder a sua conexão; estão suspensos no vazio da transição. (...) E não há escapatória (Castells, 2000: 509).

Poderíamos, então, dizer que a viagem (e, em última instância, o trajeto casa-trabalho) é um não lugar? Apesar do não lugar de Augé ser um lugar que se define pela temporalidade inscrita no devir de algo (por exemplo, o transporte, a viagem) e, neste sentido, designar alguns dos elementos que compõem a experiência de viajar, não se adequa totalmente à ideia de viagem. Na verdade, o não lugar é um lugar “ao lado de”, que está “em paralelo a” e a sua temporalidade ou a-historicidade também é marcada por esta separação face ao lugar antropológico. A viagem, por sua vez, acontece de forma sobreposta, isto é, trata-se de um espaço-tempo que acontece, não em paralelo, mas “ao mesmo tempo que” e “no mesmo lugar que”. Outra característica que faz com que o não lugar não seja totalmente adequado é o facto de a viagem poder ser considerada identitária e relacional – pois “aquele que viaja” pode, eventualmente, “ler” algo acerca da sua identidade (da sua relação consigo próprio) e da sua relação com os outros.

Enquanto o conceito de não lugar se torna operativo na análise dos novos lugares da sobremodernidade, a heterotopia e heterocronia (Foucault, 2001) revela-se um conceito útil no estudo de questões relativas ao tempo social e às temporalidades.

No seu artigo *Des Espaces Autres* (2001), Foucault discorre sobre os espaços para os quais somos “atirados para fora de nós”, os espaços que nos são exteriores. Entre estes espaços, o autor interessa-se por aqueles que “têm a particularidade de estarem relacionados com todos os outros de tal forma que suspendem, neutralizam ou invertem o conjunto de relações que estão, por eles, designadas (...)” (*Ibid.*, 1574).

O autor divide estes espaços em dois grandes tipos: de um lado, as utopias – “aqueles espaços sem lugar que representam, ou uma versão aperfeiçoada da sociedade, ou o seu inverso” (*Ibid.*, 1574) e de outro, os lugares reais. Entre ambos, as heterotopias – lugares reais, efetivos, mas

espécies de utopias efetivamente realizadas, nas quais os lugares reais que podemos encontrar no seio de uma cultura são, por sua vez, representados, contestados ou invertidos; espécies de lugares que estão fora de todos os outros lugares, apesar de serem, contudo, localizáveis” (*Ibid.*, 1574-1575).

Foucault define heterotopia estabelecendo seis princípios para a sua identificação e funcionamento:

- Não há, no mundo, uma única cultura que não constitua heterotopias;
- Ao longo da sua história, uma sociedade pode transformar o modelo de funcionamento de uma heterotopia. Foucault dá o exemplo do cemitério que sempre existiu mas foi deslocado para fora da cidade, constituindo um “outro lugar”;
- A heterotopia tem o poder de sobrepor num só lugar real vários espaços que são, eles próprios, incompatíveis entre si (como, por exemplo o teatro, o cinema ou, um dos mais antigos, segundo o autor: o jardim);
- As heterotopias estão ligadas a cortes no tempo – dão início, ao que Foucault designa “heterocronias” porque proporcionam uma espécie de rutura absoluta com o seu tempo normal – o cemitério, por exemplo, é altamente heterotópico porque inicia-se, precisamente, com “a estranha heterocronia que é, para um indivíduo, a perda da vida e esta quase-eternidade” (*Ibid.*, 1578);

- As heterotopias supõem sempre um sistema de abertura e de fecho que as isola, por um lado e as torna penetráveis, por outro (ou estamos a elas restringidos, no caso da prisão, por exemplo, ou é necessário submeter-se a rituais e purificações para acedê-las, como no caso de um simples acesso a uma sauna);
- As heterotopias têm, relativamente aos outros espaços, uma função de inversão por reflexo, tal como um espelho. Ou pretendem criar um espaço de ilusão que denuncia como sendo ainda mais irreal o espaço real – ou seja, todos os lugares nos quais a vida humana está enclausurada; ou, por outro lado, criando um outro espaço, um espaço real, tão perfeito, tão ordenado, que o nosso se torna desordenado.

A especificação, por Foucault, das seis características que compõem as heterotopias poderão contribuir para uma definição mais clara do que é a viagem (se aceitarmos estabelecer um paralelo entre ambas):

- Arriscaríamos dizer que existe, em todas as culturas, se não a palavra, pelo menos o ato de viajar;
- A história do que é a viagem vai sendo modificada continuamente pela sociedade (vai desde a obrigatoriedade por razões de sobrevivência até viajar pelo lazer);
- A viagem tem a capacidade de sobrepor num só lugar real, vários espaços que são, eles próprios, incompatíveis entre si (o espaço da viagem pode ser transformado em espaço de trabalho ou em espaço de lazer, por exemplo);
- As viagens estão ligadas a cortes no tempo – dão início a heterocronias porque proporcionam uma espécie de rutura absoluta com o tempo normal. No caso específico do trajeto casa-trabalho a viagem permite, por um lado, a sensação de recomeço e, por outro, a de rutura entre o “tempo privado” e o “tempo profissional”, por exemplo;
- As heterotopias supõem sempre um sistema de abertura e de fecho que as isola, por um lado e as torna penetráveis por outro – a viagem, num certo sentido, não acontece quando queremos. Em contrapartida, deslocar-se e movimentar-se sim. A viagem num sentido mais “interior”, por assim dizer, exige a criação de condições (uma disposição particular, a vontade em “deixar-se ir”) que permite a sua abertura;

- A viagem tem, relativamente aos outros espaços, uma função de inversão por reflexo, tal como um espelho. A viagem permite, muitas vezes, denunciar os lugares nos quais a vida humana está enclausurada outras vezes, funciona como um lugar alternativo, perfeito em que é possível abrigar-se no meio do caos desordenado do mundo “real”.

Neste sentido, a designação da viagem como heterocrónica e heterotópica sobrepõe-se à sua nominalização como não lugar, na definição dada por Augé. De qualquer modo, com a necessidade de alguma distinção: tal como já foi mencionado o não-lugar designado por Augé é eminentemente um lugar que se define pela temporalidade inscrita no devir de algo (por exemplo, o transporte, a viagem) e por isso não é totalmente inadequado. No entanto, a heterotopia parece ser mais adequada, pois a esta experiência de devir podemos acrescentar a experiência identitária (tal como o reflexo no espelho) do estar e ser num espaço-tempo existente, real, sobreposto. Na verdade, é como se, no caso dos não lugares de Augé a temporalidade e a espacialidade existissem em paralelo, ao lado, enquanto na heterotopia o tempo e o espaço se apresentam sobrepostos ao cronológico; trata-se de tempos ubíquos, simultâneos. A viagem não é tanto um não lugar, quanto um espaço heterotópico imbuído de temporalidades distintas.

1.4. De Certeau – o quotidiano, as estratégias e as táticas

O principal objetivo de Michel De Certeau, ao longo das suas obras é o de extrair características descritivas da vida quotidiana. Para ele, o quotidiano é aquilo que nos é dado cada dia (ou que nos cabe em partilha), que nos pressiona dia após dia, que nos oprime pois existe uma opressão no/do presente (De Certeau, 1980).

Este autor dedica o seu trabalho, ao “homem comum”, ao “herói anónimo” – qualquer um de nós, qualquer ator social. De Certeau compromete-se a narrar as “práticas comuns” as “artes de fazer”, esse murmúrio que preenche o tempo e o espaço do “homem comum”, mostrando que este tem a capacidade de inventar e re-inventar o quotidiano por meio de artes, astúcias, táticas – “o assunto em estudo diz respeito aos modos de operação ou esquemas de ação, e não diretamente o sujeito, seu autor ou veículo” (*Ibid.*, 9-10). Ele pretende encontrar os meios para distinguir “maneiras de fazer”, para pensar “estilos de ação”, no fundo, para estudar as “práticas” dos atores sociais. A hipótese de que ele parte é a de que estas práticas, quotidianas dos consumidores (do “homem comum”) são do tipo “tático” – têm um certo grau

de autonomia, re-inventam-se. Na verdade, o autor distingue entre “estratégias” e “táticas”/ “astúcias”: as “estratégias” estão relacionadas com as instituições e as estruturas de poder, que são os “produtores”. Os indivíduos são os “consumidores” que agem em ambientes definidos pelas estratégias usando “táticas”.

Recorro, então, a uma distinção entre *táticas* e *estratégias*. [...] Denomino 'estratégia' ao cálculo das relações de força que se tornam possíveis a partir do momento em que um sujeito de querer e de poder (um proprietário, uma empresa, uma cidade, uma instituição científica) é dissociável de um 'ambiente'. Ela reclama um lugar suscetível de ser circunscrito como sendo um 'próprio' [...]. A racionalidade política, económica ou científica foi construída sobre este modelo estratégico. [...] Denomino, pelo contrário, 'tática' a um cálculo que não pode contar com um 'próprio', nem, portanto, com uma fronteira que distingue o outro como uma totalidade visível. A tática só tem por lugar o do outro. [...] O 'próprio' é uma vitória do lugar sobre o tempo. Pelo contrário, devido ao seu não-lugar, a tática depende do tempo, vigilante para 'apanhar o voo' das possibilidades de ganho. [...] Muitas das práticas quotidianas (falar, ler, circular, o mercado ou a cozinha, etc) são de tipo tático (*Ibid.*, 20-21).

Quer a estratégia, quer a tática controlam o tempo mas, enquanto a estratégia opera e se confirma na “duração”, a tática, ela, compõe-se no “instante”. Assim, enquanto a estratégia se fundamenta na apropriação do espaço, a tática compõe-se com o tempo; as táticas são procedimentos que valem pela pertinência que atribuem ao tempo – às circunstâncias que num instante preciso se transformam em condições favoráveis. Relacionado com o presente estudo propomos o seguinte exemplo concreto: a sinalização rodoviária, os semáforos e os limites de velocidade fazem parte da estratégia; por sua vez, atravessar enquanto o semáforo para peões está vermelho (porque não circulam carros nesse preciso instante e antevemos a possibilidade de ganhar ou poupar tempo) representa uma tática.

Também De Certeau dá exemplos de táticas ao longo da sua obra. Um desses exemplos é o ato de *andar*. Para ele andar é um espaço de enunciação. O ato de andar é para o sistema urbano o que o ato da fala é para a linguagem – tem uma função enunciativa:

Uma comparação com o ato de falar permite ir mais longe [...]. O ato de andar é, para o sistema urbano, o que a enunciação (o *speech act*) é para a linguagem e para os enunciados proferidos. Ao nível mais elementar, existe, de facto, uma tripla função 'enunciativa': é um processo de *apropriação* do *sistema* topográfico pelo peão (da mesma forma que o locutor se apropria e assume a língua); é uma *realização* espacial do lugar (da mesma forma que o ato da palavra é uma realização sonora da língua); e, por fim, ele implica *relações* entre as posições diferenciadas, isto é, 'contratos' pragmáticos sob a forma de movimentos (da mesma forma que a enunciação verbal é uma 'alocação', 'coloca o outro em frente' do locutor e põe em jogo os contratos entre colocutores). O ato de andar parece, então, encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação (*Ibid.*, 180/181).

O caminhante transforma o seu significado espacial em algo mais – por intermédio de táticas. Ao atualizar algumas das possibilidades fixadas pela ordem construída ou aumentar o número de possibilidades (fazendo atalhos ou desvios por exemplo – o que, por sua vez, tem paralelo com as figuras de estilo na linguagem), ele é seletivo: “tal como a linguagem corrente, esta arte [a arte de andar] implica e combina estilos e usos” (*Ibid.*, 183/184).

Ao admitir que, face às limitações e proibições o “consumidor” multiplica as possibilidades graças a desvios e transgressões, De Certeau fornece elementos para uma verdadeira teoria da dominação e da resistência a essa mesma dominação. Essas maneiras de fazer que constituem as mil práticas pelas quais usuários se apropriam do espaço social e seus produtos proliferam no interior das estruturas do sistema, modificando seu funcionamento, ressignificando-o. Estas “astúcias” que provêm da sabedoria dos usuários, são maneiras de utilizar o sistema e suas imposições dogmáticas, constituindo manobras de resistência.

É neste sentido que podemos sugerir que o utilizador da cidade “rouba” alguns fragmentos da ordem estabelecida com o objetivo de os atualizar “em segredo”. Assim, os lugares são histórias fragmentadas, pedaços de vida individuais. As histórias do quotidiano são guias de práticas espaciais.

São os gestos, as práticas, as artes de fazer e as narrativas do quotidiano que constituem os verdadeiros arquivos urbanos. [...] A cidade é o campo fechado de uma verdadeira guerra de narrativas, das quais cada um de nós é o portador de uma memória específica e cuja tessitura constitui a densidade histórica de cada cidade (Dosse, 2004: 88)

Cada história é uma história de viagem, uma prática espacial e as práticas espaciais dizem respeito às “táticas” quotidianas.

Como narrar o quotidiano? Como narramos nós a nossa vida quotidiana? Como mapear o quotidiano? Todos os atores sociais, enquanto caminhantes, ciclistas, condutores, consumidores da cidade, criam as suas próprias histórias movendo-se pela cidade. A cidade mapeada cria um campo para contar histórias, mas somos nós próprios, atores, que a encenamos, representamos e à qual assistimos.

De Certeau dizia-nos que o que interessa ao historiador do quotidiano é o invisível: as práticas do espaço, os usos do tempo. Resta a questão: serão estas práticas e esses usos assim tão invisíveis? E porque esse invisível nos interessa? As táticas, aparentemente invisíveis, são saberes/ações sem discurso, anónimos, excluídos pelos saberes do controlo, da estratégia, mas nem por isso menos criadores e subversivos. Uma série de táticas subterrâneas dão vida a ações sem autores, demolindo as verdades de discursos morais, políticos e tecnocráticos que tentam fabricar o conformismo. Uma sociologia da vida quotidiana é também uma política da vida quotidiana.

Como mapear a vida quotidiana? [...] O olhar direciona-se para todos os procedimentos de consumo do espaço urbano mediante a sua prática: andar, comprar o pão na loja da esquina, fazer uma festa em casa, andar de bicicleta, ir ao mercado, sentar-se a conversar, esperar o autocarro na paragem. [...] Existe toda uma micropolítica das práticas urbanas, microcosmos e rituais quotidianos regidos pelas suas próprias regras e que são susceptíveis de ser transformados mediante operações concretas de pequena e média escala: uma planificação tática, mais do que estratégica (De Stefani, 2006: 6-7)

A cidade é um texto, uma imagem, um poema, do qual se desconhecem os autores, mas que pode ser lido e traduzido, dando lugar a uma narrativa coerente - “a cidade é poetizada pelo sujeito: ele refabrica-a para seu uso próprio, evitando os constrangimentos do aparelho urbano; ele impõe à ordem exterior da cidade a sua lei de consumo do espaço” (Giard L. e Mayol, P., 1980: 22)

2. Contexto – o Luxemburgo



Figura 1: Mapa do Luxemburgo e fronteiras²

No âmbito do programa de mobilidade *Erasmus*, decidi completar o segundo ano de mestrado na *Université du Luxembourg*. Inscrevi-me, então, para o período de um ano com um plano de estudos que incluía um projeto de investigação cujo ponto central era o estudo das diferentes temporalidades na cidade do Luxemburgo e, se possível, a apreensão do caráter múltiplo, sobreposto e segregado dos tempos experienciados em contexto urbano. No entanto, a forma como esse estudo iria ser levado a cabo ainda não estava completamente formulado, baseando-se, inicialmente, na possibilidade de levar a cabo observações e utilizar métodos da sociologia e antropologia visuais, tais como a fotografia.

A localização geográfica do Luxemburgo coloca-o numa situação particular, da qual me apercebi pouco tempo após a minha chegada. Trata-se de um país relativamente pequeno (2 586 km²), com 502 500 habitantes, localizado no centro da Europa e rodeado, por sua vez, pela França, Alemanha e Bélgica (cf. Figura 1). A capital do Luxemburgo, com o mesmo nome, é uma cidade com pouco mais de cem mil habitantes e nela se encontram os mais

² Mapa retirado de: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lu-map-FR.png>

Dados apresentados neste capítulo retirados de: <http://www.statistiques.public.lu>.

importantes centros financeiros e bancários da Europa. A sua arquitetura é imponente. Os edifícios centrais estão preenchidos por escritórios e a ordem é visível. A segunda maior cidade, Esch-sur-Alzette (com cerca de 28 mil habitantes) é completamente diferente da capital. Com um carácter marcadamente industrial (velhas fábricas de ferro desativadas), é uma cidade onde predominam prédios de habitação com lojas no rés-do-chão. As restantes cidades do país são como pequenas aldeias, bonitas, distantes, separadas por campos e florestas, ligadas por auto-estradas e estradas de ótica qualidade.

Foi numa destas pequenas cidades que vivi durante os primeiros cinco meses, chama-se Grevenmacher e fica na fronteira com a Alemanha. Após ter-me apercebido do tamanho dessa pequena cidade, comecei a estranhar os engarrafamentos em horas de ponta, as filas de trânsito que tentavam circular na rotunda, mesmo em frente à minha casa. Comecei a perguntar às pessoas e, rapidamente, descobri que todas as cidades que estão junto à fronteira, isto é, junto da Alemanha, da França e da Bélgica enfrentavam a mesma entrada e saída massiva de pessoas nos seus carros em horas de ponta. São os chamados *frontaliers* – fronteiriços. A partir de então, nunca mais deixaria de ouvir falar deles. São eles que entopem as fronteiras, é para eles que existem linhas de autocarros específicas, descontos nos passes dos autocarros e comboios, legislação específica, enfim, são um grupo específico de trabalhadores não residentes do Luxemburgo mas que para lá se deslocam todos os dias por motivos profissionais.

Ao longo desta estadia, outras situações que me causaram estranheza. A segunda talvez tenha sido a pontualidade dos transportes públicos, da qual me apercebi quando eu própria me tornei *frontalière*, residindo os restantes sete meses na França, na fronteira com o Luxemburgo. Quase nunca existem atrasos. Ao longo deste ano não me recorde de nenhum. Fiquei a perceber, mais tarde, que o país depende realmente desta pontualidade para que todos os habitantes cheguem a tempo ao seu trabalho, principalmente, os *frontaliers*, dos quais depende o bom funcionamento de muitas empresas.

Assim, devido às suas dimensões e à forma como as pessoas se movimentam pela cidade do Luxemburgo, rapidamente o meu estudo se alargou, não só ao país: Luxemburgo (e já não apenas a sua cidade-capital com o mesmo nome) como também extrapolou-o e incluiu cidades pertencentes aos países que com ele fazem fronteira (Bélgica, Alemanha e França).

Tal como apresentado anteriormente, as questões que me interessavam à partida eram o espaço, o tempo, o quotidiano e a viagem. Optei, então, por realizar entrevistas ao longo do trajeto casa-trabalho. Estas seriam, acima de tudo, conversas (entrevistas não estruturadas) com vista, não em obter uma resposta a uma questão, ou validar uma hipótese de partida

única, mas essencialmente em documentar a multiplicidade, diferenciação e desigualdade de tempos e temporalidades no contexto urbano.

Entrevistei dez pessoas nos seus trajetos entre o domicílio e o local de trabalho. De entre estas dez, três são *frontaliers*, residentes na França, Bélgica e Alemanha, respetivamente, mas que trabalham no Luxemburgo. As entrevistas foram todas gravadas com recurso a um gravador que o entrevistado colocava ao pescoço e têm durações que variam entre 7mn e 1h30 perfazendo um total de 8h43. Foram realizadas em diferentes meios de transportes: a pé, autocarro, carro, comboio e bicicleta; sob diferentes condições meteorológicas: neve, chuva e sol.

3. Metodologia e métodos

A sociologia é a ciência cujo objetivo é apreender a complexidade da vida humana. Para os sociólogos, esta complexidade da experiência quotidiana, não se apresenta como um dado adquirido, é possível revelar o que se esconde por detrás do aparente. A sociologia pode, então, ser definida como uma orientação que revela “o estranho no familiar” ou “o lugar da individualidade no contexto social” (Macionis, 2001: 2-5).

Perguntar como é que se pode revelar o estranho no familiar ou o lugar da individualidade no contexto social equivale a perguntar qual a metodologia adoptada – a orientação geral que norteia a investigação e, os métodos escolhidos – as técnicas específicas usadas para estudar o fenómeno (Silverman, 2001: 4). Trata-se, no fundo, de responder à questão: como? Quais as formas de fazer que permitirão revelar o estranho no familiar?

A maioria dos trabalhos científicos separa as “formas de fazer” da teoria. Por uma questão de organização na apresentação de conteúdos decidimos aplicar o mesmo procedimento ao nosso estudo. No entanto, é importante referir que, na prática, os dois estão intrinsecamente ligados, um informa o outro – a investigação sociológica utiliza diferentes métodos de investigação em função da sua orientação teórica.

Assim sendo, neste capítulo serão apresentados:

- A orientação teórica principal – o construtivismo ou interacionismo simbólico;
- A investigação qualitativa/etnográfica;
- Os passos da investigação;
- As entrevistas móveis – métodos “go-along”;
- O lugar do investigador.

3.1. Orientação teórica principal – o construtivismo

Compreender e reportar a forma como as pessoas se comportam envolve analisar e apresentar a realidade. Na prática, isto implica partilhar com uma audiência aquilo que foi observado, ouvido, registado e o seu significado. Dois investigadores diferentes que observam o mesmo fenómeno poderão chegar a conclusões bem diferentes e isso deve-se à sua orientação teórica – às “lentes” com as quais observaram o fenómeno e analisaram os dados recolhidos.

São duas, as principais orientações teóricas que podem ser encontradas nos diferentes estudos sociológicos: o positivismo e o construtivismo.

Hammersley e Atkinson sugerem que os sociólogos positivistas: 1) olham para as metodologias provenientes das ciências exatas e da física em particular, como sendo o modelo ideal para explorar o mundo social; 2) têm como objetivo descobrir as leis universais que fornecem explicações causais possíveis para o comportamento humano, leis que provavelmente mantêm a veracidade através do espaço e do tempo; 3) estão exclusivamente interessados em observações empíricas descritas usando a linguagem neutra das ciências exatas (Hammersley e Atkinson, 1983: 4-5).

As consequências de observar os fenômenos sociais através deste olhar positivista, isto é, aplicar os modelos de investigação das ciências exatas à investigação social são: estudar algo cujo significado é independente do tempo e do espaço; descobrir explicações causais universais, conhecendo a probabilidade de estar certo ou errado; apenas ter em conta as observações empíricas, isto é, apesar de admitir a interferência do investigador, a posição tomada é a de observador treinado, que reporta as descobertas numa linguagem científica, numa investigação isenta de viesamentos tanto quanto segue os procedimentos (Marvasti, 2004: 4-5). No seguimento do diagnóstico destas consequências e da crítica ao positivismo como sendo teoricamente vazio levou ao aparecimento de uma corrente filosófica alternativa mais voltada para explanações analíticas – o construtivismo.

Tal como o nome indica, o construtivismo está relacionado com a forma como a interação humana ajuda a criar a realidade social. Tal como Schwandt defende, os construtivistas acreditam que os seres humanos “não encontram ou descobrem o conhecimento, tanto quanto o constroem ou o fazem” (Schwandt, 2000: 197). Também denominado de “interacionismo simbólico”, “interpretativismo” ou, em outros casos “posmodernismo”, o construtivismo é visto, pela maior parte dos sociólogos, como uma alternativa e reação ao positivismo.

Esta corrente teórica baseia-se, então, na assunção de que o conhecimento da realidade social é (Marvasti, 2004: 5):

- Subjetivo;
- Situacional e culturalmente variável;
- Ideologicamente consciente.

	Positivismo	Construtivismo	Semelhanças
Posição teórica perante a realidade social	Como é que podemos utilizar métodos de investigação objetivos para apreender a essência da realidade social?	Como é que esta realidade é socialmente construída?	Importância dos dados empíricos
Objetivos da investigação	Quais são as leis universais que explicam as causas dos comportamentos humanos?	Como é que as variações situacionais e culturais formam a realidade?	Produção do conhecimento
Questionamento constante	Como é que podemos desenvolver uma linguagem estandardizada e neutra para transmitir as descobertas científicas?	Quais são as consequências ideológicas e práticas de escrever e investigar?	Variações internas e inconsistências lógicas

Quadro 1 – Diferenças e semelhanças entre o positivismo e o construtivismo (*Ibid.*, 8).

Ao falar em positivismo ou construtivismo, na verdade, não se está a falar de formas absolutas, apenas de instrumentos teóricos operativos. Estas abordagens têm também, entre elas, características em comum (cf. Quadro 1).

A sociologia tenta, através de uma multiplicidade de olhares e ângulos explicar os movimentos incessantes do social. Cada análise sociológica tenta traduzir uma faceta sem conseguir nunca esgotar as possibilidades de sentido. Cada ponto de vista sugere uma leitura do social, sem que uma seja necessariamente contrária à outra. Toda análise sociológica é uma interpretação do social.

Assumimos, então, que a orientação principal do nosso estudo é interacionista. Pretende-se, aqui, olhar o fenómeno social de forma subjetiva, valorizando o contexto em que ele acontece e a cultura em que ele se desenvolve. Trata-se de um estudo ideologicamente consciente e cujo investigador é parte constitutiva, ativa e assumida ao longo de todo processo de investigação.

As principais linhas teóricas que caracterizam a forma de olhar o social interacionista são (Le Breton, 2012a):

- O sujeito como ator – “para o interacionismo o indivíduo é um ator interagindo com os elementos sociais e não um agente passivo, vítima das estruturas sociais por causa do seu habitus ou da ‘força’ do sistema ou da sua cultura de pertença” (*Ibid.*, 46-47);

- A dimensão simbólica – “a dimensão simbólica condiciona a relação com o mundo. Uma multiplicidade de signos, a começar na linguagem ou nos movimentos do corpo, são familiares aos atores, que os partilham com naturalidade, sem os questionar, na vida quotidiana” (*Ibid.*, 47). Os significados, mais ou menos partilhados no seio de uma cultura, delimitam comportamentos, ou seja, elaborando significados, o indivíduo é, também ele, elaborado por eles. A interpretação é uma das noções-chave do interacionismo;

- A interação – o interacionismo não toma o indivíduo como princípio de análise, mas raciocina em termos de ações recíprocas, isto é, de ações que se determinam mutuamente. O interacionismo considera a sociedade como “uma estrutura viva que constantemente se faz e se desfaz” (*Ibid.*, 51);

- O paradigma interpretativo – para os interacionistas, o contexto não é o elemento exterior que determina a ação, ele é interpretado; “as regras não preexistem à ação, elas são criadas pelos atores através da sua definição da situação” (*Ibid.*, 58). Neste sentido, já não basta descrever as regras para daí deduzir os comportamentos, mas o inverso, é o uso que os indivíduos fazem das regras que permite compreender os seus comportamentos;

- O “eu” – para os interacionistas o “eu” é uma pedra angular do edifício conceptual: “socialmente construído, herdeiro de uma história pessoal, nunca fixo, ele está dependente das situações às quais imprime a sua marca [...], o eu é o resultado, sempre provisório, da experiência adquirida” (*Ibid.*, 62-63). O “eu” é reflexivo, inventa-se e reinventa-se ao longo da interação, ele não existe sem os “outros”.

3.2. Investigação etnográfica

Assumir uma orientação teórica positivista ou construtivista tem consideráveis implicações metodológicas, em particular no que diz respeito ao debate quantitativo/qualitativo, pois ambas estão enraizadas em procedimentos analíticos bem distintos, como vimos no ponto anterior.

Ao nível mais elementar, a investigação quantitativa envolve o uso de metodologias que apresentam a experiência humana em categorias numéricas, por vezes denominadas estatísticas. Por sua vez, a investigação qualitativa fornece descrições detalhadas e análises da qualidade, ou substância da experiência humana (Marvasti, 2004: 7). E, tal como acontece para as abordagens positivista e construtivista, as metodologias quantitativas e qualitativas

não representam disciplinas absolutas, é comum encontrar investigadores que combinam as duas metodologias em “métodos mistos” (Creswell 2003).

Escolher uma metodologia de investigação não é escolher entre a certa e a errada, a verdadeira ou a falsa, mas antes, escolher a abordagem mais adequada à tarefa em mãos. No caso presente, a metodologia qualitativa apresentou-se como sendo a mais adequada para recolher as narrativas das experiências de cada indivíduo.

A palavra *etnografia* significa literalmente escrever sobre pessoas ou culturas, do grego *ethnos* (pessoas) e *graphei* (escrever). A etnografia caracteriza-se pelo envolvimento e participação no fenómeno estudado; pela atenção cedida ao contexto social e à recolha de dados; e, pela sensibilidade na forma como os sujeitos são representados no trabalho de investigação – "um estudo torna-se etnográfico quando o investigador de campo é cuidadoso ao relacionar os factos que observa com a dinâmica específica na qual esses factos ocorrem, os quais estão ligados a contingências históricas e culturais" (Baszanger & Dodier 1997: 10).

O propósito essencial da etnografia consiste em fornecer uma descrição detalhada, em profundidade, das práticas quotidianas e, como tal, a atividade principal do etnógrafo consiste em ouvir atentamente e observar tão de perto quanto possível, as crenças, os valores, as condições materiais e as forças estruturais que subscrevem os padrões de comportamento de todo os indivíduos sujeitos a essas mesmas condições e forças. A etnografia, mais do que qualquer outro método de recolha, requer o envolvimento e a participação no fenómeno sob investigação, concede uma atenção metódica ao contexto social no qual a informação acerca de uma cultura ou indivíduos é recolhida (Marvasti, 2004: 36). O produto último de uma investigação etnográfica é um texto, um documentário, um trabalho fotográfico, que descreva em detalhe o estilo de vida de pessoas, de uma cultura, de um grupo.

A prática da escuta ativa/participante é uma importante técnica empregada pelos etnógrafos. O autor Martin Forsey (2010) defende a necessidade de uma tomada de consciência relativamente à escuta ativa para a etnografia e a forma como os estilos pessoais/individuais afetam a produção de dados etnográficos.

O que é que leva a que o sentido da visão (observação) seja tomado como o mais importante e o mais objetivo? Porque não atribuir também valor a um dado som, cheiro ou sabor? De facto, a resposta a estas questões, como sabemos, prende-se mais com uma escolha cultural do que com uma validade universal. Na verdade, o que o autor pretende, no seu artigo *Ethnography as a participant listening* (2010), é apenas demonstrar que a audição é, para um

etnógrafo, tão importante quanto a visão – “eu defendo uma democracia dos sentidos” (Forsey, 2010: 564). Segundo ele, muito do que é escrito em etnografia está baseado no que foi ouvido no campo de trabalho, mais do que no que foi visto “e, muitas vezes, o que foi reportado como tendo sido visto, foi, na verdade, a observação de pessoas a conversar, cantar, ouvir, discursar – fazendo ruído” (*Ibid.*, 563). Muitas vezes, a etnografia é confundida com a própria observação participante e, na realidade, a observação participante não é etnografia “devemos voltar a arrumar a observação participante dentro da caixa de ferramentas da etnografia” (*Ibid.*, 570). A escolha entre dar mais atenção ao visual ou ao oral influencia não só os caminhos pelos quais a investigação segue, mais também o que é seguido e o que é encontrado.

No caso do presente estudo, as entrevistas implicaram uma escuta ativa. Cada questão colocada pelo entrevistador surgia no seguimento daquilo que era dito pelo entrevistado. A escuta ativa teve, neste caso, uma importância decisiva para os dados recolhidos. Na verdade, a observação revelou-se insuficiente para a recolha de dados. Tendo em conta que o fenómeno em estudo não está delimitado por fronteiras claras e não é espacialmente localizado a entrevista em movimento foi o principal método adoptado. À observação juntar-se-ia a escuta ativa e participante.

Precisamos adequar os métodos ao fenómeno que pretendemos estudar e ao contexto em que o fazemos – “a vida nos espaços pós-modernos, no mundo globalizado, é, muitas vezes, caótico, incontrolado e não maneável e os nossos métodos precisam de responder a esta realidade” (*Ibid.*, 569).

3.2.1. Passos da investigação

O desenho da investigação diz respeito aos passos seguidos pelo investigador do princípio ao fim para completar o seu estudo e incluem: colocar a questão de partida baseada numa orientação teórica; seleccionar os participantes no estudo e recolher os dados; analisar esses mesmos dados; e, divulgar os resultados (Marvasti, 2004: 9). Todas as investigações em ciências sociais envolvem estes passos mas a ordem pela qual são seguidos e a sua interdependência variam consoante se trate de um estudo quantitativo ou qualitativo.

Iremos agora analisar o desenho da presente investigação nas suas diferentes etapas.

A questão de partida

O investigador começa com uma massa de ideias e comportamentos indiferenciadas. Começa, então, a recolher pedaços de informação, comparando, contrastando e classificando com mais minúcia categorias em estado bruto até um pensamento ou comportamento discernível se tornar identificável. De seguida, o etnógrafo deve ouvir, observar e comparar as suas observações com o seu modelo inicial, mais pobre. Neste sentido, para os etnógrafos, desenvolver teorias envolve um processo de análise aberto e exploratório e, por vezes, assustador e perturbador (Fetterman, 1997: 92).

Recorrendo a técnicas de investigação qualitativa, o presente estudo tem como objetivo principal: documentar a multiplicidade, sobreposição e segregação de tempos e temporalidades no contexto urbano, perspetivando a cidade como um complexo de tempos, em convívio e em conflito passível de “leitura” e construção social.

Neste sentido, foi necessário escolher um espaço (e/ou tempo) em que todos os tempos (ou muitos de entre eles) se encontrassem condensados, por assim dizer, e fossem, nesse mesmo espaço (e/ou tempo, vividos ou recordados pelo indivíduo; um espaço real, em que pudéssemos “penetrar” e observar o fenómeno em estudo. A escolha recaiu sobre a *viagem*, mais precisamente sobre o trajeto quotidiano entre a casa e o trabalho.

Desta forma, o nosso objetivo já não seria apenas documentar o carácter tríplice do tempo mas também, de certa forma, entender o próprio fenómeno da viagem enquanto espaço-tempo particular. Escolher o trajeto casa-trabalho como “campo de trabalho” e aí efetuar observações participantes e entrevistas em movimento permitir-nos-ia também perceber o lugar desta prática quotidiana na apropriação dos espaços e usos dos tempos por parte do ator social.

A amostragem

Em investigação qualitativa, quem é incluído no estudo, responde não tanto a considerações técnicas, quando a considerações teóricas, isto é, os procedimentos de amostragem neste tipo de investigação são *propositados*: o que determina o processo de seleção dos participantes são sobretudo motivos teóricos do projeto em vez de uma regra metodológica estrita (Marvasti, 2004: 9).

Ao longo do presente estudo foram selecionadas dez pessoas. Esta seleção não seguiu um protocolo rigoroso de amostragem, nem constituiu um momento isolado do processo de investigação. Na verdade, a seleção das pessoas a entrevistar foi feita ao longo de todo o estudo, fruto das circunstâncias e escolhas do investigador. Na verdade, iam surgindo critérios de amostragem com o objetivo de melhor ilustrar a realidade que se impunha aos olhos do investigador.

A primeira entrevista pretendia funcionar como entrevista piloto e seria a nossa primeira experiência na aplicação de um método “go-along”. Os objetivos principais dessa entrevista piloto eram: perceber a dinâmica da entrevista em movimento; avaliar os constrangimentos possíveis ou o à vontade do participante em “falar sobre si” num contexto de um trajeto pessoal; procurar colocar-se enquanto investigador nesse processo de falar, ouvir e mover-se. Neste sentido, escolhemos uma pessoa oriunda da nossa rede de contatos privada (já existente em Portugal).

Após esta experiência piloto, decidimos escolher outra pessoa, também proveniente da nossa rede de contatos, mas desta vez profissional (e criada no Luxemburgo).

Fruto destas duas experiências definimos um primeiro critério de escolha para as seguintes entrevistas: não conhecer os entrevistados. Neste sentido, solicitamos à segunda pessoa entrevistada que fizesse circular um email pela sua rede de contatos e obtivemos desta forma a confirmação de três pessoas, que nos eram completamente desconhecidas.

Após nos termos apercebido de que o Luxemburgo se encontrava numa localização geográfica particular, rodeado pela Bélgica, França e Alemanha e que os habitantes (na fronteira) destes três países trabalhavam no Luxemburgo e formavam a categoria chamada de *frontaliers* aplicámos um segundo critério: escolher *propositadamente* um indivíduo de cada um desses países que fizesse todos os dias o trajeto de casa para o Luxemburgo, onde se encontraria o seu local de trabalho.

Conforme avançávamos na composição da amostra íamo-nos apercebendo do seu carácter homogéneo relativamente a alguns pontos, tais como: o nível cultural das pessoas, o tipo de transporte utilizado e a distância percorrida, isto é, a amostra era composta por pessoas de nível cultural elevado, que utilizavam como meio de transporte principal o carro, autocarro e comboio e que percorriam grandes distâncias. Nesse sentido, os últimos critérios de escolha (aplicados na escolha das últimas pessoas) foram: escolher pessoas com um nível de escolaridade inferior àquelas que já tinham sido entrevistadas; que realizavam trajetos a pé e de bicicleta; e, cujos trajetos fossem relativamente curtos.

Tendo em conta o fenómeno em estudo, os objetivos e o contexto da investigação a amostra foi *propositada* – deriva de escolhas feitas pelo investigador. No entanto, estas escolhas não foram totalmente livres, mas antes sujeitas a alguns constrangimentos: um tempo limitado para a realização das entrevistas; limitações de carácter prático, tais como hora de início da entrevista, o local de residência do entrevistado, o facto de não termos um veículo próprio e estarmos dependentes dos transportes públicos (limitações horárias).

Recolha de dados

Há claramente diferenças na forma de recolher dados entre a investigação quantitativa e a investigação qualitativa. No sentido de documentar a existência de tempos múltiplos, sobrepostos e segregados em contexto urbano, optamos pela investigação qualitativa.

Perante o fenómeno em estudo e a circunstância da recolha dos dados – trajeto casa-trabalho – nenhuma metodologia quantitativa se apresentava ajustada. Neste sentido, optamos, de forma quase imediata, pela entrevista, pela possibilidade de cada entrevistado narrar a sua história, o seu trajeto. Esta seria, na nossa opinião, a melhor maneira de obter uma descrição detalhada dos pensamentos e sensações dos entrevistados. Esta é, aliás, a forma que a maioria dos investigadores que utilizam metodologias qualitativas usam para recolher e registar dados. Os dados recolhidos são, assim, compostos por descrições detalhadas em vez de códigos numéricos.

No presente estudo, as entrevistas têm uma particularidade: são realizadas em movimento. Dependendo do meio de transporte utilizado pelo entrevistado para o seu trajeto casa-trabalho as entrevistas foram realizadas a pé, de carro, de bicicleta, de comboio e de autocarro. Com o objectivo de enriquecer o aspeto narrativo das entrevistas (contar a história do trajeto) foi facultada uma máquina fotográfica ao entrevistado para que pudesse fotografar

qualquer elemento que considerasse importante para ilustrar a sua história.

Após uma troca de emails em que o entrevistado demonstrava o seu interesse em participar e em que nós explicávamos, em traços gerais, o que esperávamos dele (que simplesmente nos contasse o seu trajeto), solicitávamos-lhe a sua morada, a hora em que saía de casa e era, então, combinado o dia da entrevista.

No dia e na hora prevista encontrávamo-nos à porta de casa do entrevistado e aí, enquanto ele colocava o gravador ao pescoço e pegava na máquina fotográfica (cf. Foto 1), começava a entrevista!



Foto 1: Gravador e máquina fotográfica usada ao longo das entrevistas em movimento

Para responder aos objetivos da investigação e pelo facto de se tratar de entrevistas em movimento, elas não poderiam ser estruturadas, isto é, não poderiam seguir um guião rigoroso e uma ordem específica de perguntas. Por isso, optou-se por um formato não estruturado de entrevista. O objetivo principal era deixar o entrevistado à vontade, dando-lhe o dom da palavra. No entanto, foi elaborado um guião (cf. Anexo 1) com algumas das perguntas que seriam eventualmente transversais a todos os trajetos, com o objetivo de direcionar minimamente a entrevista em movimento.

As dez entrevistas realizadas correspondem a 8h43 de conversa gravada, transcritas em cerca de 160 páginas. As entrevistas têm durações que variam entre 7 minutos e 1h30, foram realizadas a pé, de carro, de bicicleta, de comboio e de autocarro, sob várias condições

meteorológicas: neve, chuva e sol. Ao longo das entrevistas foram tiradas 37 fotos pelos entrevistados.

Análise dos dados

A análise dos dados em metodologias qualitativas é mais descritiva do que a praticada em metodologias quantitativas. Neste sentido, os investigadores qualitativos estão, geralmente, mais atentos ao papel social e ao contexto cultural implicados em todos os aspetos da investigação, desde formular a questão de partida, passando pela recolha de dados e acabando na escrita e na divulgação dos resultados – “enquanto, para os investigadores quantitativos, o contexto é tratado como interferência ou ruído [...], para os investigadores qualitativos, é um elemento constitutivo que contribui para o significado do que é reportado” (*Ibid.*, 11).

Na verdade, todas as formas de análise qualitativa se baseiam em três procedimentos: redução dos dados – reduzir os dados para os tornar maleáveis; representação dos dados – representar textualmente os dados com o objetivo de selecionar segmentos que melhor ilustram os conceitos centrais da investigação; e, conclusão/verificação – criar significado a partir da representação dos dados (Huberman and Miles, 1994). É evidente que estes passos não são mutuamente exclusivos e a maior parte dos sociólogos concorda com o facto de formarem um todo. A análise qualitativa deve ser vista como um processo inventivo e dinâmico.

No presente trabalho, a análise dos dados recolhidos segue a proposta pela *constructionist grounded theory* (Charmaz, 2002):

- A primeira etapa é codificar os dados através da definição de conceitos sintetizadores, o chamado “initial coding”. O objetivo é extrair dos dados categorias ou temas significativos; funciona por associações livres feitas pelo investigador; gira à volta de questões tais como: “isto é sobre quê?” ou “de que é que este texto fala e como?”;

- A segunda etapa da codificação inclui a definição de “selective or focused coding”. O “coding” inicial é seguido por uma categorização dos dados teoricamente atenta. Os códigos seletivos, “focused codes” são mais abstratos, gerais e, simultaneamente, mais incisivos do que os códigos iniciais. Esta segunda fase de “coding” permite ao investigador reduzir o universo de significados possíveis, passando de um grande número de códigos iniciais para um menor número, mais manuseável.

Após esta fase de “coding” inicial e seletivo, ao longo de mais de 160 páginas de entrevistas transcritas (que limitamos aqui um excerto por entrevista – cf. Anexo 2), decidimos ilustrar com recurso a imagens os códigos que mais se repetiram ao longo da primeira fase de codificação (cf. Anexo 3). Para tal utilizamos uma ferramenta disponível *online*³, que permite criar nuvens de *tags*, a partir do texto inserido que, no nosso caso, foi o conteúdo do “coding” inicial.

Tendo por base este trabalho de codificação e ilustração, identificamos categorias que se repetiam ao longo das entrevistas e (quando possível) os seus opostos, mantendo os excertos de onde foram retirados (cf. Anexo 4). Na verdade, o nosso objetivo nunca foi criar categorias ou frequências isoladas dos dados reais, pelo contrário, após a análise de dados queríamos poder recuperar, de certa forma, o aspeto narrativo das entrevistas em movimento.

Foi também com esse objectivo que optamos pelo desenvolvimento de metáforas. Estas permitem sistematizar, produzir e generalizar conhecimento através de um processo de abstração e comparação relativamente aos dados reais recolhidos. Enquanto artífice teórico, elas permitem-nos uma aproximação ao fenómeno em estudo, ilustrando-o e clarificando-o ao mesmo tempo que permitem resgatar a narrativa original.

Como vimos, as diferentes etapas da investigação não têm que seguir uma ordem estrita, o que é particularmente visível em investigações qualitativas. Neste último caso é comum assistir à simultaneidade e interpenetração das diferentes etapas ao longo do processo de investigação. No caso particular do nosso estudo, a amostra foi composta ao longo do processo de recolha de dados e este, em simultâneo com a fase inicial de codificação dos dados.

3.3. A entrevista

“Uma das mais elementares formas de recolher dados é a *entrevista* que envolve fazer perguntas às pessoas e ouvir a resposta das mesmas” (*Ibid.*, 14). Apesar de terem todas, na sua base, o mesmo modo de funcionamento – colocar uma questão e ouvir a sua resposta – elas variam consideravelmente na sua estrutura.

³ <http://www.wordle.net/>

A técnica de entrevista que mais prevalece entre os sociólogos é a “entrevista estruturada”. É assim denominada pela ênfase que atribui aos procedimentos para a aplicação, que devem ser seguidos rigorosamente.

As entrevistas não estruturadas permitem uma interação mais fluida entre o investigador e o participante. Neste formato, os participantes não são forçados a responder a questões numa ordem específica; pelo contrário, podem elaborar os seus pensamentos livremente e relacioná-los com outros assuntos de interesse. De facto, são o tipo de entrevista que mais se assemelha a conversas, pelo seu carácter informal. Existem dois tipos de entrevistas que utilizam o formato não estruturado: as “entrevistas em profundidade” e as “entrevistas etnográficas” (*Ibid.*, 21). Sendo este último o tipo escolhido para o presente trabalho.

Então, o investigador de campo olha para a entrevista como uma longa conversa. A forma como o investigador procura o detalhe, a clareza ou a explicação e a forma como gesticula demonstrando surpresa e, inclusive, descrença, fornecem-lhe os meios para moldar a entrevista desta forma (Schatzmann & Strauss 1973: 72).

A informalidade não significa que o etnógrafo não prepare as entrevistas. Pelo contrário, ele planeia as questões e desenvolve protocolos para as entrevistas que asseguram a fluidez das questões e que as questões não sejam esquecidas. As entrevistas, por sua vez, não seguem um formato pré-estabelecido ou uma sucessão linear ou uma ordem específica de questões. Elas são guiadas, em contrapartida, pela conversa ela própria, pelo que está a ser dito ou pelos silêncios, por aquilo que não é dito.

3.3.1. Entrevistas etnográficas

Este tipo de entrevista é caracterizado por acontecer num lugar específico – o *campo*. O campo de trabalho etnográfico é o contexto social que guia a entrevista relativamente a:

- Questões a serem colocadas;
- Pessoas a entrevistar;
- Como é que as respostas devem ser interpretadas.

Outra característica das entrevistas etnográficas é o facto de o investigador utilizar a observação de campo para aceder ao significado e relevância dos dados obtidos através das entrevistas.

3.3.1.1. Entrevistas móveis – método “go-along”

Proponho que o método inovador *go-along*, combinando algumas das vantagens da observação etnográfica e da entrevista, é uma ferramenta particularmente adequada para explorar dois aspectos centrais da experiência quotidiana: o papel constitutivo e o significado transcendente do ambiente físico, ou lugar (Kusenbach, 2003: 458).

Nas últimas décadas, um número crescente de cientistas sociais têm vindo a utilizar entrevistas móveis nos seus projetos de investigação. A mobilidade e os métodos utilizados pelos investigadores em movimento atraíram a atenção do mundo académico dentro das ciências sociais sugerindo a formação de um novo “paradigma da mobilidade” e, nele, a proliferação da investigação utilizando “métodos móveis” (Sheller & Urry, 2006), tais como a entrevista móvel.

Este método tem vantagens e desvantagens e, tal como para os restantes métodos, o mais importante, antes de incluí-lo num projeto de investigação, é considerar qual o objeto de estudo, qual o tipo de dados a recolher.

São algumas as razões que, aparentemente, fazem das entrevistas móveis uma escolha válida para o presente estudo (Jones *et al*, 2008):

- O método concede aos participantes um maior grau de controlo;
- O participante pode mostrar em vez de descrever o ambiente pelo qual o investigador se interessa;
- Coloca os eventos, as histórias e as experiências no seu contexto espacial o que pode ajudar os participantes a articular os seus pensamentos;
- A narrativa dos participantes é contada no seu espaço vivido o que pode acrescentar detalhe ao entendimento e aos *insights* do investigador;
- O método pode fornecer uma oportunidade para o inesperado, o não antecipado;
- O método pode ser ajustado para combinar com o dia a dia dos participantes, assim como revelar algumas das suas práticas quotidianas.

Como apreender a multiplicidade, sobreposição e segregação dos tempos? Como vimos anteriormente, uma das formas possíveis seria, na nossa opinião, aceder a esse espaço-tempo particular que é o trajeto casa-trabalho onde poderíamos, eventualmente, apreender o carácter tríplice do tempo. No seguimento dessa escolha, as entrevistas móveis afiguraram-se-nos como o método mais adequado para recolher as narrativas dos indivíduos, permitiriam ao investigador penetrar nesse espaço-tempo e experienciá-lo conjuntamente com o entrevistado. À observação participante, juntar-se-ia a escuta ativa e a partilha de sensações e histórias de vida.

3.4. O lugar do investigador

O importante é considerar a subjetividade inerente aos investigadores das ciências sociais e humanas uma pedra angular das ciências do comportamento em vez de a considerar um obstáculo ao conhecimento (Devereux, 1980).

Devereux, com a sua obra *De l'Angoisse à la Méthode* (1980), insiste na “angústia” que os dados recolhidos nas ciências humanas e sociais podem provocar no investigador e no facto dela criar “a falsa impressão de que a objetividade é, *a priori*, impossível na investigação nesse domínio, e que devemos, para reduzir as deformações subjetivas, interpor entre nós mesmos e os sujeitos filtros, cada vez mais numerosos – testes, técnicas de entrevista, 'coisas' e outros artifícios heurísticos” (*Ibid.*, 17). Segundo o autor, esta forma de ver, negligencia o facto de que esses filtros, ao “corrigirem” os enviesamentos suscitados pela subjetividade, produzem outros enviesamentos que lhes são próprios e que são, muitas vezes, desconhecidos ao investigador.

A decisão – que em ciências consiste em dizer: 'isto quer dizer que' – é tomada, entre outros, pelo investigador em função da sua própria subjetividade e em resposta às angústias que o assaltam quando não utiliza nenhum filtro. Eu não defendo a supressão dos filtros; encorajo apenas o combate à ilusão segundo a qual os filtros abolem toda a subjetividade e neutralizam completamente a angústia. Eles não fazem nem um nem outro, apenas se limitam a *deslocar* ligeiramente o lugar de partição entre o sujeito estudado e o observador, e a *diferir* o momento exato onde intervém o elemento subjetivo (*Ibid.*, 18).

Na verdade, a solução não está em eliminar completamente os filtros, pois quer numa situação quer na outra, o investigador é sempre confrontado com a necessidade de tomar decisões, de dizer “isto quer dizer” e com a angústia que daí advém. Mais do que a utilização de filtros ou não, o importante é combater a ilusão de que esses filtros “abolem a subjetividade e neutralizam a angústia” pois, segundo o autor, não fazem nem um nem outro, apenas deslocam o “lugar de partição entre o sujeito estudado e o observador” e o “momento exato da decisão”.

Portanto, os dados produzidos numa investigação deste tipo (em ciências sociais e humanas) e, conseqüentemente do presente estudo, são de três tipos (*Ibid.*, 19):

1. O comportamento do sujeito – todos os dados recolhidos pelas entrevistas (registro gravado da conversa; observação participante; escuta ativa; notas);
2. As “perturbações” provocadas pela presença do investigador e pelas suas atividades no quadro da mesma – a presença física do investigador ao longo do trajeto; as suas intervenções (perguntas colocadas que por vezes interferiam com o relato do entrevistado, por exemplo);
3. O próprio comportamento dos investigadores – as suas angústias, manobras defensivas, estratégias de investigação, as suas “decisões” (atribuição de sentido às suas observações e outros dados).

No caso particular do nosso estudo, as entrevistas colocavam o investigador num lugar particular na vida dos entrevistados: no lugar de alguém que está a aceder a um espaço e tempo íntimos e que pretende descobrir coisas secretas a que mais ninguém ainda teve acesso! Esta particularidade fez com que o investigador sentisse na pele o fenómeno de ser tão observado e ouvido quanto estava a observar e a ouvir.

Qualquer que seja a convenção que garante que 'A é o observador' e 'B o observado', os dois agem enquanto observadores; a sua submissão perante esta convenção implica quer a tomada de consciência recíproca, quer a auto-observação. O facto de cada um deles ser para si mesmo 'observador' e 'observado' para o outro está na base de todas as (chamadas) perturbações que resultam da execução da experiência. [...] Nesta diferença está subjacente o que constitui um fenómeno *sui generis* da ciência do comportamento (*Ibid.*, 62-62).

Ao mesmo tempo que nos sentíamos a invadir a vida privada dos entrevistados, por outro lado, sentíamos-nos a representar o papel de um confidente, a quem eles contavam os mais íntimos pensamentos, as mais inusitadas peripécias e os mais secretos pensamentos dos seus trajetos casa-trabalho.

4. Tempos múltiplos, sobrepostos e segregados

Todas as nossas práticas são-no porque acontecem no espaço e no tempo e, por sua vez, o espaço e o tempo transmitem, por si próprios, informações acerca dessas mesmas práticas. As fronteiras são disso um exemplo, elas manifestam-se no espaço (e eventualmente no tempo) e “traduzem” as práticas sociais, nomeadamente as relações sociais, que levam à sua existência.

De que forma o espaço transmite a mensagem? Os acontecimentos espaciais dão à comunicação a sua entoação e o seu acento e ultrapassam, por vezes, o discurso (Hall, 2009: 206).

Após ter trabalhado a questão do espaço na sua obra *The Hidden Dimension* (1971) e ter demonstrado o quanto ele organiza a nossa vida, Edward Hall decide presentear-nos com uma obra sobre o tempo: *The Silent Language* (2009). Para ele, nenhuma crença está mais engrenada e, conseqüentemente tão escondidas nas nossas práticas quotidianas do que aquelas relativas ao tempo. A constatação desta evidência levou o autor a denominar de “linguagem silenciosa” ao conjunto das regras do tempo social.

O tempo fala. Ele fala de uma forma mais simples do que as palavras. A mensagem que ele transporta transmite-se em alta voz e claramente porque ele é utilizado menos conscientemente do que a linguagem falada. Ele pode reclamar a verdade enquanto as palavras mentem (*Ibid.*, 18).

Edward Hall atribuía ao tempo, enquanto elemento cultural, tanto poder de comunicação quanto a linguagem, para ele, quer o espaço, quer o tempo, são dimensões escondidas da cultura.

Existe um nível de cultura subjacente, escondido e muito estruturado, um conjunto de regras, de comportamentos e de pensamentos não ditos, implícitos, que controlam tudo o que fazemos. Esta gramática cultural escondida determina a forma como os indivíduos apreendem o seu ambiente, definem os seus valores e estabelecem as suas cadências e os seus ritmos de vida fundamentais, totalmente inconscientes ou simplesmente parcialmente conscientes deste processo (Hall, 1984: 14).

O nosso estudo, *Tempos múltiplos, sobrepostos e segregados: narrativas no Luxemburgo* visa documentar a riqueza e complexidade dos tempos coexistentes em contexto urbano (Luxemburgo), tendo por base as narrativas dos que aí vivem, trabalham ou se movimentam. Tendo em conta que o tempo é um importante indicador social, o estudo de como é que as pessoas o pensam, vivem e constroem apresenta-se como uma janela aberta ao entendimento de uma cultura – da nossa cultura, do nosso quotidiano.

Como vimos anteriormente, as metáforas constituem uma forma de sistematizar, produzir e generalizar conhecimento através de um processo de abstração e comparação relativamente a realidades concretas. Vemos a metáfora, enquanto artífice teórico, como uma forma de aproximação ao fenómeno em estudo – largamente empregue, no estudo das mobilidades e do tempo, por vários autores – e, por isso, adoptamo-la ao longo de todo este capítulo, ao longo de toda a análise de dados. É óbvio que as realidades concretas em estudo não podem ser limitadas a uma mera figura de estilo, neste sentido, e apesar da análise ser complementada por dados reais apoiadas em teorias, esta constitui, por si, uma limitação do método escolhido e, por conseguinte do presente estudo.

As metáforas que o leitor encontrará ao longo deste capítulo e que servirão para ilustrar as modalidades de tempos encontradas ao longo das entrevistas são, ora tomadas emprestadas a outros autores, ora sugeridas pelos próprios entrevistados ou ainda propostas por nós, fruto da nossa interpretação dos dados. Quer as metáforas, quer as modalidades de tempo sugeridas não são entidades absolutas, não pretendem caracterizar ou ilustrar fenómenos isolados, pelo contrário, interpenetram-se, complementam-se, contradizem-se. Na verdade, a constatação deste facto pretende ser, também ele, um meio para entendermos o quanto os tempos são múltiplos, sobrepostos e segregados.

Começamos com a apresentação dos meios de transporte utilizados ao longo dos trajetos casa-trabalho e das modalidades de percepção e apropriação espácio-temporal que lhes são inerentes sugerindo que, cada um deles, cria predisposições (sensoriais) individuais que influenciam essas mesmas percepções e apropriações.

Em segundo lugar, a partir dos dados recolhidos (entrevistas ao longo do trajeto casa-trabalho), sugerimos algumas das modalidades de vivência dos tempos múltiplos e apresentamos alguns exemplos de como eles se sobrepõem e segregam.

Os físicos, às vezes, dizem medir o tempo. Servem-se de fórmulas matemáticas nas quais o tempo desempenha o papel de um quantum específico. Mas o tempo não se deixa ver, tocar, ouvir, saborear nem respirar como um odor. Há uma pergunta que continua à espera de resposta: como medir uma coisa que não se pode perceber pelos sentidos? (Elias, 1998: 7).

No presente estudo, não pretendemos de forma nenhuma, medir o tempo ou discriminar de forma exaustiva dimensões, variáveis, tipos ou categorias do mesmo, se tal é possível. Na verdade, apenas pretendemos ilustrar, com recurso a metáforas e com base nos dados recolhidos, a multiplicidade, sobreposição e segregação de tempos e temporalidades no contexto urbano e perspetivar a cidade como um complexo de tempos em convívio e em conflito passível de “leitura”.

Em terceiro lugar, e para concluir a análise de dados, pretendemos apresentar a viagem como um espaço-tempo distinto dos restantes. Para tal, e como já referido anteriormente, apoiamo-nos na definição de heterotopia e heterocronia dada por Foucault.

Iniciemos a viagem...

4.1. Tempos e espaços nos/dos meios de transporte

Os meios de transporte, enquanto forma escolhida (ou imposta) para chegar ao local de trabalho variam ao longo das entrevistas. Se, para alguns indivíduos se trata de uma escolha – escolhem ir de transportes em comum em vez do carro por questões ambientais, por exemplo; para outros, aquilo que parece ser uma opção é, na verdade, uma imposição – como por exemplo, no caso de alguém que está limitado ao autocarro porque não tem carro e o seu local de trabalho fica demasiado longe para poder ir de bicicleta.

Para além destas questões relativas ao poder de escolha ou à sua ausência e aos debates em torno do quanto isso constitui um fator de inclusão ou exclusão, gostaríamos de iniciar o capítulo da análise de dados ilustrando o ideia de que os próprios meios de transporte configuram, por si, perceções, apropriações e usos diferentes do espaço e do tempo. O que propomos aqui, no fundo, é que o meio de transporte funciona como uma espécie de configuração-base da experiencição dos tempos e espaços por parte do indivíduo, é como se, mediante o meio de transporte utilizado estivéssemos mais ou menos predispostos (sobretudo sensorialmente) a experienciar os tempos e espaços de uma determinada forma.

Sem desvalorizar, então, outras questões mais elaboradas que daqui surjam, este capítulo pretende apenas destacar e ilustrar o quanto o meio de transporte escolhido para realizar o trajeto casa-trabalho pode gerar e alimentar perceções, apropriações e usos diferentes do espaço e do tempo.

4.1.1. Caminhar, *o reencantamento do espaço e da duração*

A história começa ao nível do solo, com os passos [...]. Não os podemos contabilizar porque cada uma destas unidades é qualitativa: um estilo de apreensão kinésica [...]. As motricidades pedonais formam um dos 'sistemas reais cuja existência cria efectivamente a cidade' [...]. Elas não se localizam: são elas que espacializam (Certeau, 1980: 179).

Se, em tempos, andar era a principal forma do ser humano se deslocar, o mesmo não acontece hoje. Num mundo em que o carro é rei, andar ocupa um lugar secundário. Atualmente, “andar a pé, entregue ao seu único corpo e à sua vontade, é um anacronismo no tempo da velocidade, da fulgurância, da eficácia, do rendimento e do utilitarismo” (Le Breton,

2012b: 24). Andar devagar, esperar, parece ser um anacronismo na sociedade onde o homem apressado domina. Num mundo contemporâneo que privilegia a velocidade, andar é “um ato de resistência que privilegia a lentidão, a disponibilidade, a conversação, o silêncio, a amizade, o inútil, tantos valores opostos à sensibilidade neoliberal que condicionam doravante as nossas vidas” (*Ibid.*, 17).

Ao longo das entrevistas realizadas para o presente estudo, apreendemos este caráter do caminhar como anacronismo na sociedade atual, como momento particular que privilegia a lentidão, que devolve a importância aos sentidos, que corporifica um ato e resistência. No entanto, também foi possível percebê-lo como inevitabilidade e obrigação. Na verdade, ao longo das entrevistas realizadas, “andar” acontecia sob duas formas distintas: como principal e única forma de ir para o trabalho (todo o trajeto feito a caminhar) ou, apenas em breves momentos de transição (de casa até à garagem, na troca de meio de transporte, do estacionamento ou da paragem do autocarro/comboio/bicicleta à entrada do trabalho, por exemplo). Esta última forma, conduziu a que diferentes perspectivas fossem recolhidas, nomeadamente sob a forma de comparações que os próprios entrevistados iam formulando aquando da troca de meio de transporte.

São vários os ritmos de deambulação acolhidos pelos passeios e ruas de uma cidade. Esses ritmos múltiplos e, por vezes, contraditórios chocam muitas vezes nos passeios, nos corredores, nas escadas estreitas. Os ritmos estudados aqui dizem respeito aos constitutivos dos trajetos casa-trabalho, ou seja, são os ritmos que dominam a cidade, os ritmos daqueles que todos os dias fazem o mesmo trajeto e não os ritmos de um turista ocasional. Um imperativo de deslocação guia a maior parte destes indivíduos, habitantes da cidade (ou que aí trabalhem), “eles não estão aqui para explorar a cidade com calma, mas têm encontros, um comboio a apanhar, vontade de chegar a casa ou de não chegar atrasado ao escritório” e é esta a realidade que faz com que “uma espécie de ritmo standard de marcha se imponha em certos lugares” (*Idem*, 2000: 133).

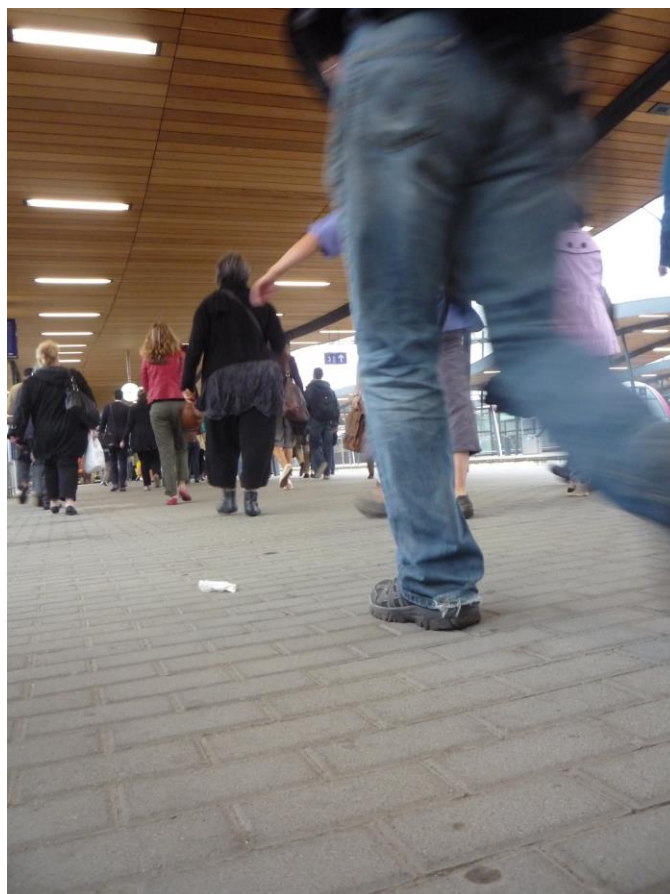


Foto 2: À chegada à estação da cidade do Luxemburgo (X: 57)

Assim como referimos anteriormente, caminhar no contexto contemporâneo pode evocar, por vezes, uma forma de resistência – “caminhar é o triunfo do corpo com as suas variações segundo os graus de liberdade do caminhante” (*Ibid.*, 14). Esta relação entre o corpo, a liberdade do caminhante e o ato de andar como resistência foi, de certa forma, manifestada pelos entrevistados:

“Aqui há uma coisa engraçada que faço todas as manhãs, é que espero que o semáforo fique verde, enquanto toda a gente passa” (II: 59)

“Uma coisa também engraçada, quando desces as escadas e um comboio acaba de chegar,... aí é demais: estás ali, caminhas contra a corrente. [...] Há muita gente, sentes-te mesmo contracorrente! Agora estamos a cruzar estas pessoas nas escadas rolantes, mas se as cruzas no corredor atropelam-te!” (II: 62-63)

“Às vezes acho tanta piada às pessoas que correm de um lado para o outro com uma 'vitesse', tau, tau! Acho engraçado e às vezes estou a admirar, nas horas de ponta, as pessoas parecem formigas a correrem de um lado para o outro, a irem para a gare, a irem para os autocarros, tudo no mesmo sentido” (IX: 47)



Foto 3: Momentos antes de chegar à estação da cidade do Luxemburgo –

“Aqui há uma coisa engraçada que faço todas as manhãs, é que espero que o semáforo fique verde, enquanto toda a gente passa!” (II: 59)

É comum duas pessoas distintas falarem de uma mesma cidade de forma completamente diferente e, muitas vezes, diametralmente oposta – “toda a cidade é subjetiva” (*Ibid.*, 123) porque, arriscaríamos, toda a percepção, apropriação e usos do tempo o são também. São subjetivos porque apelam às experiências, aspirações, vivências de cada indivíduo, mas sobretudo, aos seus sentidos. A experiência do andar em contexto urbano solicita o corpo enquanto todo, implica todos os sentidos.

Enquanto os sentidos são chamados a participar, um deles é particularmente mencionado quando se fala de cidade – a audição. O ruído afeta quem o ouve sob a forma de impedimento ao sentimento de liberdade pois sente-se agredido por algo que não controla e que se lhe impõe, impossibilitando-o de gozar pacificamente o seu espaço – “a cidade é sinónimo de barulhos” (*Ibid.*, 136) e, também no decorrer das nossas entrevistas isso se fez sentir:

“Não gosto de sair aqui porque normalmente há muito vento [...] então quando desço vou como uma seta em direcção ao meu escritório [...]. E, também, há muito barulho, há os carros e tudo isso! Então a única coisa em que eu penso é chegar ao escritório [...]. Ando mesmo muito rápido!” (I: 49-50)

A cidade é composta por uma variedade infindável de tipos de lugares (de trabalho, de lazer, de descanso, de habitação, etc.). Alguns desses lugares têm uma particularidade (muito apreciada hoje, na Europa) são zonas pedonais, em que os veículos motorizados não são permitidos. Um desses espaços, elemento constitutivo de uma cidade é o “jardim”.

O jardim central da cidade do Luxemburgo é atravessado, a pé e de bicicleta por inúmeras pessoas que quotidianamente se dirigem aos seus locais de trabalho de manhã. De entre as pessoas entrevistadas para o nosso estudo, duas atravessaram-no. O jardim revelou-se, em ambos os casos, um tempo e um espaço particular, muito devido ao estímulo a que os sentidos são sujeitos (cheiros diferentes, sons diferentes, temperaturas diferentes). Este foi descrito como lugar propício a um tempo de introspecção, um espaço em que era necessário abrandar para apreender toda a sua serenidade e “magia”.

“Vou tirar [em foto] esta árvore. Porquê? Porque, para mim, esta árvore é a guardiã do jardim e, portanto, à noite quando saio do jardim saúdo-a e digo-lhe adeus!” (III: 64)



Foto 4: À entrada do Jardim da cidade do Luxemburgo –

“Para mim, esta árvore é a guardiã do jardim e, portanto, à noite quando saio do jardim saúdo-a e digo-lhe adeus” (III: 64)

É curioso reparar que Michel Foucault, no seu artigo *Des Espaces Autres* (2001), propôs o jardim como exemplo de uma heterotopia, como explicitado no capítulo referente ao quadro teórico. As heterotopias e, neste caso particular, o jardim são:

espécies de utopias efectivamente realizadas, nas quais os lugares reais que podemos encontrar no seio de uma cultura são, por sua vez, representados, contestados ou invertidos; espécies de lugares que estão fora de todos os outros lugares, apesar de serem, contudo, localizáveis (Foucault, 2001: 1574/1575).

Como vimos ao longo das entrevistas, este espaço – o jardim – provoca uma mudança de ritmo, um abrandamento ou, pelo menos, a “tentativa de não acelerar”, para poder “vivê-lo com uma outra consciência”. Na verdade, andar mergulha o indivíduo numa “forma activa de meditação, solicitando uma sensorialidade plena” (Le Breton, 2000: 11).

Os lugares de culto ou os jardins públicos, os cemitérios, formam, nas cidades, enclaves do silêncio rodeados pelo barulho onde é possível procurar descanso, um breve retiro fora do ambiente tumultuoso. Aí recuperamos o folgo, recolhemo-nos, [...]. Aí o tempo flui sem pressa, a passo de homem, evocando o descanso, a meditação, a *flânerie*. Estes lugares marcados pelo silêncio destacam-se na paisagem dando-se como propícios à unificação do eu (*Ibid.*, 136).

Caminhar na cidade promove uma relação diferente com o tempo. Quando se trata de caminhar em espaços como um jardim, essa relação é muitas vezes a oposta àquela que foi imediatamente sentida antes de entrar nesse espaço e que será sentida novamente ao sair desse espaço. Os entrevistados falam, inclusive, numa “mudança de estado de espírito” associada à passagem pelo jardim. É possível, em espaços destes, experienciar um tempo independente dos ritmos sociais – “caminhar é habitar o instante e não ver o mundo para além da hora que vem” (*Idem*, 2012: 27).

“Agora vamos passar dentro do jardim e aqui é um momento particular” (III: 63)

“Olho sempre para o alto, olho sempre para as árvores, ouço os pássaros. Este é para mim o último momento do dia em que vejo um pouco de natureza. Portanto, estes poucos metros aqui são uma outra parte do trajeto onde tento não acelerar muito, tento sentir este pedaço com uma outra consciência” (III: 65)

“Aqui admiro as flores, os pássaros e este espaço vivo-o diferentemente, esta pequena distância aqui. E estou feliz por poder fazer este trajeto, feliz que na última parte do meu trajeto eu possa atravessar este jardim” (III: 66)

“Atravesso o jardim e é super divertido por causa dos cheiros, das mudanças de temperatura e tudo isso. Muitas vezes, está mais frio ou mais calor, depende [...]. É genial!” (X: 67)

A verdade é que muitos dos trajetos, senão todos, entre a casa e o trabalho, iniciam-se com passos – até à garagem, até ao carro, até à bicicleta, até à paragem de autocarro ou diretamente até ao trabalho. Este início marca o recomeço do dia, a inauguração desse ritual – trajeto casa-trabalho – que compõe o nosso quotidiano. Estes primeiros passos “têm a leveza do sonho, o homem caminha comandado pelos seus desejos” (*Idem*, 2000: 25). Esta sensação de (re)começo foi manifestada ao longo das entrevistas:

“Muitas vezes, sou a primeira a deixar pegadas nesta neve fresca e isso dá-me muito prazer” (III: 7)

“Acabo o pequeno-almoço, caminho cinco minutos e isso acorda-me, até porque não sou muito matinal! Em primeiro lugar é prático porque há estes cinco minutos a pé e, depois, é super alegre!” (X: 13-15)

Mergulhando em outros ritmos, em relações novas com o tempo, o espaço e os outros; reencontrando o seu corpo e os seus sentidos, o indivíduo “restaura o seu lugar no mundo, relativiza os seus valores e retoma a confiança nos seus próprios recursos” (*Ibid.*, 166).

Desde os tempos mais remotos que os seres humanos sempre tiveram necessidade de ter pontos fixos (uma casa, por exemplo) para se poderem afastar e regressar, provar sucessivamente o prazer da distância e a emoção da chegada, do regresso e inclusive para “introduzir na sua vida o sentido do sagrado” (Augé, 1997: 79). Neste sentido, e por tudo o que ficou dito atrás, caminhar pode ser entendido como “um método de reencantamento da duração e do espaço” (Le Breton, 2000: 19).

4.1.2. Andar de bicicleta, o paradoxo do tempo e da eternidade

Ir para o trabalho a pé ou de bicicleta tornou-se algo insólito a partir dos anos 50 e, principalmente 60 do século XX, momento em que os carros se generalizaram. De facto, houve um período em que a bicicleta foi relegada para segundo plano, excluída das opções de transporte dos habitantes da cidade, que preferiam o carro, autocarro ou metro para realizar o seu trajeto casa-trabalho – “o afastamento dos locais de habitação relativamente aos locais de trabalho e a utilização sistemática do carro, empurraram a bicicleta para o domínio do desporto e do lazer” (Augé, 2008: 19).

No entanto, arriscaríamos sugerir, aqui, que nas últimas décadas, a sociedade contemporânea é confrontada com um novo fenómeno: “a moda” das bicicletas, disponíveis nos centros urbanos, nos seus vários pontos de aluguer e a baixo custo. Marc Augé, na sua obra *Éloge de la Bicyclette* (2008) propõe que, numa sociedade em que somos convidados a uma passividade, a um adormecimento dos sentidos, muito por culpa dos *media*, a bicicleta aparece como uma forma dos indivíduos “acordarem”, serem responsáveis pelos seus atos e de tomarem consciência desses mesmo atos – “o sucesso atual da bicicleta, nomeadamente junto dos jovens, é, portanto, revelador. Ele vale como sintoma” (*Ibid.*, 86).

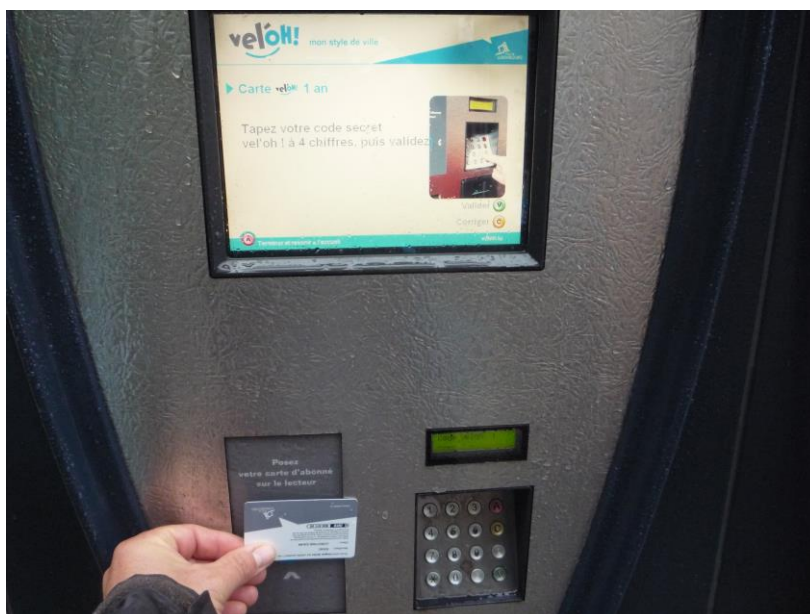


Foto 5: Junto ao posto de alugar de bicicletas na cidade do Luxemburgo –

“Então, se queres, metes o inseres o teu código, escolhes uma bicicleta, fazes validar e já está!” (X: 73-74)

Ao longo das entrevistas, são várias as razões apontadas pelos entrevistados para a escolha da bicicleta como meio de transporte: a praticidade, o ”ganho de tempo” no trajeto (quando comparado com os outros meios de transporte), questões ambientais, ou outras razões de carácter pessoal.

“Acontece-me ir de bicicleta até à escola, porque estou só com a minha filha R. e ela adora isso, então vou levá-la. Na verdade, se faço isso, ganho muito tempo de manhã. Em primeiro lugar, diverte-a, em segundo lugar dá-lhe uma outra visão dos transportes: estamos de bicicleta, é cómico! E, em terceiro, ganho 20 minutos no meu tempo de trajeto” (X: 8)

“Na verdade, tal como com os engarrafamentos, enerva-me ter que apanhar o autocarro. Há imensa gente, toda a gente espera e estamos apertados, então penso: prefiro estar sozinho na minha bicicleta” (X: 59)

A maior parte de nós aprendeu a andar de bicicleta em criança e recordar essa aprendizagem é recordar as primeiras vezes que ultrapassamos limites, transpusemos barreiras, conquistamos etapas, nos sentimos livres, caímos e nos levantámos; é recordar o companheirismo, a entajada, a sensação de acelerar e de esperar.

“O percurso na bicicleta gosto bastante, deve despertar, em mim, recordações de liberdade. O trajeto de bicicleta entre a estação e o meu trabalho é mesmo o meu maior prazer!” (X: 44)

É no ato de andar de bicicleta e na evocação das recordações da sua aprendizagem que encontramos o grande paradoxo temporal do ato de andar de bicicleta. Somos confrontados com o tempo (curto prazo) e, no mesmo ato, com aquilo que seria, eventualmente, a ausência de tempo – a eternidade (ou, pelo menos, o longo prazo).

O progressivo conhecimento de si a que corresponde aprender a andar de bicicleta deixa traços tanto inesquecíveis quanto inconscientes. Este é o paradoxo que o torna original: o paradoxo do tempo e da eternidade [...]. Neste sentido, andar de bicicleta é aprender a gerir o seu tempo, tanto o tempo curto do dia ou da etapa, quanto o tempo longo dos anos que se acumulam. Porém, (e aqui está o paradoxo) a bicicleta é também uma experiência de eternidade [...]. Aquele que, após alguns anos de abstinência se arrisca a andar de bicicleta novamente, não só não demora a 'reencontrar as sensações' [sensações, que não tendo idade, escapam à ação corrosiva do tempo] como encontra, sobretudo, um conjunto de impressões [...] que pareciam apenas estar à espera desta ocasião para renascer (*Ibid.*, 31-32).

Por outro lado, tal como o ato de caminhar, andar de bicicleta desperta os sentidos, principalmente a visão, o tato e a audição. A visão expande-se, está-se mais alto e vai-se mais rápido (do que a pé). A audição apura-se. A paisagem desfila perante os olhos do ciclista ao mesmo tempo que a sente na pele. O tato, eventualmente adormecido, acorda: sente-se de forma intensa o vento, a chuva, o frio, o calor, a neve enquanto se pedala. Este despertar dos sentidos foi claramente manifestado pelos entrevistados:

“[Andar de bicicleta] é mesmo muito, muito divertido porque estou bastante voltado para a observação. Se, por um lado, no comboio estou concentrado nas minhas leituras, uma vez que pego na bicicleta, passo ao modo: abrir os olhos e ver!” (X: 47)

“Não sei se encontramos mais pessoas porque estávamos de bicicleta mas tens a impressão de estar mesmo no espaço para o qual vieste! Sentes o quente. Na verdade, tens tudo, sentes a chuva, o vento, o sol. E isso, na minha opinião, atija a viagem e a descoberta” (X: 48)

A bicicleta promove a percepção da condição real, palpável da nossa existência, desperta em nós o sentimento de liberdade e ao mesmo tempo de descoberta, não apenas exterior mas também de quem somos, dos outros e do contexto em que existimos.

Graças à bicicleta o espaço é apropriado de uma forma distinta, única. É o corpo a chocar de frente com o mundo e, no caso particular deste estudo, o corpo a chocar com a cidade.

Nariz ao vento, [os ciclistas] confrontam-se, claramente, com uma dupla descoberta: apercebem-se, maravilhados, que a cidade é feita para ser olhada, para ser vista (vista directamente, sem a mediação de uma máquina fotográfica ou de uma câmara), que é bela até nas suas mais singelas ruas e que é fácil de percorrer (*Ibid.*, 54).

Pedalar é, por um lado, um meio propício à descoberta do ritmo biológico por outro, um meio de acesso privilegiado a um espaço real. Quanto ao tempo, o mérito do ciclismo passa por impor uma consciência mais aguda do tempo físico – “o milagre da bicicleta é que ela funciona de forma suave, recordando a ordem biológica” (*Ibid.*, 84-85). Aquele que pretende pedalar toma consciência da sua idade, da sua preparação ou falta de condição física. Quanto ao espaço, a bicicleta é um meio privilegiado de acesso a um espaço real em que se sentem na pele as condições exteriores de existência levando a uma maior consciência de si.



Foto 6: Estacionamento de bicicletas, à chegada ao local de trabalho (X:73)

A primeira pedalada é a aquisição de uma nova autonomia, é a fuga, a liberdade palpável, o movimento na ponta do pé, quando a máquina responde ao desejo do corpo e quase o ultrapassa. Em apenas alguns segundos, o horizonte delimitado liberta-se, a paisagem mexe. Estou noutra lugar e porém sou eu próprio como nunca; sou aquilo que descubro (*Ibid.*, 29).

Ao longo das nossas entrevistas, verificamos que andar de bicicleta na cidade, mesmo que seja a caminho do trabalho induz ao passeio, ao apreciar, ao “tomar o seu tempo”. A bicicleta induz uma predisposição à *flânerie*.

“Se, por um lado, de manhã, como viste, ando rápido para não perder o comboio [...], por outro, aqui, pegando na minha bicicleta, adoto um ritmo muito mais 'cool'. Não estou com pressa, se estou distraído com alguma coisa, não me importo” (X: 55)

A bicicleta permite então, uma aproximação ao espaço completamente distinta. É uma experiência inédita que permite experienciar a cidade usando sentidos, que os transportes em comum não permitem. Com ela reavaliamos distâncias, o tempo e o espaço transmutam-se.

Deixamo-nos escorregar sub-repticiamente numa outra geografia, eminentemente e literalmente *poética* pois é ocasião de contatos imediatos entre lugares que normalmente apenas frequentamos separadamente e ela aparece, assim, como a fonte de metáforas espaciais, de aproximações inesperadas (*Ibid.*, 53-54).

Não há dúvida que com o uso da bicicleta, os indivíduos encontram uma forma de satisfazer essa necessidade de fluir, de circular. A bicicleta permite realizar, em certa medida, um ideal de mobilidade fácil e, talvez, satisfazer, num determinado sentido, essa necessidade e exigência atual de deslizar “através de”, de fundir-se, no fundo, de “liquidez” (Bauman, 2004)

4.1.3. O carro, a liberdade coerciva

Vivemos hoje uma autêntica cultura do carro, na que podem ser caracterizadas as “sociedades do automóvel” (Sheller & Urry, 2000). As estradas e as autoestradas estão omnipresentes na paisagem construída e a cultura dominante continua a ser a do automóvel símbolo de liberdade associado a poder e a privilégios.

Ao longo das entrevistas realizadas, o sentimento de liberdade suscitado pelo automóvel é referido não apenas por quem o utiliza no trajeto casa-trabalho, como também por quem não o faz (por escolha ou imposição). Neste último caso os entrevistados destacaram como consequência do não uso do automóvel, os limites que surgem na gestão de tempos (e espaços) no quotidiano.

“Com os autocarros estou limitada aos horários, mas isso, há meio de se arranjar, portanto de se adaptar, mas é, sobretudo, que não posso fazer as compras ao meio dia porque não tenho o carro ou quando tenho que ir buscar os miúdos à escola e não tenho carro tenho que, primeiro, vir a casa buscar o carro” (III: 16)

“Eu adoro conduzir, eu tenho um carro em Portugal e eu adoro conduzir, é a minha liberdade. Em Portugal, para mim, é fundamental o carro. Não temos acesso assim a autocarros como aqui [...]. E então lá o carro é fundamental. Acho que é muito importante termos a carta de condução porque é a nossa liberdade. Nós vamos e vimos à hora que queremos e é diferente, escusamos de andar sempre a olhar para o relógio” (IX: 15)

“[Preferia o carro] pela liberdade de horários. Posso atrasar-me um pouco mais na casa da patroa e já não me enervo por ter de vir a correr para o autocarro e, o que já me tem acontecido: perdê-lo! E depois, só daí a meia hora!” (IX: 23)

“[Se tivesse carro, a minha vida] seria mais calma, mas esta vida é muito stressante, esta vida que eu tenho aqui” (IX: 24)

“Gostaria de, uma vez por semana, [...] ir de carro, porque mudava um pouco a forma de ir para o trabalho e, na minha organização profissional e privada. Eu gostava de ir de carro porque podia fazer todas as minhas chamadas telefónicas” (X: 38)

O consumo de carros não se reduz a uma escolha baseada em critérios económicos. Ele baseia-se, também, em critérios estéticos, na reação emocional e sensorial à condução, assim como em padrões de sociabilidade, habitação e trabalho. É esta a principal questão de Mimi Sheller, no artigo *Automotive Emotions: Feeling the Car* (2003): como é que os sentimentos para/dentro dos carros são influenciados pela cultura e refletem por sua vez essa mesma cultura – a “cultura do automóvel”. Segundo a autora, os carros são parte integrante da privatização, individualização e “emocionalização” da sociedade de consumo em que nos movemos. Isto deve-se, em parte, ao que ela chama o prazer da “auto-liberdade” – a mobilidade, o poder e a velocidade. Andar de carro parece, assim, estar estreitamente relacionado com as sensações, sentimentos e experiências corpóreas da liberdade. Em muitos sentidos, os carros redefiniram o movimento e alargaram as possibilidades de experiência sensorial (Gilroy *apud* Sheller, 2004).

Na verdade, não são apenas sentimentos de liberdade, aqueles ressentidos pelos condutores. Prazer, medo, frustração, euforia, dor, inveja: as respostas emocionais ao carro são inúmeras e os sentimentos acerca da condução são cruciais para o investimento pessoal na compra, na condução e na relação com os carros. Ao longo dos trajetos realizados no âmbito deste estudo, para além do sentimento de liberdade, outros sentimentos foram partilhados pelos condutores, tais como confiança ou medo.

“É como quando tirei a minha carta de condução. Peguei no carro do meu irmão, pus a música, fui para a auto-estrada e conduzi! Para mim já era rápido porque ia a 130!” (V: 51)

“Para mim, aqui, já não há limites [de velocidade]! É quando eu sinto mais confiança a conduzir” (VII: 57)

“Eu geralmente nunca ultrapasso carros porque tenho medo. [...] Aqui uma vez fiz uma ultrapassagem que me saiu um bocadinho mal e fiquei um bocadinho assustada” (VII: 63-64)



Foto 7: Ao longo do trajeto, de carro – “Para mim aqui já não há limites [de velocidade]! É quando eu sinto mais confiança a conduzir!” (VII: 57)

Comparando com o ato de caminhar ou com a sensação de “estar na natureza”, por exemplo, aqui somos confrontados com o carácter “não natural” do movimento engendrado pelo carro. Este aspeto “artificial” do automóvel foi ilustrado pelos entrevistados:

“Na verdade, nos transportes em comum, é como no carro: estás numa bolha de metal, apesar de tudo. Não tens as sensações exteriores: nem quente, nem frio, nem cheiros. O carro coloca-me o mesmo problema” (X: 48)

Também aqui nos podemos apropriar do conceito de “liberdade coerciva” de Sheller e utilizá-lo de forma distinta. O automóvel liberta o indivíduo de uma série de constrangimentos, sobretudo dos constrangimentos temporais impostos pelos transportes públicos (horários); facilita a organização dos trajetos (a escolha dos percursos e a sua adaptação em função das exigências quotidianas); e, permite percorrer grandes distâncias em períodos curtos de tempo. No entanto, ele também aprisiona, submete o condutor a um espaço confinado não natural e abafa os seus sentidos, empobrecendo o volume de estímulos sensoriais a que este está sujeito.

Como referimos, a cultura dominante continua a ser a do automóvel símbolo de liberdade associado a poder e a privilégios. Quem conduz assegura o “seu lugar” numa escala virtual relativa ao “poder de mobilidade” e quem não conduz sofre as consequências de se encontrar nos patamares inferiores dessa escala, com as suas capacidades de mobilidade reduzidas – “conduzir oferece aos condutores a sensação de liberdade, atribui-lhes maior poder e inclusão social, enquanto a incapacidade de conduzir pode como levar a sentimentos de exclusão e perda de poder nas culturas do automóvel” (Sheller, 2004: 230).

Os carros geram, assim, intensas ambivalências (Macnaghten & Urry, 1998) no sentido em que os indivíduos podem ser simultaneamente fortes entusiastas da condução e severos críticos dos carros (como no caso de alguém que adora conduzir mas se revolta perante as consequências ambientais dessa prática). Apesar de muitos de entre nós identificarmos claramente os malefícios do automóvel (consequências nefastas para o meio ambiente, por exemplo) não se desiste facilmente do carro – “a maior parte das pessoas consideram-nos confortáveis, agradáveis, excitantes e, até, cativantes. Eles estão profundamente incorporados nos estilos de vida, redes de sociabilidade e compromissos morais e familiares” (Sheller, 2004: 236). As opiniões dos nossos entrevistados são disso um claro exemplo:

“Se tivesse um lugar de estacionamento [...] teria continuado a ir de carro” (III: 15)

“Eu tenho que admitir que se tivesse, numa vida profissional futura, de novo acesso a um lugar de estacionamento, retomaria o carro” (III: 46)

“Eu gosto bastante do trajeto e gosto de conduzir então [o trajeto] não é um problema” (IV: 17)

“Eu gosto de conduzir, de ir de férias. Gosto de pegar no carro, porque acho que se vê muitas coisas, tens uma espécie de liberdade no carro” (V: 71)

“Antes de mais, o carro incomoda-me, custa caro, e depois há o lado ambiental que é importante para mim [...]. É uma escolha. Bom, há uma parte de escolha, mas que é influenciada pelo facto de a fronteira estar congestionada de manhã e de eu não ter estacionamento no meu local de trabalho” (X: 36-37)

A escolha (ou imposição) pelo automóvel é simultaneamente facilitador e constrangedor na complexa orquestração de horários. É facilitador no sentido em que permite uma melhor gestão individual e familiar dos horários (fazer compras durante a hora de almoço, ir buscar os filhos à escola no final do horário de trabalho, por exemplo) e é constrangedor no sentido em que contribui para o esbatimento de fronteiras entre as atividades públicas e privadas (Sheller & Urry, 2003).

Na verdade, ao longo das entrevistas realizadas, verificou-se que a escolha (ou imposição) por um meio de transporte coletivo – ser-se conduzido – aumenta as possibilidades de “desligar” e de separar a vida pessoal da profissional (trajeto casa-trabalho e trabalho-casa como espaço-tempo de transição). Pelo contrário, quando o meio de transporte utilizado é o automóvel – o próprio indivíduo conduz – é dificultada a tarefa de criação e manutenção de uma clara fronteira entre estes dois “mundos”, pois o ato de conduzir e a concentração a ele associada impedem esse “desligar” intermédio. Foram vários os exemplos deste fenómeno partilhados pelos entrevistados.

“Antes eu tinha um lugar de estacionamento, então pegava no carro em minha casa e chegava aqui, descia logo no parque de estacionamento subterrâneo. Então, nem tomava cuidado com o calçado, nem com os casacos que metia porque, de qualquer forma, fazia [o trajeto] de garagem a garagem” (III: 43)

“É sobretudo à noite, no regresso, que me apercebo de que, por vezes, necessito desta meia hora de trajeto para descansar depois de um dia carregado de trabalho. [...] E, no carro tens que estar concentrada o tempo todo, enquanto aqui no autocarro, descontraio completamente” (III: 48-50)

“É verdade que estes vinte minutos, este lapso de tempo de vinte minutos [de autocarro], me deixava o tempo de respirar” (VIII: 28)

“É verdade que nesse aspeto o carro é cansativo [...]. Bem podes tentar, mas estás concentrado, podes inclusive chegar um pouco nervoso ao trabalho, tenho a certeza disso; não stressado mas nervoso, porque houve um engarrafamento, porque havia muita gente, porque te cortaram uma prioridade. Isso é mesmo super enervante, enquanto aqui [no comboio] há o lado de deixar andar e se estás atrasado não é culpa tua” (X: 54)

Outro fenómeno interessante que talvez possa ser associado ao carro, muito por oposição aos transportes em comum, é o individualismo. Nos dados recolhidos, este individualismo surge, essencialmente, em dois momentos: a constatação que muitos dos automóveis circulam com apenas uma pessoa no seu interior – o motorista (que se confronta, por sua vez, à solidão do carro); e, enquanto diagnóstico de uma sociedade marcadamente individualista que privilegia o proveito de poucos em detrimento do bem estar de muitos.

“Conheço muitas pessoas que fazem o mesmo caminho porque por vezes juntamo-nos para o fazer, mas não é fácil porque as pessoas são tão individualistas agora!” (V: 8)

“Quando nos juntávamos era sempre mais fácil porque assim conduzes e não tens o mesmo cansaço e podes conversar com as pessoas, mesmo conversar coisas que te interessam de facto. É outra coisa do que fazê-lo sempre sozinha!” (V: 45)

“É mesmo partilhar para conduzir com outra pessoa, não estar sozinha no carro, dar a oportunidade a várias pessoas de aproveitar o que fazemos ou de nos juntarmos para o fazermos [o trajeto] juntos” (V: 83)

“Num carro estamos sozinhos” (III: 16)

“Enervo-me com o comportamento egoísta dos condutores de carros [...] principalmente quando há um carro que se quer enfiar [à frente do autocarro] no último segundo para ganhar alguns metros. Então, isso enerva-me, porque faço contas e penso: 50 pessoas dentro no autocarro e uma pessoa no carro não é justo! [...] Para mim, a questão de equidade, o critério, é o número de pessoas” (III: 24)

Ao longo de uma das entrevistas, um dos trajetos feitos de carro, o entrevistado, num dado momento, acena a outro condutor que vinha em sentido contrário e, perguntando-lhe a razão de tal cumprimento, obtivemos uma resposta elucidativa:

“É assim! É uma grande família. Todos os veículos assim são uma grande família. É o que está escrito atrás: isto não é um carro é um estilo de vida!” (VI: 65)

Como nos diz Sheller, “quando os carros se tornam membros da família [...], tornam-se, também, formas não conscientes de conhecimento e disposições incorporadas que relacionam o humano e a máquina num profundo vínculo emotivo” (Sheller, 2004: 232-233).

4.1.4. Os transportes em comum, *espaço e tempo partilhados*

Os transportes em comum têm uma particularidade: estão repletos de pessoas, não se está só, neles é-se confrontado com o Outro. O Outro ocupa espaço e é com ele que se partilha o trajeto ou parte do dele. São pessoas que se reconhecem, que se identificam, que se cumprimentam com um olhar, com um acenar ligeiro de cabeça mas que, muitas vezes, não se conhecem, com quem nunca se falou.



Foto 8: Antes de apanhar o comboio em Arlon, na Bélgica (X: 16)

Esta partilha de espaço permite o desenvolvimento de uma espécie de solidariedade entre os seus utilizadores – àquela hora, naquele instante, todos estão juntos no mesmo espaço, com o mesmo objetivo (ir para o trabalho), todos carregam o peso do quotidiano e ao mesmo tempo carregam-no juntos – partilham-no. Esta solidariedade foi manifestada pelos entrevistados:

“Eu acho que o autocarro me permite contatos sociais diferentes, que não teria se fosse de carro” (III: 14)

“Começo o meu dia com este trajeto [...]. Por vezes, as minhas primeiras palavras da manhã são a dizer bom dia a outras pessoas no autocarro” (III: 31)

“Apanhar o autocarro obriga-me a ser mais respeitosa relativamente às outras pessoas” (III: 53)

“Sobretudo, revês [as mesmas pessoas]! Assim, começas, também, a partilhar um pouco a vida dos ‘frontaliers’. Falas com os olhos também porque a partir de um certo ponto vês as pessoas várias vezes e dizes bom dia mesmo se não os conheces porque tens uma solidariedade, sabes que toda a gente está na mesma situação. Temos que fazer o trajeto mas escolhemos fazê-lo também” (V: 53)

“E quando eu, às vezes, penso assim: ah hoje custa-me tanto a levantar, sobretudo no inverno para ir trabalhar e para apanhar o autocarro, sair de casa. Depois chego ao autocarro, vejo o autocarro cheio de gente e penso assim: pronto não sou só eu, toda a gente tem que ir para o mesmo, uns para uns lados, outros para os outros, depois fico mais feliz por causa disso, é diferente” (IX: 47)

“Exato [é sentimento partilhado]! Ou vão as crianças à escola, que é o dever deles, é o trabalho deles, e as pessoas adultas vão para um lado e para o outro, pronto [...]. Exato! É o facto de nós entrarmos dentro do autocarro e o vermos cheio de gente a quem custa levantar como eu não é? Que vai para o mesmo. Isso já me alivia mais” (IX: 48-49)

No fundo, é como se esta partilha do espaço aligeirasse o peso do(s) tempo(s) quotidiano(s), é como se a presença dos outros tivesse o poder de recolocar o indivíduo na história e dar sentido ao ato de “ir para o trabalho”. No entanto, o “espaço dos outros” choca, por vezes, com o nosso espaço e, neste sentido, os entrevistados destacam o lado negativo de ver o limite dos seus “espaços privados” infringido.

“Não gosto que invadam assim o meu espaço, que estejam muito próximos de mim [...], se posso evitá-lo, evito-o” (I: 46)

“Vês? Encontrei o meu cantinho. Quando entro tento sempre encontrar o meu cantinho, onde terei o meu espacinho” (I: 46)

“Há bocado eu falava do espaço privado, mas é sobretudo um espaço privado relativo ao barulho e ao cheiro [...]. Por vezes tomo conscientemente a decisão de fechar o sentido da audição, mas não o posso fazer com o olfato. Então, o relativamente ao cheiro, estou entregue ao cheiro dos outros e isso por vezes incomoda-me” (III: 51)

“Respiramos todos o mesmo ar. Podes fechar os olhos podes fechar os ouvidos, mas não podes fechar o nariz, mas até certo ponto torna-me mais humilde e tolerante. Por vezes penso que o autocarro é um universo micro a partir do qual extrapolo para um universo macro, isto é, na terra respiramos todos o mesmo ar também” (III: 52)

“De vezes em quando, claro, porque o autocarro das seis ou das sete da manhã está cheio então nunca estás sozinha nos dois bancos, estás sempre com alguém. Mas é humano eu acho. É também um pouco como na universidade, de vezes em quando reparas que os estudantes estão lá porque, desculpa lá, mas fede, cheira a humano!” (V: 57)

“Na verdade, tal como com os engarrafamentos, enerva-me ter que apanhar o autocarro. Há imensa gente, toda a gente espera e estamos apertados, então penso: prefiro estar sozinho na minha bicicleta” (X: 59)

Outra característica positiva dos transportes em comum, como vimos anteriormente, é a possibilidade que oferecem aos seus utilizadores de “desligarem”, de se entregarem à despreocupação, de ficarem disponíveis para outras coisas: ler, comer, dormir, ouvir música, meditar, etc. Esta possibilidade contribui para a criação e manutenção de fronteiras entre a vida privada e a vida profissional, permite que o trajeto seja, então, um espaço-tempo de transição. Por outro lado, ser-se conduzido, não controlar o meio que nos transporta para o trabalho, permite uma espécie de (auto)desculpabilização pelos atrasos, pela não dominação total do trajeto.

“Este é outro ponto positivo para mim em apanhar o autocarro: é que estou completamente descontraída, estou-me nas tintas em relação ao tráfego, estou-me nas tintas relativamente aos semáforos, estou-me nas tintas relativamente aos outros condutores, estou-me nas tintas relativamente às condições meteorológicas, faço inteiramente confiança ao condutor do autocarro. Este é também um aspeto a não negligenciar porque dizemos sempre que não temos stress a apanhar o autocarro. Temos um outro stress porque temos que estar a horas para apanhar o autocarro, mas logo que esteja no autocarro entrego-me completamente, ou seja fecho os olhos, como, olho, mas não presto atenção nenhuma ao tráfego. Penso que de qualquer forma vou o autocarro vai estar atrasado, [...] que de qualquer forma eu não posso fazer nada ou seja, apanhar o autocarro ensina-me a estar mais descontraída, isto é, há coisas não quais não tenho influência, então não serve de nada enervar-se” (III: 26)

“No carro tens que estar concentrada constantemente, enquanto aqui deixo-me ir” (III: 50)

“É por isso que penso que estou sempre tranquila quando posso trabalhar na biblioteca porque assim ganhas tempo porque no autocarro podes aproveitar, podes ler, até podes dormir se não dormiste o suficiente” (V: 18)

“É verdade que estes vinte minutos, este lapso de tempo de vinte minutos, me deixava o tempo de respirar” (VIII: 28)

“Eu gosto de andar de autocarro. Por acaso é uma das coisas que acho tranquilo, cómodo e seguro” (IX: 13)

“Mas é verdade que, apesar de tudo, no comboio há um lado onde não dominas completamente o teu trajeto, então é 'cool' porque pronto, estás no comboio!” (X: 11)

4.2. Os tempos no/do trajeto casa-trabalho

Após termos ilustrado o quanto o meio de transporte escolhido para realizar o trajeto casa-trabalho pode gerar e alimentar percepções, apropriações e usos diferentes do espaço e do tempo passaremos a documentar esses mesmos tempos e espaços.

Neste capítulo, *Os tempos no/do trajeto casa-trabalho*, tentaremos iluminar, através de metáforas, os múltiplos tempos que surgiram ao longo das entrevistas, destacando o seu caráter sobreposto e segregado.

4.2.1. *Um tempo allegro e um tempo adagio*

O ritmo da vida é o movimento do tempo que as pessoas experienciam e caracteriza-se por sequências, sincronias, paragens, repetições. Acima de tudo, o ritmo de vida é uma questão de “tempo”. O conceito “tempo” é, neste caso, emprestado da música, onde se refere à velocidade na qual uma peça é tocada. Na verdade, o “tempo” musical, tal como o “tempo” da experiência individual, é extremamente subjetivo. Encontramos uma escala a partir da qual, cada compositor insere uma marca temporal não quantitativa, por exemplo “adagio” para tempos lentos, “allegro” para tempos rápidos, “accelerando” ou “ritardando” para tempos variáveis (Levine, 1997: 3-4). Apesar de ser possível para o compositor de uma música especificar de que ritmo se trata, numa escala do metrônomo, a “tradução” desta métrica está aberta a uma variedade de interpretações. O mesmo acontece para o tempo individual e social. Tal como Levine sugere na sua obra *The Geography of Time* (1997), “podemos tocar as mesmas notas, na mesma sequência mas teremos sempre esta questão do tempo. Este dependerá da pessoa, da tarefa e do cenário” (*Ibid.*, 4).

Os dados apresentados neste estudo foram todos recolhidos ao longo de entrevistas realizadas entre a casa e o trabalho, ou seja, entrevistas que decorriam cedo de manhã, entre as 7h e as 11h e que se iniciavam no preciso instante em que a pessoa saía de casa. Ao longo das entrevistas, no entanto, os entrevistados acabavam por estabelecer paralelos e comparações entre o presente trajeto e o trajeto de regresso, ao final do dia, entre o trabalho e a casa. São estes relatos que nos permitiram esta análise comparativa entre os dois tempos: o tempo de ida para o trabalho e o tempo de regresso a casa.

O trajeto de ida para o trabalho, ou seja, o início do dia, é marcado por um tempo acelerado, divertido, leve – *allegro* (apropriando-me da metáfora emprestada da música e utilizada por Levine). Por sua vez, o final do dia, o trajeto de regresso a casa, é marcado por um tempo mais lento, mais pesado, mais triste – *adagio*.

Assim, o início do dia é marcado por um tempo despreocupado, leve, fácil de carregar. Por corresponder a um início, o trajeto de ida parece ser mais divertido e agradável. Este trajeto é um espaço percorrido (de novo) pela primeira vez e que pode, por isso, ser reapropriado (novamente), num sentimento de recomeço, de “segunda oportunidade” – todos os dias este início se repete.

“De manhã não penso em nada” (I: 10)

“Muitas vezes sou a primeira a deixar pegadas nesta neve fresca então e isso dá-me muito prazer” (III: 7)

“É como se tudo fosse novo, ou seja, ainda não há muitas coisas que tenham acontecido durante o dia” (IV: 22)

“Estou a sair de casa, estou a iniciar o meu dia de trabalho como normalmente todos os dias” (IX: 1)

No trajeto de ida impõem-se um tempo acelerado e, por vezes, quando alguma barreira impede a aceleração matinal há um mal-estar que é gerado.

“De manhã é sempre assim, um pouco rápido” (III: 6)

“Com vês, a partida é sempre uma corrida [...], caminho sempre muito rápido” (X: 3-4)

“Aqui, também, chateio-me porque por vezes estou stressado e sou obrigado a esperar no semáforo para que todos os carros passem” (VIII: 12)

O trajeto de regresso, por sua vez, é pautado por um tempo mais lento, reflexivo, descansado mas também maçador e mais pesado. Ele revela um misto entre a necessidade de descansar após um dia de trabalho e a agitação sentida pelo trabalho que ficou por fazer.

“A única situação em que, efetivamente, tenho a sensação de perder tempo é, sobretudo, no final do dia, quando quero apanhar o comboio em Esch e que há um quarto de hora de atraso” (II: 40)

“É sobretudo à noite, no regresso, que me apercebo de que, por vezes, necessito desta meia hora de trajeto para descansar depois de um dia carregado de trabalho” (III: 48)

“Durante o dia, há muitas coisas que surgem e que devem ser feitas e penso que estou menos à vontade no regresso porque ainda há muitas coisas que devem ser feitas” (IV: 22)

O cansaço e a vontade de “desligar” levam, por vezes, a que o trajeto de regresso se transforme num espaço-tempo de desconexão, num “vazio”, num “entre-tempos”, um meio que sirva de corte entre a vida profissional e a vida privada.

“Muitas vezes estou 'vazia' ao regressar. De vezes em quando, estás tão cansada que esvazias” (V: 68)

“Eu adormeço quando é o retorno para a noite. Há vezes que durmo um bocadinho, passo pelo sono, aquilo não é bem dormir, como não tenho nada para fazer, pronto” (IX: 35)

“À noite nunca [leio o meu livro]! À noite é mais: ou leio uma tretinha qualquer, ou tenho a sorte de adormecer muito, muito rápido [...], enfim, desconetar-me completamente, nem sempre dormir profundamente mas desconetar-me e isso recarrega-me para a noite” (X: 19)

4.2.2. O bom tempo e o mau tempo

São vários os fatores que influenciam a vivência do trajeto casa-trabalho. Um dos mais importantes e estreitamente relacionado com os sentidos, talvez seja aquele relacionado com as condições meteorológicas. Assim, aparentemente, aquando de um dia claro, com bom tempo, os sentidos estão mais despertos e está-se mais voltado para o exterior, para fora de nós próprios; a visão aguça-se, o tato apura-se, a audição e o olfato despertam. Em dias mais escuros a atenção volta-se para o interior de nós mesmos e do meio de transporte utilizado – o espaço que nos rodeia e o que o preenche é secundário e o tempo é reflexivo e de introspeção.

Assim, nos dias de bom tempo:

“Se, por exemplo, se trata de um belo dia, com um grande sol, olho para o exterior” (II: 35)

“O que adoro é que me lembra sempre da primeira vez que fiz este trajeto, viagem, foi para a minha primeira entrevista na G, tinha nevado, então estava tudo branco e havia um grande sol. O trajeto era magnífico!” (II: 84)

“Reparo sempre que quando está bom tempo, olho muito mais para o exterior” (II: 87)

“Quando como [o muesli], agora que o tempo está claro, olho sobretudo para o exterior, mas durante o inverno, quando ainda está escuro concentro-me na minha refeição” (III: 21)

“Bom, não no inverno, porque ainda está escuro, mas agora na primavera há o sol que se ergue a Este, ou seja, é um pouco como ir ao cinema!” (IV: 27)

“Se está assim [bom tempo] gosto, com os meus óculos de sol, estou na estrada, de vezes em quando, com o meu café e faço um pouco: yeah, 'cool'. Mas não funciona quando queremos [...] e sobretudo no inverno, quando saís e ainda está noite e tens sempre os problemas de neve, gelo, qualquer coisa” (V: 51)

“Faz-me bem sair de uma estrada cinzenta e depois ver que o sol está ali à minha espera, adoro!” (VII: 49)

“Não [fui para o quiosque], porque hoje está bom tempo, gosto de estar cá fora, gosto de estar aqui” (IX: 64)

Nos dias de mau tempo:

“No inverno, havia muita neve aqui, e então concentravas-te mesmo no teu caminho [...]. Portanto, aí estás claramente mais triste, mais concentrada no próprio caminho, no sítio onde metes os pés” (II: 7-8)

“Eu acho que depende dos dias também. Um dia como este, bastante encoberto, nada é muito bonito de ser ver, portanto não olho forçosamente [para o exterior]” (II: 34)

“Sobretudo na primavera porque chovia constantemente! E aí é duro. Mas agora, como está bom tempo, é agradável” (V: 52)

“Sobretudo no inverno, as pessoas pumba! Com o gorro, com as luvas, com os casacos, ninguém fala com ninguém” (IX: 32)

Aqui, é possível perceber o quanto as sensações, no caso específico do trajeto, influenciam a percepção do espaço e do tempo por parte dos indivíduos. Dependendo se está bom tempo ou mau tempo a relação com o espaço e a sua apropriação modificar-se-ão, assim como a percepção da duração, por exemplo, poderá variar, fruto das diferenças climatéricas. De facto, quer o trajeto, quer a cidade em si são apreendidos de forma diferente consoante as condições meteorológicas, a memória é chamada a desempenhar um papel importante nesse momento, pois recordações são despertadas em virtude de sensações ressentidas, novas ou relembradas.

As mudanças na rotina meteorológica nascem da experiência da neve, do gelo, da chuva, das folhas caídas e da lama. Induzem a uma nova relação do corpo com a cidade, à emergência de sensações inéditas ou à recordação de memórias íntimas de outros momentos (Le Breton, 2000: 128).

Estar na cidade não é o mesmo que estar na natureza, as estações apresentam-se-nos de forma distinta, os estados meteorológicos comunicam connosco numa linguagem diferente:

A cidade, pelo contrário, cobriu tudo do mundo para dar lugar ao vidro, ao asfalto e ao betão. O pleno vento das estações transforma-se em sinais no espaço urbano: são as 'vitrines' das lojas que se modificam [...], a atmosfera geral da cidade, as roupas dos transeuntes, alguns cheiros, a ramagem das árvores, um punhado de indícios avistados. De facto, à cidade não lhe interessam as estações, ela dá ao transeunte as suas próprias cronologias que são de outra ordem, ela festeja o seu urbanismo, não a sua ruralidade (*Ibid.*, 128-129).

4.2.3. O tempo tranquilizador

O quotidiano é aquilo que nos é dado todos os dias, o que nos apressa a cada dia e, inclusive, o que nos oprime porque existe uma opressão do/pelo presente. Na verdade, “desde que acordamos, carregamos o peso da vida, a dificuldade de viver nesta ou naquela condição, com este cansaço ou aquele desejo” (De Certeau, 1980: 7).

O cotidiano é o habitual ao ser humano comum. O cotidiano é caracterizado por o que se repete no dia-a-dia, todos os dias. Nas práticas sociais contemporâneas urbanas, esse cotidiano é marcadamente repetitivo e o surgimento, criação e manutenção de rotinas é prática habitual do homem comum.

Ao colocar a questão, a cada entrevistado, de qual seria o seu sentimento face à rotina e qual a sua sua visão acerca da repetição (no/do trajeto), partimos da ideia pré-concebida de que este teria uma visão negativa face às mesmas. Na realidade, os dados que recolhemos ao longo das entrevistas mostrou-nos exactamente o contrário. Os dados evidenciam uma visão positiva acerca da rotina e repetição no/do trajeto e, inclusive, a sua valorização.

Se, por um lado, constatamos que o trajeto casa-trabalho faz efetivamente parte da rotina do “homem comum”, por outro, percebemos que essa repetição não representa apenas um “peso” a carregar quotidianamente pelos atores sociais, mas pode, eventualmente “aligeirar” o dia-a-dia, por representar um tempo tranquilo, constante, conhecido, previsível e tranquilizador.

“Eu penso que uma rotina somos nós que a criamos e é tranquilizadora [...]. Todos dias mais ou menos a mesma coisa, eu penso que nos tranquiliza porque estamos habituados, logo sabemos como reagir” (I: 37)

“É sempre o mesmo trajeto, é algo de super repetitivo, mesmo se há coisas diferentes que se passam” (I: 83)

“Aqui tens algo de realmente quotidiano, mesmo se há coisas diferentes que se passam” (II: 82-83)

“Eu vejo [o trajeto] como repetitivo, mas repetitivo não num sentido negativo, não num sentido chato, mas antes num sentido de uma constante, uma constante na minha vida, logo, de uma certa forma, tranquiliza-me. É repetitivo sim, mas num sentido tranquilizador” (III: 31)

“[Este trajeto] é algo de bastante automático” (IV: 26)

“Vemos sempre as mesmas coisas, tirando as pessoas que estão nos passeios” (VI: 49)

“É estranho porque vejo sempre as mesmas coisas [...]. São os elementos que se repetem [...]. É repetitivo” (VIII: 21-22)

“Eu já passei aqui 'n' vezes, já nada me diz nada! Tudo igual, tudo igual, tudo igual” (IX: 37)

“É claro que é repetitivo pois eu apanho o comboio quase sempre no mesmo horário [...], mas eu não o vivo assim [...]. Isto é, o pequeno-almoço de manhã também é repetitivo mas não é pesado, logo nunca parece repetitivo. Um trabalho pode ser repetitivo, objetivamente repetitivo, e achar-se isso ótimo!” (X: 33)

4.2.4. Outros tempos, acelerando ou ritardando

Como vimos, o ritmo da vida é o movimento do tempo que as pessoas experienciam e caracteriza-se por sequências, sincronias, paragens e repetições. Vimos que o carácter repetitivo do trajeto casa-trabalho pode ser visto como uma rotina tranquilizadora que permite ao indivíduo antecipar reações, conhecer o ritmo e a sequência dos acontecimentos (fases do trajeto, horários dos meios de transporte, pessoas (re)conhecidas, etc.). No entanto, esta rotina é, muitas vezes, quebrada por um acontecimento não previsto, o que leva ao atrasar ou adiantar do tempo conhecido, habitual, “calculado”,

Emprestando novamente a metáfora do “tempo” roubada à música e a Levine, poderemos dizer que a mudança provocada por um elemento externo, um acontecimento imprevisto, uma quebra na rotina, leva ao surgimento de novos tempos: *acelerando* ou *ritardando* (acontecimentos que adiantam ou atrasam).

Outro facto importante é o de que, se por um lado a condição contemporânea urbana se caracteriza por rotinas, ela também se caracteriza pelo seu oposto, pela mudança, e até por uma mudança constante – “a mudança é a condição de vida e o modo de existência urbanos” (Bauman, 2006: 134).

A mudança (ou a antecipação da mudança), ao contrário da rotina, é receada pelos entrevistados. A mudança é tida, muitas vezes, como um constrangimento que, impede a manutenção do mesmo ritmo (no/do trajeto) e/ou impede a escolha do mesmo espaço (mesmo meio de transporte, mesmo caminho).

“Quando há qualquer coisa que quebra ou interrompe a tua rotina, por vezes, pode criar mudanças que não gostamos [...]. Quando algo não acontece como previsto, aí somos apanhados de surpresa e não sabemos muito bem como reagir” (I: 37)

“Quando há qualquer coisa que quebra esta rotina, que é diferente da rotina, pois tento adivinhar” (I: 51)

“[Se as mudanças fossem agora] o trajeto ia ser completamente diferente logo quebraria a minha rotina, teria que recriar toda uma outra rotina, todo uma nova paisagem” (I: 55)

“Agora fazemos um outro trajeto [...] porque não podemos apanhar o comboio, estão em obras [...], demoraremos mais tempo” (II: 6)

“Se eu não pudesse mais tomar o meu pequeno-almoço no autocarro, isso incomodar-me-ia imenso” (III: 29)

Contudo, existem situações em que a mudança é procurada e provocada intencionalmente com o objetivo de quebrar a rotina. Essa mudança é provocada intencionalmente logo, controlada em certa medida por quem a provoca não interferindo, por isso, no sentimento de segurança engendrado pela rotina.

“À terça-feira fico no Luxemburgo, não volto para casa [...] porque quando fazes o trajeto duas vezes por dia é duro [...]. São estratégias para não repetir” (V: 43)

“[Se eu tivesse um lugar de estacionamento], alternaria [o meio de transporte] de vezes em quando [...]. Eu gostava bastante, uma vez por semana, ir de carro porque mudava a forma de ir para o trabalho” (X: 37-38)

“Estou a pensar, durante as férias, procurar um novo caminho pelo prazer da descoberta e [...] para ver se é mais rápido” (X: 64)

De qualquer forma, inesperada ou intencional, a mudança retira o homem comum da sua zona de segurança – do seu espaço e tempo conhecidos – e atira-o para o novo. Por vezes, a mudança simplesmente acorda os sentidos.

“Tivemos muita neve. É verdade que muda um pouco a decoração, tudo está branco, por vezes reparamos em coisas que, muitas vezes, não reparamos [...]. [A neve] atrasa um pouco o trajeto porque temos que aprender tudo isto de uma nova forma [...]. Ai está: adaptamo-nos” (I: 7-8)

4.2.5. *Um tempo útil, um tempo perdido e passatempos*

O nosso salário é, na maior parte dos casos, calculado em função das nossas horas de trabalho. O tempo vale dinheiro ou, pelo menos, é esta a mensagem que nos chega, difundida pelos grupos/instituições dominantes, pelos *media*. Queremos que cada segundo, minuto, hora, seja rentável – se traduza em benefício de ordem monetária ou outro – “nós servimo-nos do tempo como de um material; nós ganhamo-lo, perdemo-lo, economizamo-lo e gastamo-lo” (Hall, 2009: 164).

O trajeto casa-trabalho não é, na maior parte dos casos, remunerado pela entidade patronal, neste sentido o que fazer deste espaço-tempo aparentemente infrutífero, com o qual nada se ganha?

Apesar de, em alguns momentos, o tempo do trajeto ser considerado “tempo perdido”, cada entrevistado demonstrou uma forma particular de ocupar o tempo: ouvindo notícias, música, aulas gravadas, comendo, relaxando, meditando, lendo, trabalhando, etc. Essa constitui, na verdade, uma das conclusões que nos surpreendeu: os entrevistados não consideram o tempo do trajeto, um tempo perdido, pelo contrário, valorizam o seu próprio esforço em transformá-lo num tempo útil e de alguma forma rentável.

“Tento informar-me, lendo os jornais dos outros” (I: 47)

“Aproveito o tempo do trajeto para fazer duas coisas, [...] para ouvir as notícias e para comer” (III: 18)

“Quando me apercebi de que não conseguia ler no autocarro [...] pensei que iria ser tempo perdido!” (III: 21)

“Não é um desperdício de tempo, sobretudo o trajeto de regresso que é necessário para criar um pouco de distanciamento” (IV: 16)

“Ganhas tempo porque no autocarro podes aproveitar, podes ler, até podes dormir se não dormiste o suficiente” (V: 18)

“Não é um tempo perdido, mas é muito longo, mesmo muito longo” (V: 25);

“É demais [...]. Isto quer dizer que eu estou três horas no meu carro e aí é tempo perdido porque durante três horas, mesmo se a rádio emite programas interessantes [...] se tivesses que escolher o que fazer com essas três horas não escolherias nunca ouvir rádio” (V: 26)

“Aí está: é muito tempo perdido. Mas, deixei de pensar assim porque se penso sempre que é tempo perdido sinto-me mal. É por isso que eu penso sempre: não é

perdido!” (V:88)

“Para ir ao trabalho, tomo esses três quartos de hora para decorar pouco a pouco, as ‘fanfares’ [música típica para a caça]” (VI: 30)

“Quando saio às 5h, [...] desço aqui e vou sempre a andar, andar, andar e aproveito para fazer [desporto]” (IX: 39);

“Tinha 1h15 de comboio de manhã e 1h15 à noite, logo [o comboio] era o meu escritório [...]. Durante cinco anos, [...] [o tempo do trajeto] era tempo de trabalho” (X: 20-21)

“Leio coisas que me interessam a título pessoal e também profissional [...]. É um tempo útil intelectualmente que não tenho oportunidade de ter de outra forma” (X: 22)

“[Os trajetos] são zonas tampão de passatempo” (X: 35)

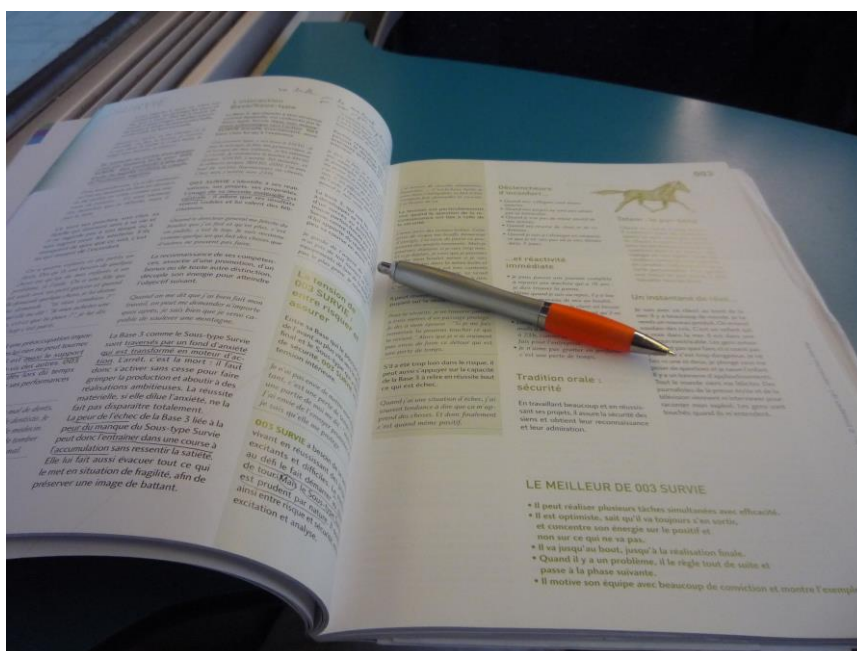


Foto 9: No comboio – “E pronto, ando a ler isto, todas as manhãs! Tomo notas, o que me exige alguma concentração, mas eu gosto muito. Se o meu trajeto durasse uma hora, leria uma hora, estás a ver?” (X: 29-30)

Por outro lado, o espaço-tempo do trajeto casa-trabalho é apropriado e utilizado individualmente. Neste contexto, falar em tempo ganho e tempo perdido é muito relativo e pode, em última instância, não fazer sentido.

“Não gosto muito desta noção de tempo perdido. Eu acho que só perdes tempo se quiseres realmente perdê-lo porque podes utilizar cada tempo para fazer coisas interessantes” (II: 38)

“Não queria falar nesses termos: em perdas e ganhos. É assim e pronto!” (III: 47).

E se, no trajeto casa-trabalho, houvesse tempo para jogos? Nas entrevistas identificamos alguns jogos praticados pelos entrevistados ao longo do trajeto. Na verdade, estes jogos parecem funcionar como uma espécie de passatempo. Arriscaríamos, inclusive, em dizer que promovem uma (falsa) percepção de tempo útil, deixando o indivíduo (jogador) com o sentimento de missão cumprida.

“Se calhar esta é uma espécie de jogo que faço [...], não sei se podemos chamar a isto jogo, mas olho sempre que horas são, mais ou menos, quando chego aqui [...]. Se calhar é um pequeno jogo que faço: será que vou apanhar aquele autocarro? [...] Será que vai haver muita gente?” (I: 32)

“Uma vez, no meu trajeto, era noite, [...] diverti-me a contar os semáforos ao longo do trajeto; a contar os semáforos entre o centro Hamilius e o meu domicílio, não sei porquê, talvez porque ainda estava demasiado excitada por causa da reunião que tinha de me ocupar, então contei os semáforos! Era um pequeno jogo para me ocupar” (III: 26-28);

“Outros jogos por exemplo: muitas vezes reconheço gente no autocarro [...], na verdade não os conheço, reconheço-os, já os vi em outros trajetos, e tento adivinhar se saem antes de mim ou depois de mim. Geralmente há constantes no comportamento das outras pessoas e eu gosto de observar isso, divirto-me quando há um desvio dessas constantes, leva-me a inventar histórias, a imaginar histórias, imaginar explicações” (III: 29)

“Identifico o número da matrícula e também aqui, por vezes, faço um jogo: identifico um carro, por exemplo este [ela aponta] e pergunto-me quem chegará em primeiro lugar lá à frente, será a fila da direita ou a fila da esquerda?” (III: 34)

“Aqui por vezes também faço um jogo, tento identificar as árvores que encontro [...]. Aqui, por vezes, olho e tento identificar os seres vivos que encontro neste deserto de carros e de casas [...]. Para mim, os seres vivos são um pássaro, este senhor aí, esta árvore aqui à frente para não me concentrar nos carros, no trajeto” (III: 68)

“Tenho pontos fixos e espero até alcança-los” (V: 24)

“Eu estou sempre a pensar no meu caminho: já passei esta fase, já passei esta, já passei mais esta, até chegar ao meu trabalho; já passei esta pequena vila, já passei esta” (VII: 46)

4.2.6. Um tempo calculado

O mundo em que vivemos é um lugar estruturado. Até o mais ínfimo pormenor do meio ambiente revela um certo grau de ordem. Um dos parâmetros fundamentais dessa estruturação é o tempo (Zerubavel, 1981: 1).

Na sua obra, *The Hidden Rhythms* (1981), Zerubavel começa por delinear as dimensões principais do perfil temporal de qualquer situação ou evento: a sua “estrutura sequencial” – um dos principais parâmetros de um evento, que nos informa em que ordem ele toma lugar; a sua “duração” – que nos diz quanto tempo dura esse evento; a sua “localização temporal” – que nos diz quando ele toma lugar; e, a sua “frequência” – diz-nos quantas vezes acontece (*Ibid.*, 1).

Para Zerubavel, qualquer padrão temporal está incluído numa das seguintes categorias: padrões fisiotemporais (regulam o movimento físico do corpo); padrões biotemporais (regulam o funcionamento diário dos nossos organismos); e, padrões sociotemporais (regulam as estruturas e as dinâmicas da vida social) (*Ibid.*, 1-2). Com esta tipificação, o autor vem demonstrar que é possível estudar os padrões temporais de uma sociedade.

Como vimos, a sociedade contemporânea caracteriza-se pela primazia que atribui à criação e manutenção de padrões temporais fixos, principalmente os que são experienciados em contexto urbano. Na verdade, o que fundamentalmente nos interessa aqui são os padrões sociotemporais que envolvem a rigidificação das actividades, eventos e práticas sociais. Estes padrões caracterizam-se: pela estrutura sequencial rígida que, atualmente, é a forma mais

óbvia de regularidade temporal – “está presente em muitas actividades, eventos e práticas que não podem acontecer em simultâneo e devem ser segregados um da outro em termos de 'antes' e 'depois’” (*Ibid.*, 2-3); pelo facto de vários eventos estarem, hoje, associados a uma duração fixa, na verdade, a maior parte dos horários que usamos atualmente, não seriam possíveis sem a fixação da duração da maior parte das actividades e eventos do nosso quotidiano; pela estandardização de uma localização temporal para os vários eventos e actividades do nosso dia a dia – por exemplo, nós não vamos para o trabalho quando nos apetece ou quando é urgente, mas sim nas horas standards especificadas de forma normativa; e, pela frequência uniforme, ou seja, por uma ritmicidade (repetição em espaços de tempos regulares).

Se “a primeira instituição que o homem inventou com o objetivo de estabelecer e manter uma ordem temporal foi o calendário” (*Ibid.*, 31), muitas outras se seguiram, nomeadamente a criação e generalização de “horários”. Na verdade, a invenção destes, teve como principal consequência “a consolidação do elemento rotina no nosso quotidiano” (*Ibid.*, 44). De facto, hoje constatamos a omnipresença da rotina nos nossos dias e defendemo-la como sendo uma das formas que temos de impedir a sobreposição de tempos. Os horários e as rotinas são fenómenos e práticas sociais fundamentais da vida urbana contemporânea.

O indivíduo que vive, trabalha e se movimenta na cidade está, hoje, confrontado com uma crescente exigência no que diz respeito a horários – os tempos sobrepõem-se e a ele lhe compete desenvolver a competência de gestão dos seus tempos. Como vimos, por serem sobrepostos, os tempos segregam-se, impõem um “antes” e um “depois”. No entanto, esta segregação obedece a uma hierarquia – nem todos os tempos têm o mesmo poder (este pode ser avaliado em termos de preferências pessoais, imposições profissionais, exigências de ordem familiar, etc.). Por exemplo, um indivíduo pode deixar para segundo plano o tempo familiar em virtude da exigência do tempo profissional ou o contrário, atribuir uma primazia ao tempo familiar em detrimento do tempo profissional.



Foto 10: Imediatamente após sair de casa – “Com vês, a partida é sempre uma corrida porque prefiro passar o máximo de tempo no pequeno almoço, em família, que no trajeto, portanto saio sempre com alguma rapidez e tenho sempre o meu telemóvel onde vejo sempre a hora ao sair” (X: 3)

Encontramos, no trajeto casa-trabalho, a clara evidência da existência de múltiplos tempos, sobrepostos e segregados e identificamos, em cada indivíduo, um “herói anónimo” que tenta, por vezes através de táticas, orquestrar os seus tempos. Cada indivíduo, nestas tentativas de conciliação de horários, enfrenta, de uma forma geral, um de dois fenómenos possíveis: tempos compatíveis e tempos incompatíveis.

Assim, relativamente aos tempos “compatíveis” a sobreposição é possível ou uma ordem é definida pacificamente.

“Normalmente, consigo gerir bem o meu tempo, estou habituado a apanhar este autocarro, portanto sei mais ou menos quanto tempo demoro a fazer este trajeto” (I: 12)

“Por vezes sei que não serve de nada correr então mudo os meus planos [...]. Ou seja, ou corro para apanhar o autocarro, ou fico em casa e faço coisas para sair mais tarde” (II: 29)

“Eu gosto mesmo [da nova morada] principalmente para os meus filhos. É perfeito porque no fim da rua onde vivemos é a escola. Para eles é mesmo um minuto para ir para a escola, isso é espectacular, ajuda mesmo. Não posso dizer de outra forma, ajuda” (V: 40)

“Quando saio às 5h, [...] desço aqui e vou sempre a andar, andar, andar e aproveito para fazer [desporto]” (IX: 39)

“É algo muito importante para mim, não ter horários muito fixos” (X: 16)

“Não faz muito sentido isso, até – os horários de trabalho. Bem, a mim dá-me vontade de rir. Para quem foi independente durante muito tempo: fizeste oito horas e se tiveste a dormir à frente do PC estás bem, e nem avançaste no que devias fazer e pronto, funciona assim” (X: 56)

Quanto aos tempos “incompatíveis”, a sua sobreposição não é possível ou o estabelecimento de uma ordem não é pacífica.

“Com os autocarros estou limitada aos horários, mas isso, há meio de se arranjar, portanto de se adaptar, mas é que, sobretudo, não posso fazer as compras ao meio dia porque não tenho o carro ou quando tenho que ir buscar os miúdos à escola e não tenho carro tenho que, primeiro, vir a casa buscar o carro” (III: 16)

“Tenho que lá estar às 7h30 ou seja não tenho muita margem de manobra [nos horários dos autocarros]” (IV: 5)

“É o meu chefe que quer que o faça [o trajeto] quatro vezes e eu tento fazê-lo quatro vezes. Na verdade, eu, para a investigação, trabalho melhor em casa, porque aí posso concentrar-me nos textos, posso ler em tranquilidade, posso concentrar-me na escrita. Nunca consigo escrever de forma realmente científica no escritório, nunca!” (V: 15)

“O que acontece é que antes eu fazia bastante desporto [...] mas com os meus horários de trabalho já não posso fazer isso. Já não consigo mais treinar” (VI: 35)

“Eu acho que não são lógicos, estes horários porque não vivo. A minha casa é a minha casa, é onde moro. A minha casa não é a minha empresa e não acho lógico ser obrigado a sair às 11h de casa para ir para o trabalho. Não como em casa, sou obrigado a comprar algo para comer pelo caminho. Eu chamo a isso: limitações” (VI: 38)

“Quando saio de casa, normalmente, saio sempre a horas. Quando saio de um lado para depois ir apanhar um outro autocarro tenho que despachar porque às vezes o trabalho atrasa-se porque tem de ser tudo calculado. Temos que olhar sempre para as horas” (IX: 10)

“[O que é stressante] é o facto de irmos para um sítio e depois à outra hora temos que ir para outro e estarmos em outro lado e é tudo assim. O tempo é muito contado, às vezes é muito limitado, nem há tempo para comer” (IX: 26)

4.2.7. O tempo veloz e o tempo lento

Dois movimentos complementares caracterizam a nossa sociedade. Por um lado, a urgência, o incremento da velocidade e, por outro, a necessidade e vontade de abrandar, de tornar a vida mais lenta. No primeiro caso, alguns autores defendem que o incremento da velocidade é o critério e a exigência máxima da sociedade contemporânea, advogam, inclusive, que atingindo o máximo da velocidade – a instantaneidade – atingimos também a finitude do espaço (Virilio, 1997). No segundo caso, destaca-se o surgimento de novos movimentos de “vida lenta” – *slow Living* –, que surgem como forma de subverter a cultura de velocidade dominante e que propõem alternativas para quem deseja abrandar o ritmo de vida (Parkins, 2004).

O criador da Dromologia (disciplina que estuda os efeitos da aceleração da velocidade na sociedade), Paul Virilio, fala da aceleração de praticamente tudo nas nossas sociedades. Uma aceleração que tem como objetivo comprimir o tempo em todos os domínios das atividades humanas. Hoje, nas nossas sociedades, domina o mais rápido – “o poder é inseparável da riqueza e a riqueza é inseparável da velocidade. Quem diz poder, diz, antes de mais, poder dromocrático – *dromos* procede do grego que quer dizer 'corrida'. Toda a sociedade é uma 'sociedade de corridas'” (Virilio, 1997: 17). O tempo é o que conta e de preferência o menor espaço de tempo possível – “caminha-se gradualmente da geopolítica para a cronopolítica” (*Ibid.*, 20).

Pois, se a velocidade absoluta significa também poder absoluto, controlo absoluto, instantâneo, isto quer dizer que representa um poder quase-divino. Hoje em dia, colocamos em prática os três atributos do divino: a ubiquidade, a instantaneidade e a imediatez; a visão total e o poder total (*Ibid.*, 19).

Sabemos que o ritmo de vida varia consoante o contexto, a cidade, a cultura e que são muitas as diferenças de “tempo” entre os próprios indivíduos de uma cultura, até os que vivem na mesma cidade – “as diferenças individuais principais estão centradas no conceito de “urgência” – o esforço em conseguir o máximo possível no menor período de tempo possível” (Levine, 1997: 19). Cada indivíduo – cada entrevistado – manifesta a sua forma de agir face à urgência, à necessidade da velocidade, seja ela imposta ou fruto de uma escolha.

“Claro que quando estou com pressa não vou fazer isso [divagar na rua]! Apenas vou pensar em ir apanhar o meu autocarro, em me despachar para não ficar atrasado” (I: 11)

“Caminho mesmo rápido! Penso: oh não, tenho mesmo que chegar o mais rápido possível ao escritório!” (I: 50)

“Tento despachar-me, portanto aqui estou noutra estado de espírito” (III: 55)

“Procuro sempre onde estão os atalhos, onde é que posso passar o mais rapidamente. Muitas vezes atravesso quando está vermelho” (III: 60)

“As pessoas estão todas com pressa, já não têm tempo para viver. É esse o problema. Eles pensam: é necessário que tudo ande cada vez mais rápido” (VI: 6)

“Aqui, também, chateio-me porque por vezes estou stressado e sou obrigado a esperar no semáforo para que todos os carros passem. [...] Quer dizer, quando vou, sei que há muito trabalho que me espera então estou no meu mundo” (VIII: 12-13)

“Quando saio de casa normalmente saio sempre a horas. Quando saio de uma lado para depois ir apanhar um outro autocarro tenho que me despachar porque às vezes o trabalho atrasa-se porque tem de ser tudo calculado. Temos que olhar sempre para as horas” (IX: 10)

“Com vês, a partida é sempre uma corrida porque prefiro passar o máximo de tempo no pequeno almoço, em família, que no trajeto, portanto saio sempre com alguma rapidez” (X: 3)

Relativamente aos movimentos de “vida lenta” – *slow living* – eles multiplicam-se à nossa volta e algumas das suas práticas mais óbvias estão associadas a ato de cozinhar uma refeição em vez de comprar *fast food*; semear e colher frutos e vegetais em vez de comprá-los em supermercados; andar de bicicleta ou caminhar em vez de conduzir etc. – “o aumento da pressão nos usos do tempo é uma experiência comum, assim como o desejo de mais tempo, especialmente de mais tempo livre” (Parkins, 2004: 364).

O movimento de “vida lenta” é uma resposta – ou, melhor, um conjunto de respostas com várias manifestações – ao desejo de ter “tempo para coisas importantes”.

[O 'slow living'] não é uma versão em 'slow motion' da vida pós-moderna; nem oferece uma temporalidade paralela para assuntos lentos de vivência isolada do resto da cultura. O 'slow living' implica uma negociação consciente das diferentes temporalidades da nossa vida quotidiana, proveniente de um compromisso em ocupar o tempo de forma mais atenta (*Ibid.*, 364).

Ao falar em poder ou exercício de poder teremos de falar, forçosamente, do seu contrário. Um dos fenómenos característicos da nossa era – a resistência ao poder velocidade e a necessidade de abrandar ritmos. Wendy Parkins, no seu artigo *Out of Time: Fast Subjects and Slow Living* (2004) considera as implicações da velocidade na noção de “lentidão”, em que a lentidão é construída como uma subversão deliberada relativamente ao atual poder da velocidade. Hoje, a lentidão tornou-se, em muitos casos, uma escolha, uma preferência – “assim que o caminho-de-ferro foi ultrapassado pelo carro e depois pelo avião, a lentidão do caminho-de-ferro tornou-se uma virtude” (*Ibid.*, 365). No entanto, “existe diferenças entre escolher viver lentamente e ser confrontado com uma lentidão imposta por ser fisicamente ou economicamente incapaz de manter a velocidade da cultura global, das práticas instituídas” (*Ibid.*, 366). A relação entre as desigualdades sociais e as desigualdades temporais é um indicador importante de análise da condição de “vida lenta”. Tal como numa verdadeira corrida, na corrida quotidiana, nem todos os indivíduos se encontram no mesmo ponto de partida e nem todos possuem o melhor equipamento, existem desigualdades.

São inúmeras e diversas as situações, ao longo do trajeto casa-trabalho, em que a necessidade de abrandar foi manifestada pelos entrevistados. Situações como um semáforo laranja ou vermelho, engarrafamentos, uma passagem de nível fechada, animais a atravessar a estrada, obrigaram o entrevistado a abrandar e, inclusive, parar. A espera é percecionada de forma diferente por cada indivíduo – enquanto uns esperam calmamente, outros enervam-se

porque “o tempo não passa”. Outras situações aconteceram em que, em vez de abrandar o entrevistado teve de acelerar, corresponder aos imperativos de velocidade para chegar a horas ao trabalho, por exemplo.

“Quando estou neste semáforo normalmente não gosto porque estou, geralmente, um pouco impaciente. Acho que demora muito tempo” (I: 39)

“Aqui estás mais reativa, na verdade, apenas tens de esperar. Se tens um comboio que perdes, então esperas o próximo comboio” (II: 16)

“Um quarto de hora, qualquer um de nós pode esperar um quarto de hora!” (II: 19)

“Oh não! Em contrapartida, não gosto disto [passagem de nível fechada] [...] porque estamos quase e agora não sabes se é por um comboio ou de dois que tens de esperar” (V: 122-123)

“Não devemos preocupar-nos. Apenas temos um ‘ticket’ na terra, apenas temos um ‘ticket’!” (VI: 22)

“Quando vemos que o ‘bus’ está muito atrasado para apanharmos o outro é enervante: vermo-nos nas filas de trânsito. Mas, também temos os carros ligeiros na mesma situação, que têm que esperar” (IX: 14)

“Como cresci numa pequena aldeia dou-me mal com engarrafamentos e esperar no carro” (X: 9)

“[Os engarrafamentos] não me stressam, mas enervam-me [...]. Mesmo que não esteja com pressa, enerva-me estar no ‘mainstream’ no mesmo momento com todos os outros” (X: 10)

4.2.8. O tempo (e espaço) privado

O trajeto casa-trabalho é um espaço apropriado e um tempo experienciado, por cada um de nós, quotidianamente. Por ser repetido, adotamo-lo como sendo o nosso trajeto – trata-se do “meu espaço”, do “meu mundo”, de um tempo “para mim”.

Falar de espaço privado é falar de distância. Edward Hall, na sua obra *The Hidden Dimension* (1971), descreve-nos quatro distâncias em função das quais o ser humano se posiciona: a distância íntima – aqui a presença do outro pode tornar-se excessiva e pode mesmo tornar-se evasiva pelo seu impacto no sistema sensorial (os cheiros, o calor do corpo

do outro, o ritmo da respiração, o hálito, etc.); a distância pessoal – designa uma distância fixa que separa um indivíduo de outro, podemos imaginá-la com a forma de uma esfera protetora que criamos à nossa volta para nos isolarmos dos outros; a distância social – aqui os detalhes visuais do rosto já não são percebidos e ninguém toca ou é suposto tocar outra pessoa a não ser realizando um esforço particular; e, a distância pública – esta distância situa-se fora da área em que o indivíduo está diretamente envolvido (Hall, 1971: 147-160).

A hipótese que subentende esta classificação proxémica é a seguinte: a conduta que nomeamos de territorialidade pertence à natureza dos animais e, em particular, dos homens. Neste comportamento, quer o homem, quer o animal se servem dos seus sentidos para diferenciar as distâncias e os espaços. A distância escolhida depende das relações inter-individuais, dos sentimentos e actividades dos indivíduos envolvidos (*Ibid.*, 160).

Seguindo as definições sugeridas por Edward Hall, podemos dizer que se torna difícil para o indivíduo conseguir manter a sua distância pessoal e, inclusive a distância íntima nos transportes em comum. Em contrapartida o carro, pelo seu carácter marcadamente individualista, facilita a manutenção das distâncias por parte do indivíduo. Ao longo das entrevistas observámos que, nos transportes em comum, o espaço é partilhado e que a distância íntima e pessoal nem sempre são respeitadas.

“Não gosto que invadam assim o meu espaço, que estejam muito próximos de mim [...], se posso evitá-lo, evito-o” (I: 46)

“Num carro estamos sozinhos” (III: 16)

“Há bocado, quando falava de um espaço privado, estava a referir-me sobretudo a um espaço privado no que diz respeito ao barulho e ao cheiro [...]. Portanto, por vezes, tomo conscientemente a decisão de fechar o sentido da audição, mas não o posso fazer com o nariz, logo estou entregue ao cheiro dos outros e isso, por vezes, incomoda-me” (III: 51)

“Vou muitas vezes lá para trás porque acho que há menos pessoas” (X: 26)

“Gostaria de, uma vez por semana, [...] ir de carro, porque mudava um pouco a forma de ir para o trabalho e, na minha organização profissional e privada, eu gostava de ir de carro porque podia fazer todas as minhas chamadas. [...] Na verdade, [no autocarro] não tinha rede e chateava-me o facto de incomodar as outras pessoas. [...] Estás em transportes em comum, tens regras a respeitar!”
(X: 38-40)

Numa tentativa pessoal e, arriscaria, biológica, de manutenção do espaço íntimo e pessoal, são várias as estratégias criadas e mantidas pelos utilizadores dos transportes em comum, nomeadamente a escolha do “seu” lugar. Ao longo das entrevistas, assistimos a um fenómeno particular: no trajeto casa-trabalho é comum o indivíduo escolher o mesmo lugar (no autocarro, no comboio, de estacionamento e até a mesma bicicleta) que apropria quotidianamente e que adota como sendo o “seu lugar”.

“Vês? encontrei o meu cantinho. Quando entro tento sempre encontrar o meu cantinho, onde terei o meu espacinho” (I: 46)

“Geralmente, [...] eu escolho sempre o mesmo lugar, enfim, mesmo que os autocarros sejam diferentes, vou sempre lá para trás. Tomo o meu lugar. Prefiro esse lugar [...] porque fico mais alto” (I: 19)

“Quando entro no autocarro e vejo que o meu lugar está ocupado penso: que lugar é que eu vou escolher? O que é que sobra? Quando o autocarro está vazio! [...] Onde é que vou estar melhor localizado para olhar à minha volta porque, geralmente, fico mais atrás, porque é mais alto e eu prefiro para olhar à minha volta” (I: 21)

“Quando entro tento sempre encontrar o meu cantinho, onde terei o meu espacinho” (I: 46);

“Olho sempre onde há dois lugares livres, o que é muito raro [...], porque tenho, geralmente, muitas coisas: muitos sacos que tenho comigo, portanto gosto de ter o meu lugar” (III: 18)

Relativamente ao tempo, seria interessante criar um paralelismo com a proposta de Hall para o espaço e falar de um tempo íntimo (privado), pessoal, social e público. Neste sentido, qual seria o critério que nos permitiria posicionar um tempo nesta escala? Porque não a dependência face aos ritmos sociais e exigências de ordem pública. Assim, o tempo íntimo

seria o menos dependente e o tempo público o mais dependente. Esta foi, em parte, uma sugestão de Zerubavel, para quem o tempo privado é aquele em que uma pessoa está socialmente inacessível.

Existe uma afinidade conceptual óbvia entre 'tempo privado' e 'tempo livre' (ou 'tempo de lazer'). [...] No entanto, enquanto o lazer é tradicionalmente associado a tempo usado de forma livre, o tempo privado, por sua vez, é caracterizado pelo tempo em que uma pessoa está socialmente inacessível (Zerubavel, 1981: 147-148).

Neste caso é interessante verificar que o trajeto casa-trabalho (independentemente do meio de transporte) foi caracterizado pelos entrevistados como um tempo íntimo, “de si para si”, um tempo privado, de dedicação ao eu.

“Como o trajeto é longo, tenho esta possibilidade de me evadir, de não pensar imediatamente em trabalho” (I: 28)

“Também aprecio estar um pouco para mim, de ter também um momento para mim” (III: 6)

“Tento relaxar, tento aproveitar estes momentos tão raros, que tenho ao longo do dia, só para mim, e onde estou só para mim” (III: 12)

“É um tempo raro, [...] vivo-o conscientemente [...]. Estes momentos são tão raros que tento aproveitar, enfim, vivê-los plenamente” (III: 13)

“No autocarro, é um momento para mim” (III: 18)

“É verdade que estes vinte minutos, este lapso de tempo de vinte minutos, deixava-me o tempo de respirar” (VIII: 28)

4.2.9. O tempo (e espaço) improvisado

Como vimos anteriormente, De Certeau, narrando as práticas do “homem comum”, demonstra que este tem a capacidade de re-inventar o quotidiano por meio de táticas. Na verdade, o autor distingue entre estratégias – relacionadas com as instituições e estruturas de poder (produtores) e, táticas – relacionadas com os indivíduos (consumidores) que agem em ambientes definidos pelas estratégias usando essas mesmas táticas (De Certeau, 1980: 20-21).

Quer uma, quer outra controlam o tempo mas, enquanto a primeira opera e se confirma na “duração”, a segunda compõe-se no “instante”; enquanto a estratégia se fundamenta na apropriação do espaço, a tática compõe-se com o tempo; as táticas são procedimentos que valem pela pertinência que atribuem ao tempo – às circunstâncias que num instante preciso se transformam em condições favoráveis.

Todas as práticas pelas quais os usuários se apropriam do espaço, dos seus produtos e do tempo proliferam no interior das estruturas do sistema, modificando seu funcionamento, atribuindo-lhe um novo significado. As táticas (astúcias, artes de fazer) são maneiras de utilizar o sistema e suas imposições dogmáticas e constituem manobras de resistência (*Ibid.*). Assim, o autor fornece elementos para uma verdadeira teoria da dominação e da resistência a essa mesma dominação.

Um dos exemplos de tática proposto pelo autor é o ato de andar. Ao andar, o caminhante transforma o espaço e o seu significado em algo mais, na verdade, atualiza as possibilidades fixadas pela ordem instituída ou aumenta o número de possibilidades (fazendo atalhos ou desvios) e proibições – ele é seletivo, escolhe (quando pode).

Apesar do meio de transporte poder variar, “a estrada é um lugar onde se desfazem os esquemas convencionais de apropriação do mundo para se estar atento ao inesperado, desconstruir as certitudes em vez de estar ancorado a elas” (Le Breton, 2000: 18). Ao longo do trajeto casa-trabalho, foram alguns os momentos em que, confrontados com o proibido, o instituído os entrevistados escolheram a subversão, a transgressão, ou simplesmente o desvio, o atalho – “o caminhante é um artista das ocasiões” (*Ibid.*, 107).

“Tenho este passe para os autocarros, que é gratuito para os funcionários das instituições europeias [...] mas, de facto, não podemos apanhar os autocarros com três números [...] mas eu, apanho-os na mesma!” (I: 46)

“Com os autocarros estou limitada aos horários, mas isso, há meio de se arranjar, portanto de se adaptar!” (III: 16)

“Passo sempre no vermelho [semáforos para peões]. Procuo sempre onde estão os atalhos, onde é que posso passar o mais rapidamente. Muitas vezes atravesso quando está vermelho!” (III: 60)

“Mas ele está muitas vezes ocupado [o lugar de estacionamento] porque, normalmente, não temos o direito de estacionar aqui, é para os visitantes e nós trabalhamos aqui. Mas, todos estes carros que vês aí agora são de pessoas que trabalham comigo, ali em cima” (V: 129)

“Quando terminava por volta das 18h, Bascharage estava completamente bloqueado, ou seja, era necessário aceitar isso com paciência e depois começamos pouco a pouco e conhecer as astúcias para evitar tudo isso” (VI: 13)

Ao longo do trajeto casa-trabalho, quer o espaço, quer o tempo são mobilizados – “o caminho é uma forma de comunicação, não apenas no espaço mas também no tempo” (*Ibid.*, 37). Nele, estratégias e táticas manifestam-se de forma clara, no sentido em que percebemos o papel do ator social que, improvisando no momento por meio de táticas, consegue subverter as estratégias impostas.

“Depois, é preciso conseguir o caminho mais curto ou, por vezes, o menos prático mas onde, no final de contas, vou ganhar um tempo doido! Dizemos: muitas vezes não é o caminho mais curto que é o melhor. Por vezes, fazer um ou dois desvios faz-nos ganhar um tempo precioso” (VI: 13)

4.2.10. O tempo (e espaço) imaginado

Como vimos, no seu artigo *Des Espaces Autres* (2001), Foucault discorre sobre os espaços para os quais somos “atirados para fora de nós”, os espaços que nos são exteriores. Entre estes espaços, o autor interessa-se por aqueles que “têm a particularidade de estarem relacionados com todos os outros de tal forma que suspendem, neutralizam ou invertem o conjunto de relações que estão, por eles, designadas” (Foucault, 2001: 1574).

Neste artigo, o autor divide os espaços em três tipos: de um lado as “utopias”, de outro, os “lugares reais” e entre ambos, as “heterotopias” (que foram abordadas no enquadramento teórico deste estudo e que serão retomadas na última parte da análise de dados). Centremos agora a nossa atenção nas utopias. Enquanto os lugares reais são os lugares

concretos, dados, em que acedemos à realidade, sensíveis – base das nossas perceções; as utopias são “aqueles espaços sem lugar que representam, ou uma versão aperfeiçoada da sociedade, ou o seu inverso” (*Ibid.*, 1574).



Foto 11: Ao longo do trajeto de carro – “Esta também é uma das subidas que eu acho muita piada, porque aqui de lado, faz-me também lembrar a minha terra, o mar” (VII: 47)

Ao longo do trajeto, os indivíduos criam espécies de utopias: lugares e tempos que não existem realmente mas em que se deixam divagar e “sonhar”. Imaginam espaços e tempos que não existem, para eles, no momento e lugar real em que se movimentam. São, por vezes, tempos e espaços utópicos que adquirem, uma função particular no trajeto casa-trabalho: a de “aligeirar” a viagem, a de dar significado íntimo e pessoal ao trajeto, a de criar uma espécie de sentimento de “habitar” o trajeto.

“Então, por vezes, como preciso de um pouco de evasão, imagino que estou numa pequena rua de um bairro americano ou inglês” (I: 9)

“Gosto de ver a paisagem a passar e de me colocar um pouco neste estado de sonho ou de ‘daydreaming’” (IV: 18)

“E quando olho para o lado esquerdo [...] imagino sempre que o mar está ali [...] porque no fundo parece sempre que está ali uma pequena neblina e parece mesmo que o mar esta ali por trás. Então, sempre que passo nesta estrada, apetece-me saltar ali e pensar: ah, estou a chegar à minha terra!” (VII: 24)

“A minha mente leva-me a montes de sítios. Há momentos em que penso que estou em filmes” (VII: 38)

“Acho muito lindo, os campos. Eu olho e imagino-me sempre com o meu vestido vermelho, com um grande penteado de princesa (VII: 55)

“E quando estou aqui é assim: ah, eu gostava de morar aqui! [...] Se pudesse, eu, se me calhasse hoje o euromilhões, eu comprava uma quinta, para tratar da quinta, com animais!” (IX: 81)



Foto 12: Ao sair de casa, a caminho da paragem de autocarro – “Gosto desta rua porque as casas umas ao lado das outras lembram-me os Estados Unidos, ou então uma série tipo *Desperate Housewives* sabes? [...] Então, por vezes, como preciso um pouco de evasão, imagino que estou numa pequena rua de um bairro americano ou inglês” (I: 8- 9)

Ao longo do trajeto, os entrevistados manifestaram uma necessidade de evasão, colocam em prática o seu poder de imaginação e de sonho. Segundo a nossa opinião, o trajeto deixa, nesse momento, de ser uma simples deslocação entre a casa e o trabalho, e passa a englobar uma noção mais ampla de viagem.

O nomadismo não é, unicamente, determinado pela necessidade económica, ou a simples funcionalidade; o seu móbil é outro: o desejo de evasão (Maffesoli, 1997: 48).

4.3. A viagem, uma heterotopia

Ao decidir abordar a questão dos tempos múltiplos, sobrepostos e segregados em contexto urbano, deparamo-nos com a questão: como e quando? Quando é que poderíamos apreender essa multiplicidade, sobreposição e segregação e de que forma poderíamos fazê-lo. Nesse momento optamos por realizar entrevistas ao longo de trajetos casa-trabalho, isto é, ao longo de uma viagem quotidiana, por partir do princípio que nesse espaço-tempo (do trajeto) poderíamos apreender os vários tempos que o indivíduo experiencia e a sua simultaneidade.

Necessitámos, então, de identificar as características da viagem (defini-la), ou melhor o espaço-tempo da viagem e, foi nesse processo, que (tal como apresentado no capítulo do enquadramento teórico) os conceitos de “heterotopia” e “heterocronia” se revelaram conceitos operativos na definição e caracterização do espaço-tempo da viagem.

Ao falar da viagem entramos no imaginário individual e colectivo. Ela é conotada de signos e atributos sociais, as suas representações estão inseridas em explicações cosmológicas mais amplas que abarcam toda a vida social. Uma das características principais das heterotopias, como já referido anteriormente, é “darem início a heterocronias pois proporcionam uma espécie de rutura absoluta com o tempo normal” (Foucault, 2001: 1574/1575). Esta descrição de viagem enquanto heterotopia e principalmente enquanto heterocronia – “tempo de rutura”, leva-nos a completar a definição de viagem com uma ideia complementar: a viagem enquanto ritual de repetição e de recomeço.

Eliade descreve-nos, na sua obra *O Mito do Eterno Retorno: arquétipos e repetição* (1992) as práticas temporais das sociedades arcaicas, constituídas por homens religiosos (concebem o tempo de forma heterogéneo, dividindo-o em “tempo profano”, linear e em “tempo sagrado”, cíclico) a que contrapõe as sociedades modernas, constituídas por homens não religiosos (concebem o tempo de forma homogéneo – o tempo e linear e histórico, irrepitível). Segundo o autor, “o homem das culturas arcaicas aceita mal a *história* e esforça-se por aboli-la periodicamente” (Eliade, 1992: 51). Graças à imitação dos arquétipos e à repetição dos gestos paradigmáticos “o tempo profano e a duração são suspensos pelo paradoxo do ritual” (*Ibid.*, 50). Na verdade, “a humanidade arcaica defendia-se como podia, contra tudo o que a história implicava de *novo* e de *irreversível*” (*Ibid.*, 62).

Apesar desta distinção, Eliade esclarece que o tipo de sociedade moderna (não religiosa) é raro. Na verdade, os “rituais de repetição de arquétipos” persistem, dissimulados, no mundo moderno.

Na senda de Mircea Eliade e com base nas consequências daquilo a que comumente se chama de pós-modernidade, o que aqui propomos é que a viagem possa ser perspectivada nas sociedades contemporâneas como um dos rituais, como uma das (modernas) formas de fuga ao tempo histórico, profano, como uma forma de quebrar, pausar, o tempo histórico e tornar a vida aceitável, transformá-la numa vida possível de ser vivida.

Resta agora identificar até que ponto, para os entrevistados, existe um paralelo entre o que é a viagem e o que é o trajeto casa-trabalho. Tratar-se-á do mesmo fenómeno? Poderá ser descrito de igual forma?

Poderíamos pensar que, tendo em conta o fim utilitarista do trajeto (deslocar-se até ao trabalho), este seria pensado e experienciado no sentido restrito do termo viagem – ir do ponto A ao ponto B. No entanto, a viagem assume outros sentido, ela é uma experiência marcadamente individual daí a riqueza das opiniões que os entrevistados partilharam acerca do significado “viagem” e do “trajeto casa-trabalho”, das suas semelhanças e dissemelhanças.

O trajeto casa-trabalho pode ser considerado uma viagem?

“Sim, é uma viagem porque parto de um ponto A até um ponto B [...]. Considero-o como uma viagem porque me leva a algum sítio, a um destino particular. Mesmo se é uma viagem recorrente, se se tornou uma rotina, acontecem coisas novas, vejo pessoas novas. De certa forma, considero que se trata de uma viagem” (I: 13)

“Sim, acho que sim! Porque é uma viagem que faço nos meus pensamentos, é uma viagem da minha vida privada à minha vida profissional” (III: 40)

“Sim, de vezes em quando, como disse, [...] gosto muito de música e, se está assim [bom tempo] gosto, com os meus óculos de sol, estou na estrada, de vezes em quando, com o meu café e faço um pouco: yeah, 'cool'. De vezes em quando, faço isso e é agradável. Aí, talvez, faça uma viagem de tempos a tempos. Mas não funciona quando queremos [...] e sobretudo no inverno, quando saís e ainda está noite e tens sempre os problemas de neve, gelo, qualquer coisa” (V: 51)

“É. É aplicável [o termo viagem para denominar este trajeto] porque eu viajo muito. A minha mente leva-me para montes de sítios” (VII: 38)

Por sua vez, são várias as razões apresentadas pelos entrevistados, segundo as quais, o trajeto casa-trabalho não pode ser considerado uma viagem, nomeadamente pelo facto de : ser rotineiro; não ter etapas; não ser de lazer (é utilitarista); não permitir o descanso e a evasão; ser uma obrigação; ser limitado (não se experienciam sensações novas); não ser feito pelo prazer do caminho; e a distância ser demasiado curta.

“Para lhe dar o termo viagem, cruzas sempre pessoas diferentes, é verdade que tens sempre etapas diferentes, tens sempre várias etapas. Tens várias etapas, não tens apenas uma etapa directa, mas tens várias etapas. Para mim, isso também é algo que entra na viagem, as diferentes etapas” (II: 79)

“Demora tempo. Mas eu, não teria tendência a chamá-lo viagem, também porque se trata sempre do mesmo trajeto, é algo de super repetitivo e uma viagem não é é! Na minha percepção, uma viagem não é repetitiva” (II: 82)

“Para [o considerar uma] viagem física a distância não é assim tão longa. Muitas vezes, surpreende-me quando faço a mesma viagem, quando faço o mesmo trajeto no fim de semana [...]. De carro, demoras quinze minutos, ou seja, não é uma viagem [...]. Não [é uma viagem]. Deslocamo-nos. É uma pequena deslocação. Enquanto que, aqui de autocarro, como demora uma hora de porta-em-porta, já o é” (III: 41-42);

“É uma questão interessante no sentido em que um trajeto é algo que fazes assim: utilitarista, vamos de A a B e é tudo, mas numa viagem, há coisas a experienciar durante o caminho” (IV: 20)

“É verdade que não chamamos viagem a tudo o que não é lazer, portanto é interessante” (IV: 21)

“Depende de como queres definir viagem! Para mim existem diferentes formas de viagem. Existe a viagem que fazes mesmo para ir de férias, para relaxar, que fazes com a família, onde procuras mesmo tempo para relaxar. Esta forma de viagem não é isto [refere-se ao trajeto casa-trabalho]! Ou então há viagens em que procuras a aventura, [...] e tens uma meta, uma forma de viagem onde, durante todo o caminho, realizas a viagem [...]. De vezes em quando, fazes a viagem pelo caminho também mas também não é isto [refere-se ao trajeto casa-trabalho]! Ou senão existem também as pequenas viagens: dirias que no fim de semana fazes uma pequena viagem [...]. Mas não, para mim não é uma viagem

porque sou forçada a fazê-lo” (V: 49)

“Uma deslocação, sim, porque se eu pudesse não o faria. Uma viagem tu fazes porque queres fazer, porque procuras algo com uma viagem. Como disse, ou procuras a meta ou procuras a viagem ela própria, mas aqui não procuro nem a meta, nem o caminho, vou ao trabalho!” (V: 50)

“Numa viagem esvazio a minha cabeça, enquanto aqui encho a cabeça! Para mim não tem nada a ver [viagem e trajeto casa-trabalho]. Quanto ao princípio em si, é semelhante, sair de casa para ir a algum lugar, mas não, não é uma viagem” (VIII: 24)

“Não [se pode chamar viagem]. Isto é um percurso. Não, isto é um pequeno percurso que eu faço e pronto!” (IX: 41);

“Eu chamo viagem à gente viajar de lazer. Uma viagem, para mim é de lazer. Agora, isto é o percurso de ida” (IX: 43)

“Não [é viagem]. Isto é uma obrigação porque nós temos que trabalhar para sobrevivermos” (IX: 44)

“A viagem [...] é uma evasão, uma liberdade [...]. para mim, a viagem associa à liberdade e à descoberta. Bem, liberdade aqui! Pff! Na verdade estou constrangido, tenho de ir trabalhar e a descoberta, tive-a! Na verdade, nunca tinha posto um pé no Luxemburgo até Fevereiro e é verdade que nos primeiros trajetos estava em viagem [...]. Agora que este lado da descoberta passou, o trajeto não me surpreende mais porque ele é, penso eu, bastante limitado” (X: 42)

“Não sei se encontramos mais pessoas porque estávamos de bicicleta mas tens a impressão de estar mesmo no espaço para o qual vieste! Sentes o quente. Na verdade, tens tudo, sentes a chuva, o vento, o sol. E isso, na minha opinião, atija a viagem e a descoberta. Para mim, eu não posso viajar de carro, não é uma viagem” (X: 48)

Assim, é possível, ao longo das entrevistas encontrar os elementos para a caracterização do trajeto casa-trabalho enquanto viagem, no seu sentido amplo de heterotopia, heterocronia e ritual de recomeço (como possibilidade, nas sociedades modernas, de pausar o tempo histórico para poder suportar o peso do tempo linear).

– Conclusão –

Recorrendo a técnicas de investigação qualitativa, o presente estudo tinha como objetivo principal documentar a multiplicidade, sobreposição e segregação de tempos e temporalidades no contexto urbano, perspetivando a cidade como um complexo de tempos, em convívio e em conflito passível de “leitura” e construção social. Mais do que constituírem uma meta a atingir estes objetivos guiaram todo o trabalho e o olhar do investigador cuja presença, ao longo do estudo, nunca se pretendeu atenuar, disfarçar ou negar.

No presente capítulo, o investigador é novamente chamado a dar o seu contributo, desta vez na tentativa de partilhar as conclusões a que chegou com a sua investigação. Trata-se de descrever uma “paisagem” mais do que relatar conclusões objetivas. Assim como um viajante, ao escrever um postal, tentará descrever o melhor que consegue a paisagem que tem em frente a si; da mesma forma, o investigador tentará descrever as eventuais conclusões a que chegou, e que dependem, em muito, do seu próprio olhar.

A questão de partida que se colocou, como vimos, era a de apreender a existência dos vários tempos da/na cidade ou comprovar, mais especificamente, a sua multiplicidade, sobreposição e segregação. Neste sentido, foi necessário escolher um espaço em que todos os tempos (ou muitos de entre eles) se encontrassem condensados e fossem, nesse mesmo tempo e/ou espaço experienciados pelo indivíduo. A escolha recaiu sobre a viagem, nomeadamente o trajeto entre a casa e o trabalho por ser quotidiana, repetida à exaustão pelos habitantes e não habitantes de uma cidade. Desta forma, o objeto de estudo já não seria apenas o caráter tríplice do tempo mas também, de certa forma, o próprio fenómeno da viagem em si e do seu poder em condensar espaços e tempos vividos, concebidos e percebidos.

Fruto desta experiência no terreno, queríamos que esta conclusão abarcasse, não apenas conclusões do estudo, relativas à questão de partida, mas também destacasse as limitações da metodologia, o lugar do investigador ao longo de todo o processo de investigação e também apontasse outros estudos possíveis que poderiam, eventualmente, complementar o presente trabalho.

Em primeiro lugar, a ênfase é colocada no ator social. Ao movimentar-se na cidade, o ator social é confrontado com uma variedade infinita de possibilidades de apropriar o espaço e usar o seu tempo. Devido a todos os constrangimentos espaciais, tais como os passeios, os semáforos, as passadeiras, os túneis, passagens pedonais, estradas, etc. que condicionam os movimentos e os limitam a obediência de determinadas regras e normas, poderíamos pensar que o poder de improviso do ator social é limitado. Partimos do princípio de que estes constrangimentos (regras de trânsito, por exemplo) fazem parte daquilo a que De Certeau denominou as “estratégias” impostas pelos grupos e instituições dominantes. No entanto, tal como o autor em *L'invention du Quotidien: Arts de Faire* (1980), confirmámos que o “homem comum” tem a capacidade de aproveitar o instante, improvisar no momento (com desvios e atalhos, por exemplo), colocando em prática “táticas” que lhe permitem subverter a estratégia dominante e a longo prazo redefini-la. Queremos, então, destacar o poder do ator social de improvisar no tempo (curto-prazo) por meio de táticas, alterando a estratégia imposta (visão de longo prazo). Ao longo do seu trajeto casa-trabalho, o indivíduo tem a possibilidade, quotidianamente, de improvisar com as suas táticas. Esta forma ativa de desvio e subversão (de certa forma silenciosa, por não provocar nenhum tipo de “perturbação” à ordem pública) é uma fonte de renovação e actualização das estratégias (regras de trânsito, práticas de mobilidade na cidade, entre outros).

Em segundo lugar, queríamos destacar o lugar da viagem no quotidiano do ator social. Ao longo das entrevistas realizadas no trajeto casa-trabalho foram vários os tempos (biológico, familiar, escolar, pessoais, etc.) e os espaços (físicos, recordados, imaginados, etc.) mencionados, assim como a sua sobreposição e a necessidade do entrevistado de escolher, muitas vezes, excluindo um em detrimento de outro (segregação). No entanto, queríamos destacar a visão do trajeto enquanto espaço-tempo de transição, destacando o seu carácter repetitivo e cíclico. Ele marca o início e o fim de um tempo (tempo pessoal/tempo profissional) e a entrada e saída num espaço (casa/trabalho). O que propomos aqui é olhar para trajeto casa-trabalho enquanto “viagem” e esta enquanto heterotopia e heterocronia – uma espécie de utopia real, geograficamente localizável; um espaço que condensa em si outros espaços (incompatíveis entre si), sobrepondo-os e dando lugar a um corte no tempo, proporcionando uma rutura com o tempo normal.

Outra particularidade do presente estudo que gostaríamos de destacar aqui prende-se com o lugar do investigador. Quando iniciámos a realização das entrevistas sabíamos que iríamos “invadir” a vida das pessoas, no sentido em que estaríamos à porta da casa delas à primeira hora do dia! Quer isto dizer, que tínhamos consciência de que, entrar no carro da

pessoa, caminhar ao lado dela ou sentarmo-nos ao lado dela no autocarro ou comboio pedindo-lhe que falasse sobre o seu trajeto equivaleria a entrar no seu espaço e tempo íntimos e pessoais. Não antecipámos, contudo, o quanto esta situação iria afetar o investigador e o processo de recolha de dados. Assim como seria eventualmente necessário ganhar o acordo de um director de empresa ou de uma escola, por exemplo, para poder realizar entrevistas ou observações no seu interior, da mesma forma existe um processo de “ganhar a permissão de acesso” ao espaço e tempo pessoais, que vai para além do simples acordo, por parte do entrevistado, em realizar a entrevista. A chave que permitia esse acesso encontrava-se, na verdade, nas mãos do próprio investigador. Ao longo das entrevistas verificámos que a postura do entrevistador (convivial, familiar) levava a que o entrevistado se sentisse mais descontraído e partilhasse as suas histórias com mais à vontade. Uma das formas encontradas pelo entrevistador de “desbloquear” a conversa era, precisamente, contar experiências pessoais e “abrir-se” ao entrevistado criando assim um terreno de proximidade e partilha entre ambos.

Em quarto lugar, destacamos, ainda, o facto de todos os entrevistados terem uma perceção positiva acerca do seu trajeto. Na verdade, partíamos da ideia pré-concebida de que o trajeto seria entendido como um tempo e um espaço indefinido, desvalorizado e até inútil mas os dados recolhidos demonstram o contrário, o tempo-espaço do trajeto casa-trabalho é valorizado, cultivado e vivido de forma consciente e proveitosa.

Em último lugar, ficámos com a ideia de que a sociologia das mobilidades atira o nosso olhar para fenómenos e práticas sociais que ocorrem nos entre-tempos e entre-espacos, para os quais o olhar do sociólogo não se tinha ainda direccionado. Isto coloca desafios a vários níveis mas principalmente, tal como nos diz Urry, incita o investigador a desenvolver novas metodologias e a construir novas abordagens teóricas adequadas, muitas vezes transdisciplinares. Neste sentido, reiteramos o carácter exploratório desta investigação que pretende apenas uma aproximação ao estudo dos tempos que vai muito para além das simples metáforas que o ilustram!

Bibliografia

- ALEGRIA, J., BARREAU, H. *et al.* (1983). *L'Espace et le Temps Aujourd'hui*. Paris: Éditions de Seuil.
- ARAÚJO, E. & MARTINS, H. (2012). “A Sustentabilidade como Política: o lugar do tempo na reflexão sobre a cidade”. In *Cidades, Criatividade(e) e Sustentabilidade(s)*. Actas das VIII Jornadas de Geografia e Planeamento (14-16 Novembro). Guimarães: Dep. de Geografia da Universidade do Minho, pp. 128-134.
- (2012). “O Tempo na Narrativa Moderna: a imagem, a palavra, a sensação”. X Congresso da LUSOCOM (27-29 de Setembro) – Comunicação, Cultura e Desenvolvimento, Lisboa.
- AUGÉ, M. (1985). *La Traversée du Luxembourg*. Paris: Hachette.
- (1997). *L'Impossible Voyage: le tourisme et ses images*. Paris: Éditions Payot & Rivages.
- (2008). *Éloge de la Bicyclette*. Paris: Éditions Payot & Rivages.
- (2009). *Não-lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Trad. Miguel S.P. Lisboa: Editora Letra Livre.
- (2012). *Pour une Anthropologie de la Mobilité*. Paris : Éditions Payot & Rivages.
- BACHELARD, G. (1961). *La Poétique de l'Espace*. Paris: Presses Universitaire de France.
- BASZANGER, I. & DODIER, N. (1997). “Ethnography: Relating the Part to the Whole”. In Silverman (ed.) *Qualitative Research: Theory, Method and Practice*. London: Sage, pp. 8-23.
- BAUMAN, Z. (2004). *Modernidade Líquida*. Trad. Mirta Rosenberg & Jaime Arrambide Squirru. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- (2006). *Amor Líquido: sobre a fragilidade dos laços humanos*. Trad. Carlos Alberto Medeiros. Lisboa: Relógio d'Água Editores.
- CASTELLS, M. (2000). *A Sociedade em Rede*. Trad. Roneide Venancio Majer. São Paulo: Paz e Terra Editora.
- CHARMAZ, K. (2002). “Qualitative Interviewing and Grounded Theory Analysis”. In Gubrium & J. Holstein (eds.), *Handbook of Interviewing Research: Context and Method*. Thousand Oaks, CA: Sage, pp. 675-694.
- CORDEIRO, G., BAPTISTA, L., *et al* (2003). *Etnografias Urbanas*. Oeiras: Celta Editora.
- CRESWELL, J. W. (2003). *Research Design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Thousand Oaks, CA: Sage.

- DE CERTEAU, M. (1980). *L'invention du Quotidien I: arts de faire*. Paris: Union Générale d'Éditions.
- DE LAS RIVAS, J.-L. (1992). *Ele Espacio como Lugar: sobre la naturaleza de la forma urbana*. Valladolid: Publicaciones Universidad Valladolid.
- DE STEFANI, Patricio C. (2006). “Práticas cotidianas. Algunos instrumentos para un estudio acerca de las últimas transformaciones de la vida urbana”. In *Diseño Urbano e Paisaje* (año 3, Nº. 9). Recuperado em 27 Jan 2013, de: http://www.ucentral.cl/dup/pdf/9_practicas_cotidianas.pdf
- DEVEREUX, G. (1980). *De l'Angoise à la Méthode: dans les sciences du comportement*. Trad. H. Sinaceur. Paris: Editions Flammarion.
- DIKEN, B. (1998). *Strangers, Ambivalences and Social Theory*. Aldershot: Ashgate.
- DOSSE, F. (2004). “O Espaço Habitado Segundo Michel De Certeau”. Trad. Giovanni P. In *ArtCultura Uberlândia-MG* (nº 9, jul-dez), pp.81-92. Recuperado em 20 Fev 2013, de: <http://www.seer.ufu.br/index.php/artcultura/article/view/1373/1243>
- ELIADE, M. (1992). *O Mito do Eterno Retorno: arquétipos e repetição*. Trad. Manuela Torres. Lisboa: Edições 70.
- (2006). *O Sagrado e o Profano: a essência das religiões*. Trad. Rogério Fernandes. Lisboa: Edição Livros do Brasil.
- ELIAS, N. (1998). *Sobre o Tempo*. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- EMERSON, R., FRETZ, R., & SHAW, L. (1995). *Writing ethnographic fieldnotes*. Chicago: University of Chicago Press.
- FETTERMAN, D. M. (1989). *Ethnography: step by step*. Newbury Park, CA: Sage Publications.
- FORSEY, G. M. (2010). “Ethnography as a participant listening”. In *Ethnography* (Vol. 11 No. 4, pp. 558-572). London; Sage. Recuperado em 20 Fev 2013, de: <http://eth.sagepub.com/content/11/4/558.full.pdf>
- FOUCAULT, M. (2001). “Des Espaces Autres”. In D. Defert, F. Ewald and J. Lagrange (eds) *Dits et écrits 1954-1988*, (Vol. II – 1976-1988). Paris: Éditions Gallimard, pp. 1571-1881.
- FRISBY, D. & FEATHERSTONE, M. (eds.) (1997). *Simmel on Culture*. London: Sage
- GELL, A. (1996). *The Anthropology of Time: cultural constructions of Temporal maps and images*. Oxford: Berg
- GIARD, L. & MAYOL, P. (1980) *L'Invention du Quotidien II: habiter, cuisiner*. Paris: Union Générale d'Éditions.

- GLASER, B. & STRAUSS, A. (2006). *The Discovery of Grounded Theory: strategies for qualitative Research*. New Jersey: Transaction Publishers.
- GOFFMAN, E. (2002). *A Representação do Eu na Vida Cotidiana*. Trad. Maria Célia Santos Raposo. Petrópolis: Editora Vozes.
- GURVITCH, G. (1964). *The Spectrum of Social Time*. Dordrecht: Reidel.
- HALL, E. (1971). *La Dimension Cachée*. Trad. Amélia Petita. Paris: Éditions du Seuil.
- (1984). *La Danse de la Vie: temps culturel, temps vécu*. Trad. Anne-Lise Hacker. Paris: Éditions du Seuil.
- (2009). *Le Langage Silencieux*. Trad. Jean Mesrie & Barbara Niceall. Paris: Editions du Seuil.
- HAMMERSLEY, M. & ATKINSON, P. (1983). *Ethnography. Principles in Practice*. London: Routledge.
- HANNAN, K., SHELLER, M. & URRY, J. (2006). “Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings”. In *Mobilities* (Vol. 1, Nº. 1, pp. 1-22). Recuperado em 10 Mar 2013, de: <http://www.lancaster.ac.uk/fass/projects/medmobilities/docs/Editorial-Mobilities.pdf>
- HARVEY, D. (2001). *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Trad. Adail U. Sobral & Maria S. Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola.
- HUBERMAN, M. & MILES, M. (1994). “Data Management and Analysis Methods”. In, N. Denzin and Y. Lincoln (ed), *Handbook of Qualitative Research*, Thousand Oaks, CA: Sage, pp. 428-444.
- JACKSON, J. B. (1994). *A Sense of Place, a Sense of Time*. New Haven: Yale University Press.
- JONES, P., BUNCE, G., et al. (2008). “Exploring space and place with walking interviews”. In *Journal of Research Practice* (vol. 4(2), Article D2.) Recuperado em 10 Fev 2013, de: <http://jrp.icaap.org/index.php/jrp/article/view/150/161>
- KUSENBACH, M. (2003). “Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool”. In *Ethnography* (vol. 4/3). London: Sage, pp. 455-485. Recuperado em 15 de Abr de 2013, in <http://eth.sagepub.com/content/4/3/455>
- LE BRETON, D. (2000). *Éloge de la Marche*. Paris: Éditions Métailié.
- (2012a). *L'Interactionisme Symbolique*. Paris: Presses Universitaires de France.
- (2012b). *Marcher: éloge des chemins et de la lenteur*. Paris: Éditions Métailié.
- LEFEBVRE, H. (1975). *La Vie Quotidienne dans le Monde Moderne*. Paris: Éditions Gallimard.

- (1977). *Critique de la Vie Quotidienne: introduction*. Paris: L'Arche Éditeur.
 - (1986). *La Production de l'Espace*. Paris: Athropos.
 - (1992). *Éléments de Rythmanalyse: introduction à la connaissance des rythmes*. Paris: Éditions Syllepse.
 - (1996). *Writings on Cities*. Trad. & Ed. E. Kofman & E. Lebas. Massachusetts: Blackwell Publishers.
 - (2003). *The Urban Revolution*. Trad. Robert Bonono. Minneapolis: University of Minnesota Press.
 - (2009a). *Le Droit à la Ville*. Paris: Éditeur Economica Anthropos.
 - (2009b). *State, Space, World: selected essays*. Trad. Gerald M., *et al.* London: University of Minnesota Press.
- LEVINE, R. (1997). *A Geography of Time*. New York: Basic Books.
- MACIONIS, J. (2001). *Sociology*. New Jersey: Prentice Hall.
- MAFFESOLI, M. (1997). *Du Nomadisme: vagabondages initiatiques*. Paris: Brodard & Taupin.
- MARTINS, H. “O Tempo e a Cultura, uma relação estruturante na sociedade contemporânea: breves notas reflexivas”. X Congresso da LUSOCOM – Comunicação, Cultura e Desenvolvimento (27-29 de Setembro de 2012).
- MARVASTI, A. B. (2004). *Qualitative Research in Sociology*. London: Sage.
- MASSEY, D. (1994). *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press.
- MATOS, P. (2005). “Walking & Rhythmicity: sensing urban space”. Paper presented at Walk21-VI Everyday Walking Culture (September 22-23). Zurich. Recuperado em 27 Jan 2013, de: www.walk21.com
- MERRIFIELD, A. (2006). *Henri Lefebvre: a critical introduction*. New York: Routledge.
- NADAI E. & MAEDER, C. (2005). “Fuzzy Fields: multi-sited ethnography in social research”. In *FQS: Forum Qualitative Social Reseach* (Vol. 6, N. 3). Recuperado em 10 Abr 2013, de: <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/22>
- NOWOTNY, H. (2006). “The Potential of Transdisciplinarity”. Recuperado em 11 Jan 2013, de: <http://helga-nowotny.eu/texts.php>
- PARKINS, W. (2004). “Out of Time: Fast Subjects and Slow Living”. In *Time Society* (vol. 13/2-3), pp. 363-382. Recuperado em 15 Jan 2013, de: <http://tas.sagepub.com/content/13/2-3/363.full.pdf+html>

- PROULX, S. (1994). “Une Lecture de l’Œuvre de Michel De Certeau: l’invention du quotidien, paradigme de l’activité des usagers”. In *Communication* (vol. 15, N° 2, Université Laval). Montréal: Éditions St-Martin, pp. 171-197. Recuperado em 28 Dez 2012, de: <http://sergeproulx.uqam.ca/wp-content/uploads/2011/01/1994-proulx-une-lecture-de-125.pdf>
- RELPH, E. (1986). *Place and Placelessness*. London: Pion Limited.
- SALDAÑA, J. (2009). *The Coding Manual for Qualitative Researchers*. London: Sage
- SANTOS, M. (2006). *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora EDUSP.
- SCHATZMANN, L. & STRAUSS, A. L. (1973). *Field Research: Strategies for a natural sociology*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall Inc.
- SHELLER M. (2004). “Automotive Emotions: Feeling the Car”. In *Theory, Culture & Society* (Vol.21, N° 4-5), pp. 221-242. Recuperado 29 Jan 2013, de: <http://tcs.sagepub.com/content/21/4-5/221.full.pdf+html>
- (2011a). “Creating Sustainable Mobility and Mobility Justice”. In *Mobile / Immobile: Quels choix, quels droits pour 2030?* Paris: Forum des Vies Mobiles, pp. 113-123. Recuperado em 29 Jan 2013, de: fr.forumviesmobiles.org/media/1736/download .
- (2011b). “Mobility”. In *Sociopedia*, Recuperado em 29 Jan 2013, de: www.sagepub.net/isa/resources/pdf/Mobility.pdf
- SHELLER, M. & URRY, J. (2000). “The city and the car”. In Featherstone, M., Thrift N. & Urry J. (Eds.) *International Journal of Urban and Regional Research* (vol. 24.4) Oxford: Joint Editors & Blackwell Publishing, pp. 740-757. Recuperado em 29 Jan 2013, de: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1468-2427.00276/pdf>
- (2003). “Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' life”. In *Theory Culture & Society* (vol. 20/3), pp. 107-125. Recuperado em 29 Jan 2013, de: <http://tcs.sagepub.com/content/20/3/107.full.pdf+html> .
- (2006), “The new mobilities paradigm”. In *Environment and Planning* (A, Vol.38/2), pp. 207-226. Recuperado em 29 Jan 2013, de: <http://www.envplan.com/abstract.cgi?id=a37268>
- SCHUTZ, A. & LUCKMANN, T. (2003). *Las Estructuras del Mundo de la Vida*. Trad. Nestor Miguéz. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- SCHWANDT, T. A. (2000). “Three Epistemological Stances for Qualitative Inquiry: Interpretivism, Hermeneutics, and Social Constructionism”. In *Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks, CA: Sage, pp. 189-213.
- SILVERMAN, D. (2001). *Interpreting Qualitative Data: Method for Analyzing Talk, Text and Interaction*. London: Sage.

- SOJA, E. (1989). *Postmodern Geographies: the reassertion of space in critical social*. London: Verso Press.
- STRAUSS, A. (1987). *Qualitative Analysis for Social Scientists*. Cambridge: Cambridge University Press.
- STRAUSS, A. & CORBIN, J. (2008). *Pesquisa Qualitativa: técnicas e procedimentos para o desenvolvimento de teoria fundamentada*. Trad. Luciane R. Porto Alegre: Editora Artmed
- TRAQUINO, M. (2010). *A Construção do Lugar pela Arte Contemporânea*. Ribeirão: Edições Húmus.
- URRY, J. (2004). "The System of Automobility". In *Theory Culture & Society* (Vol. 21/4-5), pp. 25-39. Recuperado em 29 Set 2013, de: <http://tcs.sagepub.com/content/21/4-5/25.full.pdf+html>
- (2005). *Sociologie des Mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie?*. Trad. Noël Burch. Paris: Éditions Armand Colin.
- VIRILIO, P. (1984). *L'Espace Critique: essai*. Paris: Bourgois.
- (1995). *La Vitesse de Libération: essai*. Paris: Galilée.
- (1997). *El Cibermundo, la Política de lo Peor: entrevista con Philippe Petit*. Trad. Mónica Poole. Madrid: Ediciones Cátedra.
- ZERUBAVEL, E. (1981). *Hidden Rhythms: schedules and calendars in social life*. London: University of California Press.

Anexos

Anexo 1 – Guião da entrevista

Guide de l'entretien/Guião da entrevista

Me présenter / Apresentar-me

Expliquer le contexte de l'entretien (réalisé dans le cadre d'un master)/ Explicar o contexto da entrevista (realizada no âmbito de um mestrado)

Informar à propos de la confidentialité et anonymat des entretiens/ Informar da confidencialidade e anonimato da entrevista
Demander à que le dictaphone soit mis autour de coup et donner l'appareil photo/ Pedir para colocar o gravador à volta do pescoço e facultar a máquina fotográfica ao (à) entrevistado (a)

Proposer à l'interviewé(e) de raconter son trajet par rapport à ses sensations et pensées et de prendre des photos qui illustrent son histoire/ Sugerir que conte o seu trajeto relativamente às suas sensações e pensamentos e que ilustre a sua história com fotografias

- Vous faites ce trajet il y a combien de temps ?/ Há quanto tempo faz este trajeto?
- Est-ce que vous considérez ce trajet répétitif ou il y a, quand même, des choses nouvelles qui se passent ?/ Considera que este trajeto é repetitivo ou, pelo contrário, há sempre novidades?
- Pendant le trajet vous êtes plus vers l'intérieur, dans vos pensées ou vers l'extérieur, vous regardez l'extérieur ?/ Durante o trajeto está mais virado para o interior dos seus pensamentos ou para o exterior, para a paisagem?
- Est-ce que vous choisissez votre place (dans le bus, train, parking, ect.) ?/ Escolhe sempre o seu lugar (no autocarro, comboio, de estacionamento, etc.)?
- Comment occupez-vous votre temps pendant le trajet ?/ Como é que ocupa o seu tempo ao longo do trajeto ?
- Est-ce que vous considérez ce trajet du temps perdu ?/ Considera este trajeto tempo perdido ?
- Qu'est-ce que vous pensez et sentez face aux feux rouges ?/ O que é que pensa e sente quando está perante um semáforo?
- Qu'est-ce que vous pensez et sentez face aux bouchons, au trafic ?/ O que é que pensa e sente perante os engarrafamentos, o trânsito?
- Qu'est-ce que vous gagneriez ou perdriez si vous habitiez plus près du travail ?/ O que é que ganharia ou perderia se morasse mais perto do trabalho ?
- Pensez-vous que le terme « voyage » é adéquat pour parler de ce trajet ?/ Considera o termo “viagem” adequado para descrever este trajeto?
- Est-ce que vous avez d'autres chemins possibles pour vous rendre à votre travail ? Pourquoi vous choisissez celui-ci ?/ Tem outras possibilidades de caminho para ir para o seu trabalho? Porque escolhe este?
- Est-ce que vous avez d'autres possibilités de transport pour vous rendre à votre travail ? Pourquoi vous choisissez celui-ci ?/ Tem outros meios de transporte disponíveis para ir para o seu trabalho ? Porque escolhe este?

Anexo 2 – Initial coding e Focused coding – excertos

ENTREVISTA 1			
	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	H [Je lui donne le dictaphone et l'appareil photo avant de commencer à descendre les escaliers ; puis on commence à descendre].	[Commence]	
1	Bien, là on commence le trajet, il n'y a rien de spécial à dire. [On sort de son appartement et on descend les escaliers qui nous mènent à la sortie de l'immeuble].	Trajet Rien Spécial	Normalité
	H Tu fais ce trajet tous les jours, en fait ?	[Trajet] [Tous les jours]	
2	Voilà, oui. Donc je descends les escaliers, comme tout le monde.	Descends Escaliers Monde	Normalité – comme tout le monde
	H Tu fais ce trajet il y a combien de temps ?	[Trajet] [Combien] [Temps]	
3	Depuis de 16 Novembre puisque j'ai commencé à travailler le 16 Novembre.	Novembre Travailler Novembre	
	H Trois, quatre mois ?	[Mois]	
4	Oui, trois mois presque. Oui, voilà, je dirais. Alors,.... [On sort de l'immeuble].	Mois	
	H Alors, la plupart du trajet est en bus, c'est ça ?	[Plupart] [Trajet] [Bus]	
5	Oui parce qu'en fait j'ai juste à marcher pour aller jusqu'à l'arrêt de bus, en suite je prends le bus jusqu'au centre et puis du centre je prends à nouveau un bus jusqu'à mon lieu de travail. Donc, il y a quelques fois je dois marcher, mais la plupart du trajet est en bus. [On doit traverser]. Donc là on va traverser ; c'est une rue très passante,.... C'est bon. [On traverse le passage piéton en face de chez lui].	Marcher Bus Traverser Rue Passante	Marcher – parfois
	H Là on a de la neige,...	[Neige]	
6	Oui, donc,.... [On commence à marcher un peu plus vite].		
	H C'est quand même quelque chose qui n'est pas habituelle sur ton trajet ?	[Pas habituelle]	
7	Oui. Dernièrement, c'est un peu habituelle parce qu'on a eu beaucoup de neige, mais c'est vrai que ça change un peu le décor, enfin tout est blanc, parfois on remarque des choses que l'on ne remarque pas souvent, enfin,.... C'est joli à voir, mais pas trop joli enfin,.... Là ça va encore, mais quand il y a plus de neige c'est un peu embarrassant. [Je glisse trois fois de suite sur le verglas. On rigole]. Voilà pourquoi je n'aime pas trop la neige ! Ça glisse trop !	Neige Change Remarque Choses Embarrassant Aime [pas]	Changement dans la routine – remarquer des nouvelles choses
	H On est d'accord que le trajet est répétitif, c'est toujours le même et puis parfois il y a un élément qui change un petit peu, par exemple qui nous change les pas – comme tu vois ?!	[Trajet] [Répétitif]	
8	Oui, ça ralentit un peu le trajet, il faut qu'on apprenne tout ça d'une nouvelle façon. Donc, là on arrive dans cette rue. Je passe tous les jours dans cette rue. J'aime bien cette rue parce qu'avec ces petites maisons les unes à côté des autres ça me fait rappeler un peu les États-Unis ou alors un peu genre la série, tu c'est ? En banlieue, « Desperate Housewives ». Il y a des petites maisons les unes à côté des autres. Alors des fois je m'imagine,.... [Il fait une pause dans l'histoire et décide de sortir du trottoir et marcher sur la route]. Oh là ! Il faut peut-être ne pas aller par ici, parce que là ça va encore glisser. On va par là [il pointe vers le trottoir]. Donc voilà, on s'adapte [il rigole] !	Ralenti Trajet Apprenne Nouvelle Façon Adapter Rue Imagine	Changement dans la routine – apprendre à nouveau ; ralenti ; il faut s'adapter Marcher – imagination
	H La neige t'oblige un petit peu à t'adapter, c'est ça ?	[Adapter]	
9	Oui, voilà. Quand il neige, la plupart des fois, je viens directement par la route puisque c'est la seule partie du trajet déneigée. [Il continue à parler des maisons]. Donc, ces petites maisons, je ne sais pas pourquoi je trouve qu'elles sont marantes. Alors des fois comme j'ai un peu besoin d'évasion, j'imagine que je suis dans une petite rue en banlieue américaine ou anglaise. [Il prend une photo (Photo 1)].	Neige Besoin Évasion Imagine	Marcher – imagination – évasion
	...		

ENTREVISTA 2

	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	...		
	H Ah c'est ici ?	[Ici]	
14	Oui. En temps, si tout va bien, si t'as aucun bus de retard ou aucun train de retard, je mets trois quart d'heure. Si rien ne va bien je peux mettre jusqu'à une heure et demie et là je ne suis pas contente. Parce-que même si c'est agréable de prendre le train le matin et tout, tu peux lire, une heure et demi c'est vraiment,... !!	Aucun Retard Bien	Retard – négatif Trop de temps
	H Tu penses que t'es trop près pour que ça prenne autant de temps ? C'est vraiment parce que quelque chose n'a pas marché, c'est ça ?	[Trop temps] [Pas marcher]	
15	Oui, oui. C'est un peu le regret aussi de plus travailler en ville, quoi.	Regret Travailler [pas] Ville	Travailler en ville – mieux
	H Ça a un peu changé les choses, non ?	[Changé] [Choses]	
16	Oui, oui. En fait, ce qui est très intéressant c'est que, quand tu as toutes les possibilités pour te rendre à ton boulot, à un moment donné tu deviens un peu frustrée d'avoir qu'une seule possibilité, c'est-à-dire, de prendre ce train de Luxembourg ville à Esch. Tu es toujours obligé de prendre le train. Tu n'as pas la possibilité, si par exemple tu rates le bus ici,... Si, par exemple, je voulais prendre le bus, je rate le bus, j'ai une réunion au boulot, bien ce n'est pas grave je prends mon vélo, j'y vais et j'y suis au même temps. Donc, tu as beaucoup de possibilités pour réagir. Ici, en fait, t'es plus dans la réaction, tu dois juste attendre ; t'as un train que tu loupes, alors t'attends le prochain train !	Possibilités Réagir Frustrée Réaction Attendre	Choix de moyen de transport – réagir Pas de choix – réaction ; frustrée ; attendre
	H Tu peux mieux gérer ton temps, tu peux jouer avec ces possibilités ?	[Gérer] [Temps]	
17	Oui, oui.		
	H Oui. Sinon, c'est le temps qui te gère, le temps du bus, le temps du train ?	[Temps] [Gère]	
18	Oui, oui. Complètement ! Et, surtout, quand tu le rate ; t'es juste à la gare, tu rates ton train,... Maintenant il passe tous les quarts d'heure pour Esch, mais avant à une époque, quand je le prenais au début, il venait toutes les demis heures et t'étais coincée pendant une demi-heure. Bon, si tu as un bouquin, tu peux t'asseoir quelque part et lire ton bouquin donc ça c'est très agréable, mais tu as d'autres moments où tu dois être quelque part et puis tu stress et tu dis : si j'étais au boulot je ferais ça et tout et tout.	Rate Coincée Lire Agréable Moments Stress	Attendre – coincée Lire – agréable Ou – stress
	H C'est quand même trop de temps pour aller à Esch une demi-heure à chaque fois.	[Trop] [Temps]	
19	Oui, ça c'est claire. Bon mais... Maintenant, un quart d'heure ; chacun peut attendre un quart d'heure ! Je regarde les gens. J'aime bien regarder les gens à la gare, aussi. Les gens stressés qui courent partout. C'est bien d'observer les gens. Tu comprends les choses. On a rarement l'occasion d'observer les gens.	Attendre Regarde Gens Stressés Comprends	Attendre – tout le monde peut Gens stressés – courent Occasion d'observer – rare
	H Et parfois on a l'occasion et on ne le fait pas.	[Occasion]	
20	Oui, c'est vrai.	Vrai	
	H Quand t'es là, tu attends juste, c'est ça ?	[Attends]	
21	Ici oui. Parfois je lis ! Normalement j'ai toujours un bouquin sur moi et parfois je lis pendant que j'attends le bus. Parfois je lis en marchant aussi. Le prochain trajet qu'on va faire quand on sortira de ce bus-ci qu'on attend, parfois je le fait en lisant aussi. Oui, ici tu attends juste le bus, tu regardes les voitures passer. Et cette maison-là [elle pointe] je la trouve très belle.	Attends Bus Lisant Regardes Maison Belle	Attendre – lire ; regarder les voitures passer
	H C'est vrai, je ne l'avais même pas vu !	[Pas vu]	
22	Oui, elle est très belle, avec la grande fenêtre et tout et elle est quand même assez cachée parmi les arbres.	Belle Fenêtre Cachée	Maison – belle ; cachée
	...		

ENTREVISTA 3

	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	...		
	H Donc, c'est vraiment : dès que tu peux, tu accélères et tu traverses ?	[Accélères]	
61	Oui et ici je vis le trajet tout à fait différemment. Ça c'est très intéressant parce que c'est seulement en te racontant que je réalise.	Vis Trajet Différemment	Marcher dans la ville – état d'esprit différent
	H Par exemple, ce feu rouge là, il te gêne ?	[Feu rouge]	
62	Oui, absolument [on rigole] ! Je propose : on y va ! [On brûle le feu rouge, on traverse]. Si ça ne te dérange pas [elle rigole] ?!	Brûle Feu rouge	Traverse au feu rouge
	H Non, allons-y.		
63	Maintenant on va passer à travers le parc et ici c'est un moment particulier encore, parce que c'est ici toujours que j'essaie,... [Elle me tend la main pour que je lui passe l'appareil photo. Elle prend une photo (Photo 2)].	Parc Moment Particulier	Marcher dans le parc – moment particulier
	H Elle est allumée pour ne pas perdre de temps [je rigole et je lui donne l'appareil photo] !	[Appareil photo]	
64	Je vais prendre cet arbre-là. Pourquoi ? Parce que, pour moi, cet arbre-là, c'est le gardien du parc et donc le soir quand je sors du parc je le salue je lui dis au revoir, et le matin quand je rentre dans ce parc j'essaie de le saluer aussi. Mais bon, je n'y pense pas toujours.	Arbre Gardien Parc Soir Saluer	Marcher – imagination Saluer arbre – gardien du parc
	H Ah oui ! D'accord,...		
65	Mais je regarde toujours vers le haut je regarde toujours les arbres, j'écoute les oiseaux. C'est pour moi, le dernier moment de la journée ou je vois un peu de nature. Donc, ces quelques mètres ici, c'est de nouveau une autre partie de mon trajet ou j'essaie de peut-être pas trop accélérer, j'essaie de prendre ce morceau aussi avec une autre conscience.	Regarde Arbres Écoute Oiseaux Nature Moment Conscience	Marcher – sensations (regarder, écouter) ; nature Pas accélérer – autre conscience
	H Tu as d'autres odeurs ici, d'autres bruits ?	[Odeurs] [Bruits]	
66	Tout à fait. [Dans le parc, des jardiniers tondent le gazon]. Alors, bon, maintenant il y a des odeurs de ces machines, enfin. Mais ici j'admire les fleurs. Ici [elle pointe], il y avait, en Hiver, un petit bonhomme de neige. Donc un enfant avait construit ici un bonhomme de neige et le lendemain il a été renversé et ça ma révolter de le voir tomber par terre parce que je me réjouissais de le retrouver, ce bonhomme de neige. Et ici, donc, j'observe, je regarde les fleurs, les oiseaux et cet espace je le vis différemment, cette petite distance ici. Et je suis contente de pouvoir faire ce trajet ici, je suis contente que dans la dernière partie de mon voyage je puisse traverser ce parc.	Odeurs Admire Fleurs Espace Différemment Contente Trajet Voyage Traverser Parc	Marcher – sensations (odeurs, observer) Contente de traverser le parc Dernière partie du trajet/voyage
	H C'est quand même différent, c'est-à-dire, avec la voiture tu ne marchais pas et maintenant tu dois quand même marcher un petit peu plus, entre l'arrêt et l'endroit où tu travailles ?	[Différent] [Marcher]	
67	Oui, absolument. Oui absolument. Donc, je crois que ça ce me fait pas un exercice physique mais ça me fait bouger plus que d'habitude, qu'avant. Et, donc, ça c'est un petit... comment on dit ça en français ? Un petit havre. On dit ça ? Pour moi, c'est un petit havre de paix. Et maintenant on sort du parc donc c'est à nouveau... enfin. Le rêve est passé, je dois me réveiller à la réalité et ça ici c'est vraiment le morceau que j'aime le moins, enfin, un peu comme les premiers feux rouges.	Bouger Parc Rêve Réveiller Réalité Aime [pas]	Parc – havre de paix Sortir du parc – réveiller ; rêve est passé
	H Tu aimes le moins pourquoi ?	[Aimes pas]	
68	Parce qu'on vient de sortir du parc et parce qu'il y a de nouveau quelques feux rouges. Et je ne sais pas,... par exemple, ce grand bâtiment-là, je ne l'aime pas alors que le parc je l'aime bien [on rigole] ! Et donc, ici, parfois je fais aussi un jeu, j'essaie de repérer les arbres que je trouve. Attends! On va encore couper ici [on traverse] ! C'est dangereux avec moi [on rigole] ! Et, donc, parfois ici je regarde, j'essaie d'identifier des êtres vivants dans ce désert de voitures et de maisons, donc je repère les personnes. Donc, je fais un jeu et j'essaie de repérer les êtres vivant. Pour moi les êtres vivant c'est un oiseau, c'est le monsieur là devant, c'est l'arbre là devant [elle pointe], et puis les arbres ici, pour ne pas trop me concentrer sur les voitures, sur le trajet. Mais quand je suis ici je suis déjà dans un état d'esprit tout à fait différent, c'est fou un ?! [Elle s'étonne, elle-même, de ses propres mots]. C'est intéressant parce que je n'avais même pas réaliser moi-même [on rigole] !	Sortir Parc Feux rouges Bâtiment Jeu Identifier Êtres Vivants État Esprit Différent	Parc – état d'esprit différent Sortir du parc – feux rouges ; bâtiment Jeu – repérer des êtres vivants
	...		

ENTREVISTA 4

	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	...		
	H Tu considères ce déplacement un voyage ? Si t'aurais dû utiliser le mot « voyage » pour toi, est-ce que c'est un voyage ou c'est différent voyager par rapport à ce trajet ?	[Voyage] [Trajet]	
20	Oui. C'est une question intéressante dans le sens qu'un trajet c'est quelque chose que tu fais comme ça : utilitariste, on va de A à B et c'est tout, mais dans un voyage il y a aussi des choses à en faire expérience en route. Oui, peut-être, je ne sais pas [elle rigole].	Trajet Utilitariste Voyage Expérience Route	Trajet – utilitariste Voyage – expériences en route
	H Ça dépend un peu de tes pensées peut-être ? Des fois tu l'aurais peut-être appelé voyage, ça dépend de ton état d'esprit. Et d'autre fois c'est un trajet quotidien.	[État] [Esprit]	
21	Oui, peut-être. Oui c'est vrai que l'on n'appelle pas voyage à tout ce qui n'est pas loisirs, donc c'est intéressant ça.	Voyage Loisirs	Voyage – loisir
	H Tu sens que ton état d'esprit change beaucoup pendant l'allée et le retour, par rapport au trajet ?	[Allée] [Retour]	
22	Oui ça change parce que le matin c'est un peu comme si tout était nouveau donc il n'y a pas encore beaucoup de choses qui se sont passées pendant la journée. Pendant la journée qui passe il y a beaucoup de choses qui surgissent et qui doivent être faites et puis je pense que je suis un peu moins à l'aise pendant le trajet de retour parce qu'il y a encore beaucoup de choses qui doivent être faites.	Matin Nouveau Retour Moins Aise	Allée – matin, tout est nouveau Retour – moins à l'aise, choses à être faites
	H Donc pour le retour tu es plutôt dans la voiture que vers l'extérieur. Tu es plutôt dans tes pensées ?	[Retour] [Pensées]	
23	Oui, je pense. Parce que l'Hiver était assez dure cette année-ci, moi j'ai beaucoup regardé les arbres ces dernières semaines, si ils ont survécus ou non parce que tout était tellement tard avec les feuilles, le feuillage.	Hiver Dure Arbres Survécus	Hiver dure Beau temps – regardé extérieur
	H Oui, les paysages ont beaucoup changé, on a les feuilles, ça a vraiment changé !	[Paysages] [Changer]	
24	Oui, oui.		
	H Tout était gris et là on commence à voir un peu de couleurs [on rigole]. Et la neige ça change beaucoup ton trajet ?	[Neige] [Change]	
25	Oui, là oui. Ça crée toujours un peu de stress, il y a de la neige et du dégèle [elle rigole].	Stress Neige Dégèle	Changement – neige – stress
	H Tu aimes bien avoir ce trajet quotidien, cette routine ? Imagines que tu devrais faire un trajet différent tous les jours, t'aurais préféré ou tu penses que, d'une certaine façon, le fait que ce trajet est le même tous les jours c'est quelque chose de stable au milieu de tellement de choses instable ? Ou t'aurais préféré que ça change de temps en temps ?	[Trajet] [Routine]	
26	Je n'y ai pas pensé ! Non, c'est ok. C'est quelque chose d'assez automatique et je n'ai pas à penser : il faut que j'aille là ! Peut-être d'un côté oui, mais pas trop, parce que si il y avait un autre trajet à faire tous les jours il y aurait un autre boulot, il y aurait série de conséquences qui serait différentes.	Trajet Automatique	Trajet – automatique
	H Par là-bas [je pointe] ils viennent d'Arlon c'est ça ?	[Arlon]	
27	Oui, c'est encore une route qui mène à Arlon. Je pense que c'est assez bien parce qu'il y a toujours le soleil. Bon, pas en Hiver parce que là c'est obscur, mais maintenant au Printemps il y a le soleil qui se lève ici à Leste, donc c'est un peu comme aller dans le ciné.	Hiver Obscur Printemps Soleil Ciné	Hiver – obscur Printemps – soleil ; comme aller au ciné
	H C'est vraiment la sensation du jour qui commence, du début, c'est ça ?	[Début]	
28	Oui, oui.		
	H C'est vrai que quand il y a, comme ça, que de la nature il n'y a pas trop d'informations, on ne reçoit pas trop d'informations visuelles donc ça calme un petit peu. Quand on est au milieu de la ville on capte tellement d'informations,...	[Nature] [Calme]	
29	Oui,... je ne sais pas. Informations ? Est-ce qu'il y a moins d'informations dans la nature ?	Informations Nature	Nature vs ville
	...		

ENTREVISTA 5

	Questão/Resposta	Coding	Re-coding
	...		
	H Là tu es presque en train d'arriver, c'est ça ?	[Arriver]	
117	C'est ça. Maintenant c'est la dernière route. Maintenant on descend et on est là.	Dernière Route	Référence – presque arrivé
	H En tout cas comme trajet en voiture c'est tranquille, le fait que tu n'as pas de trafic ?	[Trajet] [tranquille]	
118	Tu as vu ? Pas de voitures, pas de bouchons, hein ? Voilà, j'ai trouvé mon truc là [elle rigole] ! Roule avec quelqu'un d'autre et tu vas rester dans un bouchon une demi-heure au moins !	Voitures [pas] Bouchons [pas]	Trajet tranquille – pas trafic
	H J' imagine parce que toi tu as du trouver un autre chemin !	[Autre] [Chemin]	
119	Il y a un, à notre faculté, qui est géographe et lui il était pire que moi il a trouvé des chemins où tu vas vraiment entre les champs, chez les paysans, entre les champs, à travers les champs, c'est incroyable [elle rigole] ! Il m'a montré ça une fois mais là je dis non, parce que ça, ça me stress aussi parce que tu dois tellement prendre des petites routes, des trucs et tu dois te rappeler : il y a la forêt et tu rentres ici, attention, fais doucement, et après il y a un petit chemin entres là, tu prends ça. J'ai dit non, mais ça je ne fais pas, ça c'est con [elle rigole] ! Mais il est fou lui ! Mais comme géographe je comprends parce que quand tu sais assez bien toutes les routes, tu peux regarder le chemin le plus court, le plus directe.	Chemins Petites Routes Stress	Chemin plus court – petites routes c'est stressant aussi
	H Si j'aurais fait le trajet avec lui, du coup comme il est géographe il aurait peut-être donner toute la valeur à tous ces chemins et tout !	[Trajet] [Géographe]	
120	Voilà, il t'aurait expliqué qu'est-ce qu'il y a aussi comme,...	Expliquer	
	H J'aurais fait avec d'autres, ils se seront mis dans les bouchons et ils m'auront dit : c'est toujours ces bouchons ! Voilà !	[Autres] [Bouchons]	
121	Mais je crois qu'il n'y a personne qui ne s'énerve pas dans les bouchons, je ne crois vraiment pas parce que, comme je roulais aussi avec assez d'autres gens, le bouchons c'est quelque chose qui stress énormément.	Bouchons Énerve Stress	Bouchons – énerve et stress
	H C'est vrai, je n'ai jamais vu personne calme ou tranquille.	[Pas calme]	
122	Tu vois le contraire ! Tu vois des personnes qui sortent de la voiture et qui font paff [elle fait semblant de frapper sur le volant] !! Ça j'ai déjà entendu que ça arrive ! [On arrive à une barrière pour passage de train]. Oh non, merde ! Ça, par contre, je n'aime pas !	Personnes [frappe voiture] Aime [pas] [arrêt]	Obligée attendre – aime pas
	H Ça t' arrive de temps en temps ? Peut-être c'est rare ?	[Rare]	
123	C'est souvent. Non, c'est souvent. Parce que là, tu vois, tu y es presque là et maintenant tu ne sais pas, c'est un train que tu dois attendre ? Ou même deux !	Souvent Attendre Train	Attendre ; presque arrivé
	H [Je lui rappelle qu'elle peut prendre des photos si elle veut]. N'oublie pas, peut-être ça te dis rien, mais quand tu arrives tu as l'appareil photo si tu veux prendre une photo de quelque chose que tu aimes ou que tu n'aimes pas,...	[Arrives] [Appareil photos]	
124	Non, ça va [elle rigole] !		
	H Mais là alors, tu dois toujours attendre ce moment, que le train passe et tout, que ça s'ouvre,...	[Attendre] [Train]	
125	Ouais, ... mais au moins tu es là ! Tu sais que ça ne peut pas durer encore une heure.	Peut [pas] Durer	Attendre calmement ; presque arrivée
	H Ouais. [Le train passe].		
126	Ça va être juste un train, je dirais. Ouais.	Train	
	H Ça s'ouvre [le passage de niveau]. [On arrive et elle gare la voiture. L'interviewé travail à l'université]. En plus avec cette « interview » je fini à l'endroit idéal, je reste là en plus [je rigole] !	[Fini] [Endroit] [Idéal]	
127	J'aime bien ton idée, c'est super.	Idée	
	...		

ENTREVISTA 6

	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	...		
	H Les changements de routes,...	[Changements] [Route]	
14	Voilà, ouais ! Après il faut arriver à avoir le chemin le plus court ou des fois le moins pratique mais où, en fin de compte, je vais gagner un temps fou ! On dit quoi : ce n'est pas toujours le chemin le plus court qui est le mieux quoi. Des fois, faire un ou deux détours nous fait gagner un temps précieux quoi.	Chemin Court Moins Pratique Gagner Temps Précieux Détours	Détours – gagné du temps – temps précieux Chemin plus cours – le moins pratique
	H Oui, oui.		
15	On dit toujours, bon de toute façon,... Moi je parlais toujours du principe, voilà, que dès que je suis levé le matin, je suis levé ! Donc que je me lève à 5h, à 4h ou à 2h du matin ; que je rentre après à 1h ou 1h et demi, pour moi c'est égale, je suis levé depuis 5h ou 6h du matin.	Principe Levé Matin Égale	Horaires
	H Donc le début du jour, c'est pareil. Ça commence, ça peut finir après, peu importe.	[Pareil]	
16	C'est pareil. Les gens ils sont pressés, ils ne prennent plus le temps de vivre, c'est ça le problème. Ils sont là il faut que ça aille de plus en plus vite.	Gens Pressés Temps [pas] Vivre Problème Vite	Autres – il faut que ça aille de plus en plus vite - problème Pressés – plus le temps de vivre
	H Chaque fois plus vite, toujours avec les mêmes horaires, on ne peut pas changer les heures, il faut que ça soit toujours,...	[Vite]	
17	Et on décale le départ. Au lieu de se lever,... Moi je pars toujours du principe : je commence à 4h, je me lève à 2h15.	Décale Départ Lever	Horaires – autres, décalent le départ
	H C'est pas cinq minutes avant quoi ?	[Minutes] [Avant]	
18	Ah non, non, non. Moi j'aime bien être tranquille, déjeuner tranquillement, après « up », je vais me laver, je me prépare, et seulement je pars au travail. Ce n'est pas la course.	Préparer Tranquillement Course [pas]	Horaires – se levé avant ; être tranquille Pas la course
	H Vos horaires ce ne sont pas vraiment les horaires forcés du boulot : à cette heure-là il faut que je me réveille ! Non, ce sont vos horaires personnels ? Vous faites une gestion de vos horaires biologiques, personnels ?	[Horaires] [Gestion]	
19	Même avant quand j'étais chauffeur, j'avais pareil aussi, des horaires décalés. J'ai roulé pendant six ans ici chez Salez-Lentz, donc là en plus des fois je commençais l'après-midi ou je pouvais commencer le matin ou je faisais la journée ou voilà,... Des fois je faisais même la nuit, je rentrais le matin à 7h et je suis toujours parti comme ça et voilà je pars une heure et quart avant au travail, je suis tranquille, tête reposée, je ne pars pas jusqu'à la dernière minute pour arriver à l'heure.	Chauffeur Horaires Décalés Tranquille Tête Reposée	Horaires – sortir avant ; être tranquille Tête reposée
	H Vous avez trouvé votre solution pour ne pas stresser, pour gérer tout ça ?	[Solution] [Pas stresser]	
20	Les gens, ils se prennent la tête pour, je ne sais pas,...	Gens Prendent Tête	Autre – prennent la tête
	H Ils mettent dans leur tête que ce n'est pas bien,...	[Pas bien]	
21	Voilà, et puis : faut y aller au travail, ce n'est pas bien, j'en ai marre, je vais gagner un euromillion ou le loto comme ça je n'irais plus travailler ! Mais il faut ! À côté, je travaille encore. Après c'est l'hygiène de vie. Pourtant fut un temps, ouais,... là j'avais poussé un peu le bouchon trop loin, même maintenant, avec le temps, ah non ! Comme je dis, j'ai perdu mon père assez top. J'ai perdu mon père j'avais 23 ans et il est mort jeune. Par rapport à l'âge qu'il avait, il est mort jeune quand même, il est mort à 61 ans, voilà. Comme je vous dis, maintenant si je ne prends pas la vie du bon côté,...	Travailler Hygiène Vie Côté	Travailler – hygiène de vie
	...		

ENTREVISTA 7

	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	...		
	H E achas que o trajeto de regresso é diferente? Imagina que tivesses que fazer este mesmo trajeto para casa, ao final do dia.	[Trajeto] [Regresso]	
51	Eu penso sempre, quase sempre as mesmas coisas, depende do meu estado de espírito. Às vezes ponho uma música que me traz o caminho todo a cantar, alto e bom som. Esta curva aqui! Tenho sempre muito medo de passar aqui, vou sempre com muito cuidado, muito cuidado, porque é muito complicada. Estou sempre com medo que esteja aí algum carro maluco. [Ela abranda muito e tira uma foto (Foto 7)]. Agora sempre que eu entro aqui nesta vila eu penso assim: “oh my god”, o que estará por trás desta curva? [Tira uma foto (Foto 8)]. Há inúmeros carros sempre, mas como o pessoal foi de férias felizmente tenho “free”, só para mim.	Depende Estado espírito Música Curva Medo Cuidado Férias	Trajeto ida Trajeto regresso – mesmos pensamentos; depende estado de espírito Carro – medo
	H Porque normalmente, nesta estrada está sempre trânsito?	[Estrada] [Trânsito]	
52	Passo sempre neste restaurante e penso assim: ai, tenho que passar aqui! Acho-o lindo, lembro-me sempre do filme do “Moulin Rouge”.	Restaurante Lembro Filme	Imaginação
	H É bonita esta vila.	[Bonita] [Vila]	
53	Sim. As vilas aqui são pequeninas! Acho que no fundo, no fundo, nós pensamos que é sempre igual, mas olho sempre para um pormenor, ou mais uma casa, ou mais uma folha.	Sempre Igual Pormenor	Trajeto – rotina, mas sempre coisas novas
	H Reparas muito para o exterior então?	[Exterior]	
54	Muito, muito, muito. Acho muita piada a isto porque faz-me lembrar os tanques de antigamente. [Tira uma foto (Foto 9)]. Adoro o átrio também. E aqui já começo a acelerar para o meu trabalho.	Lembrar Tanques Átrio Acelerar Trabalho	Imaginação Referência – acelerar para trabalho
	H Já estás na reta final?	[Recta] [Final]	
55	Ainda não, mas já sinto que estou quase a chegar. Há sítios, por exemplo, que é este em especial, que penso assim: já estou quase a chegar ao depósito. Já estou quase a chegar ao depósito que é o sítio onde eu trabalho. Acho muito giro os campos. Eu olho e imagino-me sempre com o meu vestido vermelho, com um grande penteado de princesa. Este também é um dos sítios que gosto muito de olhar e imagino sempre: o que estará por trás disto tudo? [Tira uma foto (Foto 10)].	Sítios Quase Chegar Campos Imagino Vestido Vermelho Princesa	Referência – quase a chegar Imaginação
	H Parece que não tem fim.	[Fim não]	
56	Adoro. Agora vamos chegar à reta que eu mais adoro, porque aqui ando a 300 à hora. [Tira uma foto (Foto 11)].	Recta Adoro	Carro – prazer, acelerar
	H Aqui já não há limites?	[Limites não]	
57	Para mim aqui já não há limites [rimos]! É quando eu sinto mais confiança a conduzir e sei que este é o único minuto em que eu ando à pressa, sempre a abrir.	Limites [não] Confiança Conduzir Pressa	Carro – não há limites – confiança Andar à pressa
	H Dá-te a sensação de liberdade, é isso?	[Sensação] [Liberdade]	
58	Sim. Acho muita piada aqui porque estou sempre a olhar para os pormenores no canto das estradas, das papoilas vermelhas e acho muito lindo, embora agora já não haja tantas, mas mesmo as poucas que há, olho sempre porque acho lindo, acho que é uma flor lindíssima. Estou sempre à procura de ver mais papoilas. Também às vezes imagino-me ali, sentada ao sol! [Tira uma foto (Foto 12)].	Pormenores Estradas Papoilas Imagino Sentada Sol	Carro – liberdade Imaginação
	...		

	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	...		
	H Tu considères que c'est répétitif le trajet ?	[Trajet] [Répétitif]	
23	Ouais. C'est répétitif. Pourquoi c'est répétitif ? Parce que voilà,... le bus. [Le bus passe, il se retourne et prend une photo du bus (Photo 3)]. Donc, moi si je devais prendre un truc : aussi le bus. C'est répétitif parce que,... [Il voit un homme qui passe]. Je ne sais pas aussi si c'est lui aussi que je vois tous les matins ! Enfin, bref ! C'est répétitif parce que voilà, le bus, les mêmes personnes, tu vois, l'handicapé ! Eh, voilà ! C'est toujours, toujours pareil. [Il s'arrête à nouveau devant un café et il prend une photo (photo 4)]. Et là aussi il faudrait que je prenne une photo.	Répétitif Bus Matins Mêmes Personnes Toujours Pareil	Trajet – répétitif Mêmes personnes Même bus Tous les matins, toujours pareil
	H Et ça c'est un déplacement, c'est la même chose qu'un voyage parce que tu te déplace en fait. Tu peux appeler ça voyage ou pas ?	[Déplacement] [Voyage]	
24	Pas vraiment. Dans un voyage c'est pour,... tu vois,... je me vide la tête, alors que là je me remplis la tête [on rigole]. Pour moi ce n'est pas du tout pareil. Dans le principe c'est pareil, sortir de chez soi pour aller quelque part, mais non, ce n'est pas un voyage. Et donc, arrivé ici, j'ai tendance toujours, en fait, à tourner la tête,... Mais c'est bizarre, en fait, parce que j'ai jamais parlé de moi, dans le trajet [on rigole] ! Mais c'est fou. [Il se surprend de l'analyse qu'il fait à son chemin]. Et donc, arrivé ici, je tourne la tête et il y a des gens de mon boulot qui traverse et du coup je n'aime pas trop aller avec eux, donc du coup je fais genre de ralentir : aller ouais, ouais ! Ou sinon si je vois qu'ils sont derrière j'accélère et tout, je les vois derrière, parce que j'ai envie d'être tranquille, ouais.	Voyage Vide Tête Ici Rempli Gens Boulot Ralentir Accélère Tranquille	Voyage – vide la tête vs Trajet – rempli la tête Évite gens du travail pendant le trajet – être tranquille
	H T'es vraiment dans ton monde, et c'est genre, tu ne veux pas commencer le travail dans ce petit moment que tu as quand même de...	[Moment]	
25	De libre, voilà avant d'être confronté au travail [il rigole].	Libre Confronté Travail	Trajet – moment libre Avant travail
	H Avant ce boulot t'avais aussi un autre trajet ? Avec des routines et tout ?	[Avant]	
26	Ouais, que des routines, en bus. En bus, ouais. Moi je passe toujours par là. [Il commence à parler de son trajet mais je le coupe].	Routines Bus	Trajet d'avant
	H Tu sens la différence ? Qu'est-ce qui a changé ?	[Différence]	
27	En bus, j'étais quand même un petit peu loin, c'était un peu plus relax parce que je prenais mon téléphone, je lisais « l'Essentiel », le journal ici au Luxembourg. Et voilà, c'était un petit peu plus relax. Là voilà, c'est à côté mais ce n'est pas parce que c'est à côté que c'est moins de stress quand même.	Bus Loin Relax Téléphone Lisais Stress [moins]	Trajet bus – plus relax Vivre à côté travail – stress
	H Tu sens que tu as plus de stress ? Avant t'avais un moment,...	[Stress]	
28	Un moment relax, exactement. Et, en plus là je me force d'aller à 7h30 alors qu'avant je partais à 7h40 exactement, tu vois,... Et donc le bus il arrivait ici, il mettait 20 minutes, donc à 8h, oui à 8h j'étais au le travail. Donc en fait, c'est vrai que c'est 20 minutes, ce laps de temps de 20 minutes ça me laissais le temps quand même de souffler, ouais.	Moment Relax Bus Temps Souffler	Trajet bus – moment relax Le temps de souffler
	H Ça te permettait quand même de te brancher ?	[Brancher]	
29	Ouais, ouais, exactement. Et là j'arrive [il rigole]! [On arrive et il s'arrête devant la porte de son travail].	Arrive	
	H Ah, déjà !		
30	C'est bien ?		
	H C'est super ! Bon travail alors et bonne journée !		
31	Merci, pareillement ! Au revoir.		

ENTREVISTA 9

	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	...		
	H E assim no autocarro vai a fazer o quê? Vai a dormir, vai a descansar, vai a pensar na vida?	[Autocarro]	
35	Não, não. Eu adormeço só quando é o retorno para a noite, às vezes que durmo um bocadinho passo pelo sono, aquilo não é bem dormir. Como não tenho nada para fazer, pronto. E quando não estou a dormir estou a pensar o que vou comer, o que vou fazer amanhã, como é que eu me vou orientar [ela ri-se].	Adormeço Retorno Noite Pensar Orientar	Autocarro – no regresso: dormir (quase) Ou Organizar-se
	H E a caminho do trabalho? Vai a pensar no que tem para fazer?	[Caminho]	
36	Normalmente estou a pensar como será o trabalho, se vou encontrar a patroa em casa, se ela está bem disposta [ela ri-se]!	Pensar Trabalho Patroa	Autocarro – na ida: pensar no trabalho e patroa
	H No trajeto todo, não há nada que a faça olhar, que lhe chame a atenção?	[Olhar]	
37	Não, eu já passei isto “n” vezes, que já nada me diz nada! Tudo igual! Tudo igual! Tudo igual!	Tudo Igual	Tajeto – repetitivo Tudo igual
	H Então o trajeto para si não é novidade, é repetitivo?	[repetitivo]	
38	É rotina, é, ya, ya. Aqui é todos os dias! Todos os dias eu venho aqui, todos os dias! Portanto, os escritórios à noite onde eu trabalho é ali mais atrás, mas às vezes até venho até aqui no autocarro, ali, desço esta parte toda a pé porque o médico diz que eu deveria andar pelo menos meia hora por dia, a descer e faço “vite, vite, vite, vite” para o sangue circular melhor e alivia o stress. Normalmente quando está bom tempo, quando eu venho de Bridel em vez de descer acolá abaixo, desço aqui em cima e depois faço este bocado e é um quarto de hora que eu já contei a andar bem, bem, um quarto de hora, faço isso.	Rotina Todos Dias A Pé Médico Andar	Trajeto – rotina Caminhar – escolha
	H Então aproveita também o trajeto para fazer ginástica?	[Trajeto] [Ginástica]	
39	É, é, é, aproveito. Porque normalmente, sabes, quando eu venho de Bridel saio sempre às 5h ou às 6h. Quando saio às 6h já não tenho a possibilidade, mas quando saio às 5h, como só entro às 6h tenho aquele tempo, são três quartos de hora mais ou menos livres ainda então desço aqui e vou sempre a andar, andar, andar e aproveito a fazer. Eu gostava até que a paragem do autocarro da minha casa fosse assim um bocado mais longe porque assim já eu não tinha preguiça de ir a andar.	Possibilidade Tempo Livres Andar Aproveito	Trajeto – aproveitar para caminhar, fazer desporto Tempo livre
	H Pois, porque é mesmo um minuto não é?	[Minuto]	
40	É, é. Porque a outra casa onde eu habitei em que é em Bonnevoie, a paragem era um bocado longe e então eu todos os dias andava bastante para lá e para cá, porque isso faz muito bem. Faz-nos muito bem andar e às vezes no caminho encontra-se assim alguém para conversar e quando eu vou a andar tenho mais o hábito de olhar para a paisagem, fico mais admirada com os jardins.	Andar Conversar Olhar Paisagem	Caminhar – atija os sentidos; olhar mais
	H Faz bem ao corpo e altera o seu estado de espírito é isso?	[Corpo] [Espírito]	
41	É, é. E é assim, o nosso dia-a-dia.	Dia-a-dia	
	H Acha que pode chamar a este trajeto viagem? Pode chamar viagem a isto?	[Trajeto] [Viagem]	
42	Não. Isto é um percurso. Não, isto é um pequeno percurso que eu faço, prontos.	Percurso Pequeno	Trajeto – percurso pequeno
	H Para ser viagem tinha de ser o quê?	[Viagem]	
43	A viagem sim,... Eu chamo viagem a gente viajar de lazer. Uma viagem, para mim, é de lazer. Agora isto, é o percurso ida e,...	Viagem Viajar Lazer Isto Percurso	Trajeto – percurso de ida Viagem – lazer
	H Isto nunca vai ser viagem porque logo à partida não é lazer?	[Viagem] [Lazer]	
44	Não, não, isto é uma obrigação, isto e uma obrigação porque nós temos que trabalhar para sobrevivermos. [O autocarro parou, saímos ao lado do jardim. Dirigimo-nos a pé a Hamilius]. Agora vamos andar aqui este bocado. Esta parte aqui já conhecesses não já?	Obrigação Trabalhar Sobrevivermos Andar Parte	Trajeto – obrigação para sobreviver
	...		

ENTREVISTA 10

	Questão/Resposta	Initial Coding	Focused Coding
	...		
	H Sinon tu trouves que c'est répétitif, en général, le trajet ? Ou tu arrives à voir ça avec des modifications, des changements, des choses qui sont nouvelles ?	[Répétitif] [Changements]	
33	C'est évidemment répétitif puisque je le prends un peu près dans la même tranche horaires, à 20 minutes près parce que voilà. Mais je ne le vis pas tellement comme ça. Je dirais, qu'ici, en 18 minutes de trajet, enfin, ça peut être répétitif. Je veux dire, le petit déjeuner, le matin, aussi c'est répétitif mais ce n'est pas pesant donc ça ne paraît jamais comme répétitif, en fait. Un boulot peut être répétitif, enfin, objectivement répétitif, et trouver ça super.	Répétitif Même Tranche Horaires Trajet Petit-déjeuner Matin Pesant [pas]	Trajet – répétitif parce que dans les mêmes horaires, mais pas pesant (comme petit déj. ou boulot)
	H Répétitif n'est pas forcément négatif c'est ça ? Ça peut être répétitif dans un autre sens ? Rassurant, par exemple ?	[Répétitif] [Pas négatif]	
34	Ouais. En tout cas, évidemment je parle de mon expérience d'avant, donc c'est peut-être moins sur le « frontalier », mais avant il y avait un côté de ne pas être connecter à rien. En fait, j'étais dans une boîte d'événements où c'était très, très « speed » ce qui me convient tout à fait bien parce que t'es toujours dans le « rush » et tout ça, donc j'aime bien ce mode de fonctionnement là, ça me convient bien et je résisterais bien au stress donc voilà c'était super et j'aimais bien les trajets en train qui me faisais un peu descendre la pression de ces journées en équipe à fond la caisse, donc il y avait un côté, pas rassurant, mais un côté d'alternance de rythmes qui me convenais bien. Ici le boulot que j'ai pour le moment est un boulot un peu trop calme à mon goût ; hyper intéressant, ça se met super bien dans ma vie, c'est super et la thématique est plus en lien avec mes valeurs mais qui est un boulot plus calme, plus relax et donc le train n'est plus tellement vu comme un changement de rythmes. Voilà, je fais autre chose, c'est mon trajet.	Expérience Avant Trajets Descendre Pression Alternance Rythmes Ici Boulot Calme	Trajet – alternance de rythme (descendre la pression) Trajet – continuité (faire d'autres choses)
	H C'est plutôt une continuation ?	[Continuation]	
35	Ouais, c'est plutôt plus dans une continuité, effectivement. Et là je ferais alors la différence entre mon boulot qui est plus segmenté maintenant de ce qu'il était avant et le plaisir que j'ai dans le train pour faire ce que j'ai envie de faire, quoi, tu vois. Avant je n'avais pas de contraintes parce que j'aimais bien ce que je faisais tout le temps. Enfin, j'avais plein de trucs qui me faisais chier, c'est pour ça que je suis parti aussi, mais j'étais dans le mouvement donc, voilà. Ici, c'est plus le rapport alors au plaisir en disant : bon, ok, ma journée de boulot est fini, nickel, je retourne, je peux m'endormir 10 minutes [il rigole] ou, nickel, je pars, je vais pouvoir continuer mon bouquin qui me passionne, tu vois. Donc ce sont des zones tampons de passetemps.	Continuité Boulot Segmenté Maintenant Plaisir Train Zones tampons Passetemps	Trajet – zones tampons de passetemps
	H Ça fait combien de temps que tu fais ce trajet-ci ?	[Combien] [Temps]	
36	Celui-ci j'ai commencé fin Février donc, pas tellement longtemps. Ça fait presque six mois. Et, en fait, à partir du 31 Août je vais commencer en mi-temps, c'était comme ça dans le contrat ce qui m'arrange aussi très bien parce que je peux faire plein d'autres choses mais je continuerais à venir en train de toute façon, quoi. D'abord la voiture ça n'emmerde, ça me coûte cher et puis il y a le côté environnemental qui, pour moi, est important dans ma démarche aussi. En fait, moi je suis un homme de campagne et de bois et de forêt et tu as vu que la maison qu'on a n'est pas un symbole de..., enfin, elle est en travaux de tout le truc, mais tu vois, j'aime bien une belle vue, un truc comme ça. Mais par contre, ce qui est duit dans cette manière de fonctionner là c'est que je fais à pied, je fais du train et puis après je fais du vélo jusqu'au bureau quoi, ça c'est vraiment super.	Voiture Emmerde Coûte Environnemental Homme Campagne Bois Forêt À pied Train Vélo Super	Homme de la campagne – trajet à pied, train et vélo c'est super Voiture – coûte cher et côté environnemental
	H Et si t'aurais la possibilité de faire le trajet en voiture ? C'est un choix que tu fais, en fait, de le faire en train ?	[Voiture] [Choix]	
37	Ouais, c'est un choix plutôt, ouais. Enfin, là on a toujours deux voitures. J'ai une voiture qui est à disposition qui est là, qui ne roule plus d'ailleurs. Bon, il y a une partie de choix, mais qui est quand même influencé aussi par le fait que la frontière est bouchée le matin et que je n'ai pas de place de parking sur mon lieu de travail. Est-ce que je changerais pour autant ? Je n'en sais rien. Mais, par contre, je ferais peut-être une alternance de temps en temps. Je remarque par exemple, quand j'étais dans mon,... Donc je ne sais pas si je peux parler de mon autre boulot d'avant ? Oui ? C'est la même chose hein ?	Choix Voitures Frontière Bouchée Matin Parking [pas] Alternance	Voiture – choix influencé : frontière bouchée et pas de place parking Alternance de temps en temps
	...		

Anexo 4 – Análise comparativa

Marcher

- 1 Donc il y a des fois je dois marcher, mais la plupart du trajet est en bus (5) ;
Alors des fois je m'imagine (8) ;
Alors des fois, comme j'ai un peu besoin d'évasion, j'imagine que je suis dans une petite rue en banlieue américaine ou anglaise (9) ;
J'essaie d'imaginer (10) ;
Le matin je ne pense à rien (10) ;
Ici, je n'aime pas sortir, généralement il y a beaucoup de vent [...] donc quand je descends à cet arrêt je pars comme une flèche vers mon bureau [...]. La seule chose à laquelle je pense c'est arriver à mon bureau, c'est mon objectif, donc je pars vite parce qu'à chaque fois il y a du vent et je n'aime pas (49) ;
Et puis il y a beaucoup de bruit, il y a des voitures et tout ça, donc la seule chose à laquelle je pense c'est arriver à mon bureau [...], vraiment je marche vite (50)
- 2 Parfois je lis en marchant aussi. Le prochain trajet qu'on va faire quand on sortira de ce bus-ci qu'on attend, parfois je le fait en lisant aussi (21) ;
Donc sur ce trajet parfois je lis aussi (54) ;
Sinon je regarde les boutiques [...]. Et puis ici t'as une bonne avenue aussi pour regarder les gens (55) ;
Là c'est un autre truc marrant que je fais les matins c'est que j'attends que le feu passe au vert, alors que tout le monde passe (59) ;
Ici aussi parfois c'est marrant, quand tu descends les escaliers et il y a juste un train qui vient d'arriver c'est génial : tu es là, tu marches à contre-courant (62) ;
Oui, complètement et puis là il y a beaucoup de monde, tu te sens vraiment contre-courant. Mais ces gens-là maintenant on les croise ici sur l'escaladeur, mais si tu les croises dans le couloir ils te rentrent dedans ! (63) ;
quand je passe je vois le drapeau du Laos et je me dis : ah, c'est bien (121) ;
Et puis ici aussi je regarde aussi les boutiques que je trouve moches (122) ;
Et puis ici, tu as le café « Chez Nadia » et je suis fasciné par ce café parce que t'as tout le temps des gens qui sont là (123) ;
Et puis il y a ça [elle pointe] : « Le Monopole »... [Je regarde et il s'agit d'un centre commercial très vieux]. Depuis que je viens ici je me dis : mais quand est-ce qu'ils vont détruire ce truc ? Il y a des arbres qui commencent à pousser dessus ! C'est horrible, non ? Il est vide depuis des années ! (124) ;
Ça c'est un truc aussi qui m'embête en Europe. Dans toutes les villes, maintenant, tu as les mêmes magasins. Je me souviens encore il y a, je ne sais pas, dix ans, quinze ans, tu allais dans une ville et c'était intéressant d'aller voir les magasins qu'il y avait, mais maintenant toute est pareil, tout, tout, tout (126)
- 3 Souvent je suis la première à faire des pas dans cette neige fraîche alors ça me fait beaucoup de plaisir (7) ;
Et puis, aussi, il y a d'autres pas et je me demande qui est passé ici avant moi (8) ;
Les manteaux, le bonnet, surtout en Hiver. Il y a des chaussures que je mettais avant pour aller au boulot que je n'ai plus mis depuis deux ans et demi parce que, voilà, je n'arrive pas à marcher (44) ;
J'essaie de me dépêcher. Donc maintenant je suis dans un autre état d'esprit (55) ;
Alors on va se dépêcher! (56) ;
Oui, donc ici je suis dans un état d'esprit totalement différent (57) ;
Oui, voilà, je prends moins de temps de parler aux gens (58) ;
Donc cette partie-là du trajet est beaucoup plus agitée. Il y a le trafic, c'est la ville, alors que ça va encore, ce n'est pas la grande ville : Bruxelles, Paris, Londres (59) ;
Alors, je les brûle toujours [Feux pour piétons]. Je regarde toujours où est le raccourci, où est-ce que je peux passer le plus rapidement, souvent je traverse quand c'est rouge (60) ;
Oui et ici je vis le trajet tout à fait différemment (61) ;
Maintenant on va passer à travers le parc et ici c'est un moment particulier (63) ;
Je vais prendre [en photo] cet arbre-là. Pourquoi ? Parce que pour moi, cet arbre-là, c'est le gardien du parc et donc le soir, quand je sors du parc je le salue, je lui dis au revoir, et le matin quand je rentre dans ce parc j'essaie de le saluer aussi. Mais là bon, je n'y pense pas toujours (64) ;
Mais je regarde toujours vers le haut je regarde toujours les arbres, j'écoute les oiseaux. C'est pour moi, le dernier moment de la journée ou je vois un peu de nature. Donc, ces quelques mètres ici, c'est de nouveau une autre partie de mon trajet ou j'essaie de peut-être pas trop accélérer, j'essaie de prendre ce morceau aussi avec une autre conscience (65) ;
Alors, bon, maintenant il y a des odeurs de ces machines, enfin. Mais ici j'admire les fleurs. Ici [elle pointe]. [...] Et ici, donc, j'observe, je regarde les fleurs, les oiseaux et cet espace je le vis différemment, cette petite distance ici. Et je suis contente de pouvoir faire ce trajet ici, je suis contente que dans la dernière partie de mon voyage je puisse traverser ce parc (66) ;
Pour moi, c'est un petit havre de paix. Et maintenant on sort du parc donc c'est à nouveau... enfin. Le rêve est passé, je dois me réveiller à la réalité et ça ici c'est vraiment le morceau que j'aime le moins, enfin, un peu comme les premiers feux rouges (67) ;
Et, donc, parfois ici je regarde, j'essaie d'identifier des êtres vivants dans ce désert de voitures et de maisons, donc je repère les personnes. Donc, je fais un jeu et j'essaie de repérer les êtres vivants. Pour moi les êtres vivants c'est un oiseau, c'est le monsieur là devant, c'est l'arbre là devant [elle pointe], et puis les arbres ici, pour ne pas trop me concentrer sur les voitures, sur le trajet. Mais quand je suis ici je suis déjà dans un état d'esprit tout à fait différent, c'est fou un ?! (68)
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8 Et donc, arrivé ici, je tourne la tête et il y a des gens de mon boulot qui traverse et du coup je n'aime pas trop aller avec eux, donc du coup je fais genre de ralentir : aller ouais, ouais ! Ou sinon si je vois qu'ils sont derrière j'accélère et tout, je les vois derrière, parce que j'ai envie d'être tranquille, ouais (24)
- 9 Portanto, os escritórios à noite onde eu trabalho é ali mais atrás, mas às vezes até venho até aqui no autocarro, ali [ela aponta], desço esta parte toda a pé porque o médico diz que eu deveria andar pelo menos meia hora por dia, a descer e faço *vite, vite, vite, vite* para o sangue circular melhor e alivia o *stress*. Normalmente quando está bom tempo, quando eu venho de Bridel em vez de descer acolá abaixo, desço aqui em cima e depois faço

este bocado e é um quarto de hora que eu já contei a andar bem, bem, um quarto de hora, faço isso (38) ;
 É, é, é, aproveito. Porque normalmente, [...] como só entro às 6h tenho aquele tempo, são três quartos de hora mais ou menos livres ainda então desço aqui e vou sempre a andar, andar, andar e aproveito a fazer. Eu gostava até que a paragem do autocarro da minha casa fosse assim um bocado mais longe porque assim já eu não tinha preguiça de ir a andar (39) ;
 Porque a outra casa onde eu habitei em que é em Bonnevoie, a paragem era um bocado longe e então eu todos os dias andava bastante para lá e para cá, porque isso faz muito bem. Faz-nos muito bem andar e às vezes no caminho encontra-se assim alguém para conversar e quando eu vou a andar tenho mais o hábito de olhar para a paisagem, fico mais admirada com os jardins (40) ;
 Eu para mim acho que é igual. Eu adoro a natureza mas também às vezes acho tanta piada às pessoas que correm de um lado para o outro com uma *vitesse*, tau, tau. Acho engraçado, às vezes estou a admirar, nas horas de ponta, as pessoas parecem formigas a correrem de um lado para o outro, a irem para a gare, a irem para os autocarros, tudo no mesmo sentido (47) ;
 E então quando eu vou ali para cima, que às vezes vou com vagar, quando saio, quando ainda falta para apanhar o autocarro, se eu me despachar assim ao meio dia e dez, meio-dia e um quarto, eu dou a volta e vou lá por cima, gosto de apreciar a paisagem, admirar as vacas a pastar, gosto muito de ver, às vezes, os cãesinhos que as pessoas andam lá a passear os cãesinhos (81)

- 10 D'abord, j'ai déjà des grandes jambes comme tu vois donc toi ! Donc ouais, je marche toujours assez vite. De toute façon, de manière naturel mais, en gros, ça me fais toujours chier de loucher le train même si on en a souvent, en principe (4) ;
 Alors, tu vois comme quoi c'est minuté, je sais que je mets : si je pars 7 minutes à l'avance je peux l'avoir. J'essaie quand même de partir 10 où voilà je marche un petit peu plus tranquille, mais jamais rythme vacances, touriste, disons (5) ;
 Parce que voilà, je sors du petit déj., j'ai marché 5 minutes ça m'a réveillé déjà un petit peu, parce que je ne suis pas du matin ! (13) ;
 J'ai pris mon GSM déjà deux fois en photo parce que je le regarde toujours. J'estime toujours le temps : si je dois marcher plus vite ou moins vite (13) ;
 C'est pratique parce qu'ici il y a, d'abord, 5 minutes à pied, donc ça c'est super gaie (15) ;
 Alors, autant le matin, comme t'as vu, je marche vite pour ne pas loucher mon train. [...] J'aime bien être à l'heure parce que je ne suis pas tellement hyper ponctuel dans ma vie normal, donc à mon avis je dis : putain il ne faut pas que je le loupe, il ne faut pas que je le loupe. Et alors autant ici, j'arrive je me mets justement dans un rythme beaucoup plus cool, en montant sur mon vélo (55)

Vélo

- 1 Donc là on a contourné ces petits obstacles pour les vélos [...] je ne sais pas pourquoi ils sont là parce que je ne vois jamais de vélos (12)
- 2 Les gens utilisent beaucoup les vélos (58) ;
 Je trouve qu'il y a de plus en plus de pistes cyclables et les voitures font beaucoup plus attention (59)
- 3
- 4
- 5 J'ai travaillé à Nancy [...]. D'abord j'ai travaillé aussi à Saarbrücken. J'ai même toujours eu la distance pour vélo en fait ! (30) ;
 Vingt minutes, ouais. Quand tu *speed* c'est vingt minutes et quand il ne fait pas Hiver, Hiver je prends le vélo et avec ça c'est cinq minutes (101) ;
 Mais pour aller au bus c'est vraiment cinq minutes, même si je suis un peu en retard, je *speed* et j'arrive en trois minutes même (102)
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10 Pour si peu de trajet pas tellement [le faire en vélo]. Par contre, de un, c'est un petit trajet donc voilà ! Deux : ce qui m'embête c'est que, tu as vu la maison, je n'ai pas beaucoup d'espace pour mettre un vélo dans le couloir donc c'est le sortir et tout ça (6) ;
 Ça m'arrive d'aller en vélo jusqu'à l'école parce que j'ai juste R., donc ma fille. Elle adore ça, donc je vais la conduire et, en fait, je gagne beaucoup de temps le matin si je fais ça. De un, ça l'amuse, de deux, ça lui donne une autre vision du transport : on est en vélo c'est comique et de trois, je gagne, à mon avis, 20 minutes sur mon temps de trajet. Parce que le matin, en période scolaire le centre d'Arlon à 8 heures du mat. c'est super bouché (8) ;
 Et alors, après, sur le parcours en vélo, ça j'aime bien. Là, par contre, ça doit raviver, sûrement, chez moi, des souvenirs, justement, de liberté, de machin. Le trajet à vélo entre la gare et mon bureau ça c'est vraiment mon plaisir. Je prends mon pied alors que tu peux me dire : t'es en centre-ville mais, mais rien que pour ça je continuerais ! (44) ;
 Et ça c'est vraiment très, très gaie parce que là je suis beaucoup dans l'observation, là je passe vraiment dans un mode,... Autant dans le train je suis concentré sur mes lectures ou voilà, autant une fois que je passe sur mon vélo je suis vraiment dans le mode : j'ouvre les yeux, je regarde, voilà quoi (47) ;
 Ouais, ce n'est pas un problème. Je n'aime pas la ville mais en vélo ça ne me dérange pas. J'ai travaillé pendant longtemps à Paris. On allait plusieurs fois par ans à Paris et c'est une ville que je n'aimais pas et que maintenant j'adore parce que je le fais à chaque fois en vélo (48) ;
 Je ne sais pas si on a rencontré plus de monde parce qu'on était en vélo, mais tu as l'impression d'être vraiment dans l'espace dans lequel t'est venu. Tu sens le chaud, t'as tout quoi, tu sens la pluie, le vent, le soleil. Et ça, ça attise à mon avis, alors, le voyage et la découverte et c'est ça. Pour moi, je ne peux pas voyager en voiture, ce n'est pas un voyage (48) ;
 Et en plus, ça me réveille ! (53) ;
 Ah oui, c'est ça ! Tu te dis : uau, ok, là maintenant j'arrive, je suis réveillé, parce qu'avant t'es là tu tires la patte [il rigole]. Mais ça fait du bien ! (54) ;
 Alors, autant le matin, comme t'as vu, je marche vite pour ne pas loucher mon train. [...] J'aime bien être à l'heure parce que je ne suis pas tellement hyper ponctuel dans ma vie normal, donc à mon avis je dis : putain il ne faut pas que je le loupe, il ne faut pas que je le loupe [il rigole]. Et alors autant ici, j'arrive je me mets justement dans un rythme beaucoup plus cool, en montant sur mon vélo. Je ne suis pas presser, si voilà si je suis distrait par un autre truc je m'en fiche quoi. Aussi parce qu'on est dans une petite structure de travail et que il y a pas un machin de pointage (55) ;
 En fait, de nouveau, c'est comme les embouteillages, ça m'énerve de prendre le bus. Si il y a plein de monde, tout le monde attend et on est serrés je dis : alors j'aime autant être tout seul sur mon vélo, tu vois (59) ;
 Et alors le trajet en vélo il ne passe pas cette route-ci, il passe par l'autre, un autre pont, parce qu'ici c'est un sens unique. [...] C'est quand même plus long que cette route ci. J'ai 5 minutes un peu plus long. Donc je vais plus vite en vélo qu'en bus, mais pas tellement. Par contre sur le retour je gagne parce que ça descend du bureau, c'est en déclive, quoi. Bon, de un, ça descend et je pédale toujours très vite parce que je suis toujours en

retard pour pendre mon train (62) ;
En fait, tu passes par un pont qui est de l'autre côté, en vélo et t'arrives ici. Donc, tu vois, tu fais vraiment une grande boucle (63)

Voiture

1

2 Je trouve qu'il y a de plus en plus de pistes cyclables et les voitures font beaucoup plus attention (59)

3 Si j'avais une place de parking [...] j'aurais continué à prendre la voiture (15);

En voiture [...] je mettrais vingt minutes (16) ;

Flexibilité [...] je dois d'abord revenir à la maison chercher la voiture (16) ;

Sphère privée, dans une voiture on est seul (16) ;

Parfois je prends le bus à partir d'ici [...] je laisse la voiture ici et je prends le bus à cet arrêt (18);

Je m'énerve des comportements souvent égoïste des conducteurs de voiture [...] qui se faufilent en dernière minute [...] pour gagner quelques mètres [...], c'est pas juste (24) ;

Je dois avouer qu'avant je faisais la même chose. Quand je voulais me dépêcher et quand je voyais qu'il y avait un petit espace de libre devant le bus je le prenais, alors que maintenant je ne le fait plus et ça c'est intéressant comme expérience, comme effet en prenant le bus (25) ;

Et je constate que, dans la plupart des voitures [...], on devrait pouvoir donner priorité aux bus et aux voitures qui ont plus de deux personnes, de deux passagers (35);

Et là j'avais une place de parking, donc tu vois je prenais la voiture de chez moi et j'arrivais ici je descendais tout de suite dans le parking souterrain et j'étais là, donc je ne devais pas faire attention à ce que je mets comme chaussures, comme veste, parce que, de toute façon, je faisais de garage à garage (43) ;

Oui, absolument, mais je dois admettre que si jamais je devrais, dans une vie professionnel future autre, de nouveau avoir accès à une place de parking, je pense que je reprendrais la voiture (46) ;

Mais c'est surtout aussi souvent le soir en rentrant que je réalise qu'il me semble que parfois j'ai besoin de cette demi-heure de trajet pour me reposer après une journée de travail chargée (48) ;

Et en voiture tu dois être concentrée tous le temps, alors qu'ici dans le bus je lâche (50)

4 Je pense que c'est un peu les deux [extérieur/intérieur], parce que moi j'aime vraiment beaucoup la nature et regarder les paysages changer au cours des saisons mais aussi je pense qu'il y a beaucoup de trucs pragmatiques qui se passent dans ma tête (10) ;

Oui, c'est un trajet assez aisé comme ça. Dans cinq minutes il y aura tous les frontaliers de Belgique [...] et ils roulent assez vite donc je préfère être partie avant qu'ils ne viennent (11) ;

Et moi j'aime bien le trajet et j'aime bien conduire donc ce n'est pas un problème (17) ;

Des fois aussi j'écoute la radio et je réfléchis un peu là-dessus, sur les nouvelles (19) ;

Oui, aujourd'hui je ne l'ai pas remarqué mais des fois c'est intéressant de voir les « smiley », les petits bonhommes qui sourient. Là j'étais un peu trop vite ! (31)

5 Je connais plusieurs qui font le chemin parce que de temps en temps on se met ensemble, mais ce n'est pas si facile non plus parce que les gens ils sont tellement individuels maintenant (8) ;

Le bus de Saarbrücken au Luxembourg c'est super, c'est une heure quinze. Je ne suis pas plus rapide avec la voiture (16) ;

Non ce n'est pas zéro [profiter du temps], parce que ça c'est ma station préférée [elle pointe vers la radio] et ils sont super parce qu'ils font un super programme. Ils ont vraiment la musique pas *mainstream*, tu peux dire, celle qui tourne sur toutes les chaînes radio et ils ont beaucoup de programmes, des petites reportages, des choses comme ça, c'est vraiment intéressant. Et ça m'aide parce que surtout quand je vais, le matin, ils font toujours aussi, vers 9h, les feuilletons, les journaux et comme ça tu es toujours vraiment bien informée (19) ;

C'est ça que je fais en général. Quand je rentre, ce n'est pas si bien le programme et là, de temps en temps, j'écoute ma musique, ce que j'ai sur mon téléphone et je fais ahhh ! [Elle se couche vers derrière]. Je lâche ! (20) ;

Ça dépend. Parce de temps en temps tu regardes mais je connais le chemin assez bien mais il y a des moments où je sais : là j'aime bien ! Alors là je reviens et je regarde un peu plus mais en général je fixe (21) ;

Parce que, de temps en temps tu peux bien réfléchir aussi sur ce qu'il t'attend au boulot, des trucs que tu dois faire, tu peux te concentrer sur les choses comme ça aussi. Ce n'est pas un temps vraiment perdu, mais c'est trop long, c'est absolument trop long (25) ;

Quand on roulait ensemble c'était toujours plus facile parce que si tu ne roules pas tu n'as pas la même fatigue et si tu peux discuter avec des gens, même parler des trucs qui t'intéresse c'est vraiment autre chose de le faire toujours toute seule (45) ;

C'est un peu comme quand j'ai eu mon permis de conduire, j'ai pris la voiture de mon frère, j'ai mis la musique, je me suis mis dans l'autoroute et je roulais. Pour moi c'était déjà vite parce que je roulais à 130 (51) ;

De temps en temps je pense même au travail, à ranger mes trucs et de temps en temps je rêve mes trucs, mes petits rêves (67) ;

Et de temps en temps je suis aussi vide, quand je rentre. De temps en temps tu es tellement fatiguée que tu vide. C'est pour ça que j'ai dit qu'en rentrant je ne peux pas écouter les reportages, des trucs de la même façon que le matin. Comme ça je ne le fais pas les soirs de la même façon (68) ;

J'ai des autres collègues qui ont même moins de problèmes avec rouler que moi. J'aime bien rouler aussi d'aller en vacances j'aime bien prendre la voiture parce que je trouve que tu vois beaucoup et tu as une sorte de liberté dans la voiture (71);

C'est juste de le partager pour vraiment rouler avec quelqu'un d'autre, de ne pas être seule dans la voiture, de faire profiter plusieurs gens de ce qu'on fait ou de se mettre ensemble pour le faire ensemble (83)

6 Je profite un petit peu du paysage parce que là on sera pas mal dans la nature quand même [...] et en suite ça fait un an et demi que j'apprends la trompe, la trompe de chasse, un instrument de musique (26) ;

Ouais, ouais pour aller au travail je me prends les trois quarts d'heure du trajet pour enregistrer au fur et à mesure les fanfares (30) ;

[Une voiture comme la sienne passe et la personne le salue]. C'est comme ça ! C'est une grande famille. Tous les véhicules comme ça sont une grande famille. C'est ce qui est marqué derrière : ceci n'est pas une voiture c'est un art de vivre (65)

7 Eu vou sempre a ouvir o meu rádio a ver se ouço as notícias, o que se passa no meu país (10) ;

Olho sempre para o exterior, sempre, sempre, sempre, sempre, sempre, sempre (11) ;

Agora, neste momento, estou sempre fixa, a olhar sempre para os carros e a pensar: porque é que neste país logo de manhã as pessoas têm as luzes ligadas. É sempre, sempre, sempre. Sempre isso, sempre! (12) ;

Vou muitas vezes a ouvir as notícias que estão a dar agora. Adoro ouvir as notícias ver o que se passa no meu país (22) ;

Às vezes ponho uma música que me traz o caminho todo a cantar, alto e bom som (51) ;

Para mim aqui já não há limites! É quando eu sinto mais confiança a conduzir e sei que este é o único minuto em que eu ando à pressa, sempre a abrir (57) ;
 Ups!!! O meu carro muitas vezes vai abaixo quando vou para arrancar! Adoro! Adoro quando o meu carro vai abaixo e os carros ficam todos stressados atrás e eu não olho para não me chatear (59) ;
 Os carros ultrapassam-me sempre de manhã, vão sempre com pressa, mas eu não arrisco a minha vida por ninguém (61) ;
 Sempre que os carros ultrapassam eu vou sempre a pensar: este carro está com muita pressa, deixa-o ir, *go!* (62) ;
 Eu geralmente nunca ultrapasso carros porque tenho medo (63) ;
 Eu não arrisco nunca a minha vida. [...] Mas tenho muito medo. Aqui uma vez fiz uma ultrapassagem que me saiu um bocadinho mal e fiquei um bocadinho assustada (64)

8

9 Eu adoro conduzir, eu tenho um carro em Portugal e eu adoro conduzir, é a minha liberdade. Em Portugal, para mim, é fundamental o carro. Não temos acesso assim a autocarros como aqui [...]. E então lá o carro é fundamental. Acho que é muito importante nós termos a carta de condução porque é a nossa liberdade. Nós vamos e vimos à hora que queremos e é diferente, escusamos de andar sempre a olhar para o relógio (15) ;
 Eu já pensei em comprar um carro porque aqui tenho sempre estacionamento, onde eu habito também. Mas não sei, como tenho o autocarro ao pé de casa e depois é mais uma despesa. É só por isso, é mais uma despesa, é o seguro (21) ;
 Preferiria o carro (22) ;
 Pela liberdade de horários. Posso atrasar-me um pouco mais na casa da patroa e já não me enervo de ter de vir a correr para o autocarro e, que já me tem acontecido, perdê-lo! E depois, só daí a meia hora (23) ;
 Seria mais calma [vida], mas esta vida é muito stressante, esta vida que eu tenho aqui (24)

10

Et alors ça, donc, je suis obligé d'aller en voiture, d'abord ils sont trois et l'école est un peu de l'autre côté (7) ;
 D'abord la voiture ça n'emmerde, ça me coûte cher et puis il y a le côté environnemental qui, pour moi, est important dans ma démarche aussi (36) ;
 Ouais, c'est un choix plutôt, ouais. [...] Bon, il y a une partie de choix, mais qui est quand même influencée aussi par le fait que la frontière est bouchée le matin et que je n'ai pas de place de parking sur mon lieu de travail. Est-ce que je changerais pour autant ? Je n'en sais rien. Mais, par contre, je ferais peut-être une alternance de temps en temps (37) ;
 J'aimais bien, une fois par semaine, alors que j'avais 45 minutes de route pour aller à mon travail avant, y aller en voiture parce que ça me changeais un peu la manière de me rendre au travail et dans mon organisation professionnel et privée j'aimais bien prendre la bagnole parce que je pouvais passer tous mes coups de fils (38) ;
 C'est juste vraiment une question pratique quoi, parce qu'ici je ne peux pas passer un coup de fil tu vois [...] et, une fois que je rentre chez moi [...] t'as jamais vraiment le temps de parler. Le matin, par contre, quand je partais en voiture, je c'est que j'avais un autre pote qui était sur la route aussi, ça me faisais plaisir de l'appeler une fois par semaine, une fois tous les 15 jours (39) ;
 En fait, en transport en commun c'est comme en voiture t'es quand même dans une bulle, malgré tout. Tu n'as pas les sensations extérieures : ni de chaud, ni de froid, ni d'odeurs, ni, ... voilà quoi. Et la voiture ça me pose le même problème. [...] On est parti 3 semaines dans les pays baltes [...] et j'avais une *Citroën Berlingo*, dans lequel on a dormi à l'arrière et on s'est dit : mais en fait on est dans une bulle de métal, quoi, qu'on n'est pas en contact avec les gens. [...] Je ne sais pas si on a rencontré plus de monde parce qu'on était en vélo, mais tu as l'impression d'être vraiment dans l'espace dans lequel t'est venu. Tu sens le chaud, t'as tout quoi, tu sens la pluie, le vent, le soleil. Et ça, ça attise à mon avis, alors, le voyage et la découverte et c'est ça. Pour moi, je ne peux pas voyager en voiture, ce n'est pas un voyage (48) ;
 C'est vrai que pour ça la voiture est quand même fatigante, enfin, pour avoir fait le trajet aussi, en partie, en voiture. T'as beau faire, t'es concentré, tu peux déjà arriver un peu nerveux au boulot, je suis sûr, quoi. Pas stresser mais nerveux, parce que voilà, y a eu un certain embouteillage, parce qu'il y avait du monde, parce que quelqu'un t'as recoupé une priorité que voilà ou tu vois. Ça c'est vraiment, hyper énervant quoi, tandis qu'ici il y a le côté de ce laissé aller pff, voilà quoi. Et si t'as du retard ce n'est pas de ta faute. Il a rarement du retard ici, au contraire de mes lignes d'avant ou j'allais à Bruxelles. Ici, c'est rare que j'ai 5 minutes (54)

Bus

- 1 Donc il y a des fois je dois marcher, mais la plupart du trajet est en bus (5) ;
 Je ne pense à rien (17) ;
 Je ne pense à rien. J'attends juste que le bus parte. [...] Alors des fois il y a des musiques que j'aime bien [...] ou alors des fois on entend parler à la radio (17) ;
 Regarde [...] si il y a quelqu'un que je connais (19) ;
 Même si tous les jours je passe là je regarde toujours quand même comment c'est (31) ;
 Je n'aime pas qu'on envahisse comme ça mon espace ; vraiment qu'on soit très proche de moi [...], si je peux l'éviter, je l'évite (46) ;
 Là, quand même, je trouve qu'on a réussi. Donc voilà, on a quand même assez d'espace. Tu vois j'ai trouvé mon petit coin. Quand je rentre j'essaie toujours de trouver mon petit coin, où j'aurais mon petit espace (46) ;
 Donc là généralement, ce que je fais beaucoup de fois c'est que j'essaie de lire les journaux des autres [...] ou alors il y a des gens qui viennent avec des *iPads* et ils regardent des vidéos [...] alors j'essaie de regarder aussi (46) ;
 Sur le premier bus que je prends je suis plus focalisé sur l'extérieur parce que aussi, généralement il y a moins de gens [...] et là comme il y a plus de gens et qu'on est vraiment dans cet espace confiné je regarde vraiment qui est-ce qui est autour de moi, les gens qui sont autour de moi (47) ;
 J'essaie de m'informer en lisant les journaux des autres [...] et j'essaie de lire aussi pour exercer mon allemand (47) ;
 Vu qu'on passe sur un pont, je regarde dehors (47)
- 2 Oui, je le fais parfois [courir pour attraper le bus]. Quand je le vois et quand il m'attend pas je suis assez frustrée (27) ;
 Je pense que ça dépend. D'une part où tu vas, et si tu as qu'un trajet à faire ou deux trajet à faire ; si tout est lié, donc si tout reste décalé si tu rates un bus (28) ;
 Mais là où je cours vraiment, c'est quand je sais que j'ai déjà fait une partie du chemin (29) ;
 Oui, je regarde les gens ou je lis. Oui, j'aime bien regarder les gens dans le bus. Mais si, par exemple, c'est une super belle journée avec un grand soleil et tout, je regarde dehors (35) ;
 Et les bus ici ils ne sont jamais trop plein non plus (44) ;
 Les bus ici ils sont surchauffer ! (46)
- 3 C'est le moment où je parle à d'autres gens que je connais (14) ;
 Je trouve que le bus, les transports en commun, me permettent des contacts sociaux différents que je n'aurais pas si j'allais prendre la voiture (14) ;
 Avec le trajet en bus, de porte-à-porte, je mets une heure (16) ;

- Avec les bus je suis limitée aux horaires des bus (16) ;
 J'aime écouter la radio, j'aime écouter les nouvelles (17) ;
 Pour moi le trajet du bus est surtout pour écouter les nouvelles (17) ;
 Alors ça c'est un autre privé positif pour moi de prendre le bus. C'est que je suis complètement détendue, je m'en fous du trafic, je m'en fous des feux rouges, je m'en fous des autres conducteurs, je m'en fous des conditions météo, je fais entièrement confiance au chauffeur du bus et ça c'est vraiment, aussi, un aspect positif à ne pas négliger parce que l'on dit toujours qu'on n'a pas de stress quand on prend le bus. On a un autre stress parce que l'on doit être à l'heure pour prendre le bus, mais une fois que je suis dans le bus je lâche complètement, donc je ferme les yeux, je mange, je regarde, mais je ne fais pas du tout attention au trafic. Je me dis que de toute façon le bus va être en retard, je me dis que de toute façon, je le sais, donc je sais que j'arriverais au bureau à 8h30, plus ou moins dix minutes. De toute façon je ne peux rien faire, donc prendre le bus m'apprend à être plus détendue, c'est-à-dire, il y a des choses sur lesquelles je n'ai pas d'influence, alors ça ne sert à rien de s'énerver (26) ;
 Voilà, je commence ma journée avec ce trajet [...]. Parfois mes premières paroles du matin c'est en disant bonjour à d'autres personnes dans le bus (31) ;
 Oui et souvent, ici, le bus est à l'arrêt, à cause de la densité de trafic et c'est ici qu'en général, j'observe les voitures qui passent à côté du bus. On a une très belle vue des voitures dans le bus (33) ;
 Donc je regarde les personnes (34) ;
 Et en voiture tu dois être concentrée tous le temps, alors qu'ici dans le bus je lâche (50) ;
 Je parlais de l'espace privé tout à l'heure, mais c'est surtout un espace privé concernant le bruit et l'odeur (51) ;
 Donc parfois je prends consciemment la décision de fermer le sens de l'ouï. Mais ça je n'arrive pas ; je ne peux pas le faire avec le nez. Donc, l'odeur je suis livrée à l'odeur des autres et ça, ça parfois ça me dérange (51) ;
 On respire tous le même air. Tu peux fermer tes yeux, tu peux fermer tes oreilles, mais tu ne peux pas fermer ton nez. Mais quelque part ça me rends aussi plus humble et plus tolérante. Parfois, je me dis le bus c'est un environnement micro, enfin, où parfois j'extrapole vers l'univers macro quoi, je veux dire, sur la terre on respire tous le même air aussi (52) ;
 Oui et donc prendre le bus ça m'oblige à être plus respectueuse en vers d'autres personnes (53)
- 4 Oui, oui. Et faire d'autre chose en bus non. J'aime aussi regarder le paysage passer et de me mettre aussi un peu dans cet état de rêve ou de *daydreaming* (18)
- 5 Et aussi, ça c'est bien aussi, de temps en temps comme je travaille dans la bibliothèque ou dans les archives je prends le bus, parce le bus de Saarbrücken au Luxembourg c'est super, c'est une heure quinze. Je ne suis pas plus rapide avec la voiture (16) ;
 C'est pour ça que je dis que je suis toujours tranquille quand je peux travailler dans la bibliothèque parce que comme ça tu gagnes le temps parce que dans le bus tu peux profiter, tu peux lire, tu peux même dormir si tu n'as pas dormis assez (18) ;
 Oui, surtout tu les revois ! Comme ça tu commences à partager un peu aussi la vie des frontaliers. Tu parles avec les yeux aussi parce que à un certain moment tu vois les gens plusieurs fois et tu dis bonjour même si tu les connais pas parce que tu sais ; tu as une solidarité parce que tu sais que tout le monde est dans la même situation, on doit faire le trajet mais on a choisi de le faire aussi (53) ;
 De temps en temps si t'arrives dans le bus et tu ne trouves pas de place pour t'asseoir et tu dois redescendre, mais ça je n'ai jamais eu heureusement, là peut-être ça me gonfle. De temps en temps oui, bien sûr, parce que le bus de six heures ou sept heures le matin il est rempli alors tu n'es jamais toute seule sur les deux chaises, tu es toujours avec quelqu'un. Mais non, c'est humain je trouve. C'est aussi un peu aussi comme dans l'université, de temps en temps tu remarques que les étudiants sont là, parce que, excuse-moi, ça pue, ça pue l'humain (57) ;
 Non, voilà on est tous là, ça ne me gonfle pas du tout. Comme j'ai dit ça change (58)
- 6
- 7 Eu adoro andar de autocarro porque ponho o meu mp3 e farto-me de cantarolar e eu viajo muito quando estou a ouvir uma música de que gosto muito. [...] Mas é assim, aqui é muito longe, o meu trabalho da minha casa e não sei se teria paciência todas as manhãs de vir de autocarro (76) ;
 [Não teria paciência por causa] da mudança de autocarros, chateia-me. De manhã não gosto de andar com *stress*, gosto de ir para o meu trabalho descansada (78)
- 8 En bus, j'étais quand même un petit peu loin, c'était un peu plus relax parce que je prenais mon téléphone, je lisais l' *Essentiel*, le journal ici au Luxembourg. Et voilà, c'était un petit peu plus relax. Là, voilà, c'est à côté mais ce n'est pas parce que c'est à côté que c'est moins de stress quand même (27) ;
 Un moment relax, exactement. Et, en plus là je me force d'aller à 7h30 alors qu'avant je partais à 7h40 exactement, tu vois,... Et donc le bus il arrivait ici, il mettait 20 minutes, donc à 8h, oui à 8h j'étais au travail. Donc en fait, c'est vrai que c'est 20 minutes, ce laps de temps de 20 minutes ça me laissais le temps quand même de souffler (28)
- 9 Eu gosto de andar de autocarro. Tranquila. Eu às vezes até durmo! Durante o inverno durmo este bocadinho até à gare. Eu gosto de andar de autocarro. Por acaso é uma das coisas que acho que é tranquilo, é cómodo, é seguro (13) ;
 Quer-se dizer, quando vemos que o "bus" está muito atrasado para apanharmos o outro é enervante, vermo-nos nas filas de trânsito, pronto. Mas prontos, também temos os carros ligeiros na mesma situação que têm que esperar (14) ;
 Também há esta parte que é tranquila, principalmente à noite, já tenho dormido um bocadinho e vejo pessoas que até risonam (16) ;
 Às vezes meto conversa ou tento conversar com outras pessoas e as pessoas não me dão conversa nenhuma, fecham-se nelas. [...] Às vezes, pronto calho em encontrar assim alguma pessoa no autocarro que eu meto conversa. Ela fica toda contente ou ela mete conversa comigo eu também fico toda contente, sabe bem, vimos a conversar, é bom porque ficamos mais leves (30) ;
 Eu adormeço só quando é o retorno para a noite, às vezes que durmo um bocadinho passo pelo sono, aquilo não é bem dormir. Como não tenho nada para fazer, pronto. E quando não estou a dormir estou a pensar o que vou comer, o que vou fazer amanhã, como é que eu me vou orientar (35) ;
 Normalmente estou a pensar como será o trabalho, se vou encontrar a patroa em casa, se ela está bem disposta (36) ;
 E quando eu, às vezes, penso assim: aih hoje custa-me tanto a levantar, sobretudo no inverno para ir trabalhar e para apanhar o autocarro, sair de casa. Depois chego ao autocarro, vejo o autocarro cheio de gente e eu penso assim: pronto não sou só eu, toda a gente tem que ir para o mesmo, uns para uns lados, outros para os outros, depois fico mais feliz por causa disso, é diferente prontos (47) ;
 Exacto [é sentimento partilhado]! Ou vão as crianças à escola, que é o dever deles, é o trabalho deles, e as pessoas adultas vão para um lado e para o outro, pronto (48) ;
 Exacto! É, é, é o facto de, prontos, de nós entrarmos, prontos, dentro do autocarro e vemos cheio de gente que lhe custa levantar como eu não é? E vai para o mesmo. Isso já me alivia mais (49)
- 10 Putain, oui maintenant c'est la pluie merde. Ça m'arrive vraiment très, très rarement de prendre le bus, sauf quand il pleut très fort ou quand c'est la neige quoi. Là il pleut bien quand même (56) ;
 En fait, de nouveau, c'est comme les embouteillages, ça m'énerve de prendre le bus. Si il y a plein de monde, tout le monde attend et on est serrés je dis : alors j'aime autant être tout seul sur mon vélo, tu vois. Non mais ici j'ai la chance d'être dans un milieu, finalement, qui est bien loin de la

finance et de la banque (59) ;

Je passe avec le vélo, j'arrive de l'autre côté du parc, je traverse le parc, c'est super gaie parce que, justement comme on parlait, des odeurs et du changement de température et tout ça, souvent il fait plus frais ou plus chaud selon, et puis alors j'arrive là au coin et j'ai la gare de vélo qui est juste à côté. Ça c'est génial (66) ;

Ici je fais le plus court pour me rendre au bureau quand je prends le bus. En fait, là on a pris un bus n'importe lequel mais je sais que il y a le 6 et le 12 qui s'arrête à l'endroit où on voit là-bas [il pointe], donc il y a encore plus proche mais alors il fallait attendre, j'ai regardé, il fallait attendre 7 minutes (67)

Train

1

2

Mais moi, honnêtement je préférerais, quand même, prendre le train (12) ;

Parce-que même si c'est agréable de prendre le train le matin et tout, tu peux lire, une heure et demi c'est vraiment, ... !! (14);

Je commence à lire. Je lis mon bouquin et parfois je feuillette un peu [...] l' « Essentiel » et il y a un truc que je lis tous les jours, c'est *Mafalda* ! (67) ;

Et parfois quand j'ai oublié mon bouquin je fais des *sodokus* dans l' « Essentiel » [...]. À une époque ce que je faisais aussi c'était lire les titres (68);

Je fais rarement attention pour voir si il part à l'heure (76) ;

Et puis, normalement, quand je suis dans le train, si je suis en train de lire, de toute façon je ne fais pas attention (78)

3

4

5

Mais pour aller à Walferdange ça c'est autre chose, parce que c'est pour ça que je ne prends pas le bus. Juste pour aller à Luxembourg c'est parfait, mais tu rates le train pour aller à Walferdange alors t'attends plus presque une demi-heure ! (16)

6

7

8

9

10

Mais c'est vrai que, malgré tout, le train, il y a un côté où tu n'as pas la maîtrise de ton trajet complètement et donc c'est cool parce que voilà quoi : t'es dans le train ! (11) ;

Moi je lis tous les matins parce que c'est le moment où je suis le plus concentré de la journée donc je lis plutôt des trucs ; des bouquins de société en mutation (11) ;

Oui, je prends toujours mon bouquin. Le soir jamais, le soir je suis plutôt : soit je lis une connerie justement, ou bien alors j'ai la chance de pouvoir m'endormir très, très vite, donc ici on a 18 minutes de train donc j'arrive à m'endormir en 18 minutes, enfin, complètement déconnecter ; pas toujours m'endormir profondément mais où je sens que je suis partis quoi et ça, ça me recharge pour la soirée (19) ;

Très, très peu [regarder l'extérieur], assez bizarrement (20) ;

J'avais 1h15 de train le matin et 1h15 le soir et donc c'était mon bureau quoi, vraiment ! Donc j'avais mon pc, mes documents et je me mettais jamais sur un place de quatre, je me mettais toujours sur une place de deux, comme ça j'avais deux tablettes et voilà. Et j'aimais beaucoup ça parce que je n'avais pas de réseau GSM et pas de connexion internet et donc de nouveau un peu dans la dynamique de dire : bon, ok, c'est des heures, le matin, comme ça, qui étaient précieuses parce que je faisais des trucs où j'avais besoin de concentration (20) ;

Donc ouais, mes pensées : j'aime beaucoup la nature, etc., j'aime bien faire des photos, ici ça m'arrive rarement de lever la tête, mais quand je la lève, ... Bon je suis très amoureux de ma province ! Bon, ici on passe au Grand-Duché mais je me dis : putain on habite quand même une belle région, tu vois. Et surtout, avant je prenais le train plus top, alors qui a des belles lumières. Quand tu prends un train vers 7h30, un truc comme ça, surtout en hiver, il y a des lumières magnifiques et tu dis : putain, t'as envie de péter la vitre, d'arrêter et de prendre des photos (21) ;

Donc, oui, les trucs que je lis, bon, ils sont pour moi, mais justement, pour le moins, ils sont aussi dans une dynamique de reconversion professionnel, etc. donc je lis des trucs qui m'intéresse à titre personnel et aussi professionnel quoi (22) ;

Voilà, je lis ça, maintenant tous les matins, je prends des notes et ça me demande de la concentration, mais j'aime vraiment bien. Si j'avais encore un trajet d'une heure, je lirais une heure, tu vois (30) ;

Ici, c'est plus le rapport alors au plaisir en disant : bon, ok, ma journée de boulot est fini, nickel, je retourne, je peux m'endormir 10 minutes ou, nickel, je pars, je vais pouvoir continuer mon bouquin qui me passionne, tu vois. Donc ce sont des zones tampons de passe-temps (35) ;

Et j'ai jamais été stressé, même avant dans mes trucs, j'ai jamais mal dormi. Mais avant je pensais beaucoup à mon boulot et ici, quand je sors, j'y pense plus, voilà, quoi. Et si j'y pensais, ça ne me dérangeais pas! [...] Mon focus il est ailleurs et je l'entretien par des formations, je l'entretien par mes lectures le matin et tout le reste, mais voilà quoi (52) ;

Ça c'est vraiment, hyper énervant [voiture] quoi, tandis qu'ici il y a le côté de ce laisser aller pfff, voilà quoi. Et si t'as du retard ce n'est pas de ta faute. Il a rarement du retard ici, au contraire de mes lignes d'avant ou j'allais à Bruxelles. Ici, c'est rare que j'ai 5 minutes (54) ;

Alors c'est bon [il se lève]. Je quitte le wagon le dernier, ça m'arrive souvent parce que je fini mon chapitre, ou bien je fini mes notes ou au moins ma phrase (56)

Metro

1

2

3

4

5

6
7
8
9
10

Eu, quando estive em França, raramente andava de autocarro. Eu, todos os dias, apanhava o metro, todos os dias, para ir de um lado para o outro. Tinha, portanto, bocas de metro logo ao pé da minha casa, onde eu habitava. Então o metro vai para todas as direcções. Aquilo, no princípio, meteu-me um bocado de confusão porque aquilo é tudo subterrâneo mas depois habituei-me e passei a gostar (52) ;
É cómodo, acho que é seguro (53) ;
São mais caladas as pessoas, nem a boca abrem, lá, lá! É esquisito, é. Vão a ler. Lêem muito! Os franceses lêem muito, andam sempre com o livro atrás ou as revistas e não falam. Lá também tem de se respeitar muito o silêncio. Normalmente, não se deve falar ao telemóvel (54) ;
Fui lá agora há dois anos, fui lá. Passei lá três dias com o meu irmão e a minha cunhada e então andamos a matar saudades, do metro! Andamos sempre de metro! O meu irmão comprou uma caderneta de *tickets* e então andamos (55)

Allée (trajet maison-travail)	Retour (trajet travail-maison)
<p>1 Bien, là on commence le trajet, il n'y a rien à dire (1) ; Donc, je descends les escaliers comme tout le monde (2) ; Le matin je ne pense à rien, j'image un peu ce qui se passe dans ces foyers (10)</p>	<p>Puis après je me dis : bon voilà encore une journée, demain ça sera encore une journée où je passerais ici et je la verrais [la fille] (35) ; Et puis des fois, le soir quand je passe pour partir à la maison, sans le vouloir, je regarde et je vois qu'elle est encore là et je dis : oh, la pauvre, elle est encore au travail et moi je pars déjà, je rentre chez moi (36)</p>
<p>2 Et voilà, on sort de la maison et on marche (1)</p>	<p>La seule chose où j'ai l'impression de perdre du temps effectivement, c'est plutôt en fin de journée, quand je vais prendre le train à Esch et qu'il y a un quart d'heure de retard ou dix minutes de retard. Tu attends déjà tout ce temps-là et puis te ne peux pas faire grande chose dans la gare, parce que tu ne sais pas quand il vient (39) ; Tu veux rentrer chez toi, il fait nuit. Mais sinon j'essaie toujours de voir les choses positives aussi du trajet (40)</p>
<p>3 Ma première pensée c'est toujours d'apprécier dehors (5) ; Le matin c'est toujours comme ça : un peu pressé (6) ; Souvent je suis la première à faire des pas dans cette neige fraîche alors ça me fait beaucoup de plaisir (7) ; Voilà, je commence ma journée avec ce trajet [...]. Parfois mes premières paroles du matin c'est en disant bonjour à d'autres personnes dans le bus (31)</p>	<p>Mais c'est surtout aussi souvent le soir en rentrant que je réalise qu'il me semble que parfois j'ai besoin de cette demi-heure de trajet pour me reposer après une journée de travail chargée (48) ; [Je laisse de côté la vie professionnel] surtout après le rond-point il y a moins de trafic à nouveau et en général là ça roule, alors qu'avant il y a beaucoup d'arrêts, de feux rouges (49) ; Je vais prendre [en photo] cet arbre-là. Pourquoi ? Parce que pour moi, cet arbre-là, c'est le gardien du parc et donc le soir, quand je sors du parc je le salue, je lui dis au revoir, et le matin quand je rentre dans ce parc j'essaie de le saluer aussi. Mais là bon, je n'y pense pas toujours (64)</p>
<p>4 Le matin, d'habitude je pense beaucoup à ça, par rapport à mon encrage ici dans la région (7) ; D'habitude j'ai assez de temps. J'aime bien les matins (9) ; Ce n'est pas un gaspillage de temps, c'est surtout que le trajet de retour c'est nécessaire pour mettre un peu la distance et là [l'allée] aussi c'est un peu une préparation au travail (16) ; Le matin c'est un peu comme si tout était nouveau donc il n'y a pas encore beaucoup de choses qui se sont passé pendant la journée (22) ; Maintenant, au Printemps, il y a le soleil qui se lève ici à Leste ; on dirait un peu comme aller au cinéma (27)</p>	<p>Ce n'est pas un gaspillage de temps, c'est surtout que le trajet de retour c'est nécessaire pour mettre un peu la distance et là [l'allée] aussi c'est un peu une préparation au travail (16) ; Pendant la journée il y a beaucoup de choses qui surgissent et qui doivent être faites et puis je pense que je suis moins à l'aise pendant le trajet de retour parce qu'il y a encore beaucoup de choses qui doivent être faites (22)</p>
<p>5 Non [les feux rouges ne m'ennuient pas] Quand je commence ça va (7)</p>	<p>Quand je roule de l'autre côté et je sors ici – parce que là tu as quand même qu'une voie, tu vois –, je me sens déjà à la maison, même si c'est que la moitié, quand je rentre. [...] Pour moi c'est bon, derrière c'est le Luxembourg et je n'ai pas eu de bouchons, je n'ai pas eu de problèmes, alors je suis tranquille, maintenant je sais que c'est rouler jusqu'à la maison (60) ; De temps en temps je suis vide aussi, quand je rentre. De temps en temps tu es tellement fatiguée que tu vides. C'est pour ça que j'ai dit qu'en rentrant je ne peux pas écouter les reportages, des trucs, de la même façon que le matin, comme je ne le fais pas les soirs de la même façon (68)</p>
<p>6 Le matin oui, on a de la chance de partir en dehors des heures de pointe (7) ; Moi je parlais du principe : dès que je suis levé le matin je suis levé ! Donc je me lève à 5h, à 4h ou à 2h [...] pour moi c'est égale (15) ; Moi j'aime être tranquille [...], ce n'est pas la course (18) ; Il faut [aller au travail] [...] après c'est une hygiène de vie (21)</p>	<p>[...] On a que huit heures à passer tranquillement à la maison, mais encore si on arrive à les passés quoi. C'est pour ça que je dis : il faut encore se débrouiller pour partir avant (63)</p>
<p>7 Então vamos lá, vou fazer a inversão de marcha. Começa logo pela manhã (3) ; Eu chego sempre atrasada dez minutos, mas pronto (8) ;</p>	

Descontraí-me olhar para o verde, ver o sol de manhã. [...] Andar isto tudo e começar a pensar (70)

- | | |
|--|---|
| <p>8 Çà fait huit mois [que je fais ce trajet] toujours, toujours (8) ;
Alors là je marche (9) ;
Alors ici aussi j'en ai marre, parce que des fois je suis stresser et je suis obligé d'attendre ici au feu rouge que toutes les voitures passent (12)</p> | <p>Là, voilà, ce n'est pas parce que c'est à côté que c'est moins de stress quand même (27) ;
Donc, en fait, c'est vrai que c'est vingt minutes [avant, en bus], ce laps de temps de vingt minutes ça me laissais le temps quand même de souffler (28)</p> |
| <p>9 Olha, estou a sair de casa, estou a iniciar o meu dia de trabalho como normalmente todos os dias (1) ;
Quando saio de casa normalmente saio sempre a horas (10) ;
Normalmente estou a pensar como será o trabalho, se vou encontrar a patroa, se ela está bem-disposta (36)</p> | <p>Esta parte [andar de autocarro] é tranquila, principalmente à noite, já tenho dormido um bocadinho (16) ;
Vêem-nos [os motoristas] chegar à paragem e eles arrancam e sabem que isto é um percurso grande e que só daí a três quartos de hora temos outro à noite (19) ;
À noite são três quartos de hora [a espera entre autocarros] (21) ;
Eu adormeço só quando é o retorno para a noite, às vezes que durmo um bocadinho, passo pelo sono, aquilo não é bem dormir. Como não tenho nada para fazer, pronto. E quando não estou a dormir, estou a pensar o que vou comer, o que vou fazer amanhã, como é que me vou orientar (35)</p> |
| <p>10 Comme tu vois, le départ c'est toujours un petit peu vite la course parce que je préfère passer un max de temps au petit-déjeuner, en famille, que dans le trajet, donc je pars toujours assez rapidement et j'ai toujours mon GSM où je regarde mon heure quand je quitte (3) ;
Donc je marche toujours assez vite. De toute façon, de manière naturel [j'ai déjà des grandes jambes] mais, en gros, ça me fais toujours chier de louper le train, même si on en a souvent, en principe (4)</p> | <p>Le soir jamais [je prends mon bouquin], le soir je suis plutôt : soit je lis une connerie justement, ou bien j'ai la chance de pouvoir m'endormir très, très vite [...], enfin, complètement déconnecter ; pas toujours m'endormir profondément mais où je suis partis quoi, et ça, ça me recharge pour la soirée (19) ;
Par contre pour le retour je gagne parce que ça descend du bureau, c'est en déclive. Bon, de un ça descend et je pédale toujours très vite parce que je suis en retard pour prendre mon train (62)</p> |

Beau temps	Temps moche
1	Oh là ! Il faut peut-être ne pas aller par ici, parce que ça va encore glisser. On va par là [il pointe vers la route]. Donc voilà, on s'adapte (8)
2 Mais si, par exemple, c'est une super belle journée avec un grand soleil, je regarde dehors (35) ; Ce que j'aime bien, je me souviens toujours, c'est la première fois quand j'ai fait ce trajet, voyage, c'était mon premier entretien chez G. et il avait neigé, alors tout était blanc et il avait un grand soleil et le trajet était magnifique ! (84) ; Je remarque quand même quand il fait beau, je regarde quand même beaucoup plus dehors (87)	Sinon, s'il faisait moche, s'il pleuvait, je prenais le bus (5) ; En Hiver, il y avait beaucoup de neige ici, et là tu te concentrais vraiment sûr ton chemin. Quand il y avait encore de la neige t'étais vraiment concentrer sur ton chemin que tu faisais sûr là où tu marchais (7) ; Donc là t'es clairement triste, tu es super concentrée, en fait, sur le chemin en lui-même (8) ; Je pense que ça dépend des journées aussi. Une journée comme celle-ci, assez couverte, rien n'est très beau à voir, donc je ne regarde pas forcément (34)
3 Quand je mange, maintenant qu'il fait claire, je regarde l'extérieur surtout, mais en Hiver, quand il faisait encore noir je me concentre sur mon repas (21)	
4 Je pense que c'est assez bien parce qu'il y a toujours le soleil. Bon, pas en Hiver parce que là c'est obscur, mais maintenant au Printemps il y a le soleil qui se lève à Leste, donc c'est un peu comme aller au ciné (27)	Ça crée toujours un peu de stress, il y a de la neige et du dégel (25)
5 De temps en temps quand, comme j'ai dit, j'aime bien ce que la radio me raconte, j'aime bien les histoires, j'aime bien la musique et si il fait comme ça [elle pointe vers l'extérieur pour parler du temps qui fait] là j'aime bien, avec mes lunettes de soleil, je suis sur la route, de temps en temps j'ai mon café avec moi et là je me fait un peu : ouais, c'est cool [elle fait semblant qu'elle mets le bras en dehors de la fenêtre] ! [...] Mais ça marche pas de l'allumer quand tu veux, ça arrive que ça devient comme ça et surtout pas l'Hiver : quand tu pars et ça fais noir et tu as toujours les problèmes neige, glace, n'importe quoi (51)	Mais surtout le Printemps parce qu'il pleuvait sans arrêt ! Et là c'est dur. Mais là maintenant comme il fait beau ça fait plaisir (52)
6	C'est un petit peu sympa [les forêts] sauf que quand il fait nuit il faut faire attention, des fois on a le passage d'animaux sur la route (50)
7 Adoro o sol pela manhã, faz-me muito bem ! (26) ; Eu acho que as pessoas aqui não estão habituadas ao sol. Eu sou uma pessoa que precisa de sol para viver (28) ; Faz-me bem sair de uma estrada cinzenta e depois ver que o sol está ali à minha espera, adoro ! (49) ; Adoro quando o sol bate me mim (60)	Apanhei muita chuva, muitos dias cinzentos, aqui apanhamos muitos dias cinzentos (27)
8 Et lui aussi [monsieur handicapé], voilà, depuis qu'il fait beau, tous les jours, on le croise (20)	
9 No verão ainda vá que não vá [esperar pelo autocarro], mas durante	É, muita gente aqui, sim [não conversam]. Sobretudo no inverno, as pessoas

o inverno, com neve e tudo ! (20) ;
 Normalmente, quando está bom tempo, quando eu venho de Bridel, em vez de descer acolá abaixo, desço aqui em cima e depois faço este bocado e é um quarto de hora que eu já contei a andar bem, bem, um quarto de hora, faço isso (38) ;
 Não [fui para o quiosque], porque hoje está bom tempo, gosto de estar cá fora, gosto de estar aqui (64)

pumba ! Com o gorro, com as luvas, com os casacos, ninguém fala com ninguém ! (32) ;
 Atravesso a estrada para o outro lado e vou para ali para dentro do quiosque da gare, porque está muito frio e então quando faltam assim uns dez minutos é que eu venho para aqui (63) ;
 Quando está mau tempo é que vou para lá [para o quiosque] (65) ;
 Agora fizeram aqui esta paragem porque antes não havia aqui nada, tínhamos que estar aqui ao frio e à chuva (65)

10

Putain, oui maintenant c'est la pluie merde ! Ça m'arrive vraiment très, très rarement de prendre le bus, sauf quand il pleut très fort ou quand c'est la neige quoi. Là il pleut bien quand même (56)

Répétitif/Routine	Changements/Modifications
<p>1 Généralement j'arrive à bien gérer mon temps, je suis habitué à prendre ce bus et à faire ce trajet donc je sais un peu près combien de temps je prends pour faire ce trajet (12) ; Oh non, on a pris ma place. Ce sont des petites habitudes que l'on créés comme ça (20) ; Après je me dis : bon voilà encore une journée, demain ça sera encore une journée où je la verrais (35) ; Je pense qu'une routine c'est nous qui la crions et c'est rassurant (37) ; Notre routine [...], tous les jours un peu près la même chose, je pense que ça nous rassure parce qu'on est habitués, donc on sait comment réagir (37) ; C'est toujours le même trajet, c'est quelque chose de super répétitif, même si tu as tous les jours des choses différentes qui se passent (83)</p>	<p>Dernièrement c'est un peu habituelle parce qu'on a eu beaucoup de neige, mais c'est vrai que ça change un peu le décor, enfin tout est blanc, parfois on remarque des choses que l'on ne remarque pas souvent (7) ; Ça ralenti le trajet [la neige] parce qu'il faut qu'on apprenne tout ça d'une nouvelle façon (8) ; Il faut peut-être ne pas aller par ici, parce qu'on va encore glisser. On va par là. Donc voilà on s'adapte (8) ; Même si c'est un voyage récurant, si c'est devenu une routine, des fois il y a des choses nouvelles qui se passent, des gens nouveaux que je vois (13) ; On voit des personnes différentes, le chauffeur est différent, les circonstances aussi : des fois il neige, des fois il ne neige pas, des fois il pleut, des fois pas (14) ; Quand je rentre dans le bus et que je vois que ma place est prise, bien alors je me dis : Bon, quelle place je vais choisir ? Qu'est-ce qui me reste alors que tout le bus est vide (21) ; Quand il y a quelque chose qui casse ou qui interrompe ta routine, des fois ça peut créer des changements que l'on n'aime pas (37) ; Quand quelque chose n'arrive pas comme d'habitude là ça nous prend par surprise, on ne sait plus très bien comment réagir (37) ; Quand il y a quelque chose qui casse cette routine, qui est différent dans la routine et bien j'essaie de deviner (51) ; Le trajet allait être complètement différent [si on déménageait], donc ça casserait ma routine. Je devrais recréer toute une autre routine, tout un nouveau paysage (55)</p>
<p>2 C'est toujours le même trajet, c'est quelque chose de super répétitif (82) ; Tu as quelque chose de vraiment quotidien, même si tu as toujours des choses différentes qui se passent (83)</p>	<p>Et maintenant on fait un autre trajet. Maintenant, en fait, on va prendre un bus là où il y a un train qui s'arrête normalement mais on ne peut plus prendre le train parce qu'ils sont en train de faire des travaux [...], on met un peu plus longtemps (6) ; En Hiver, il y avait beaucoup de neige ici et là, tu te concentrais vraiment sur ton chemin [...], sur là où tu marchais (7) ; Mais parfois je sais que ça ne sert à rien de courir, donc je change mes plans [...]. Donc, soit je cours pour attraper le bus, soit je reste encore chez moi et je fais des trucs pour que je parte plus tard (29) ; Honnêtement, je suis super contente [de ne pas avoir à faire le trajet la prochaine année] et puis aussi, depuis, les trajets deviennent de plus en plus « uau » (110) ; Ça ce n'est pas super agréable [l'entrée du bâtiment], mais ça dépend des jours aussi. Maintenant ça le fait beaucoup moins parce que j'ai la fin aussi devant (129)</p>
<p>3 D'habitude il n'y a pas autant de voitures (10) ; En général, il y a des constantes dans le comportement des autres personnes et ça j'aime bien observer, ça m'amuse quand il y a une déviation de ces constantes, ça m'incite à inventer des histoires, à m'imaginer des histoires, à m'imaginer des explications (29) ; C'est intéressant parce que je me pose la question effectivement si les gens me repèrent aussi. Et, s'ils me repèrent, s'ils me reconnaissent, le fait que je mange (29) ; Je le vois [le trajet] comme répétitif, mais répétitif pas du tout dans le sens négatif, pas du tout dans un sens ennuyant mais plutôt dans le sens d'une constante, une constante dans ma vie, donc quelque part ça me rassure. Donc c'est répétitif oui, mais dans le sens rassurant (31)</p>	<p>Ce n'est pas normal qu'il y ait autant de voitures, donc je me dis que ici probablement le bus va arriver en retard (9) ; J'ai repéré cet arbre et je l'observe. J'observe comment il évolue d'une saison à l'autre (11) ; Et je me dis : si jamais je en pouvais plus prendre mon petit-déjeuner dans le bus ça me dérangerait beaucoup (29) ; Je ne devais pas faire attention à ce que je mets comme chaussures, comme veste, parce que, de toute façon je faisais de garage à garage (43) ; Donc le moyen de transport utiliser pour faire le trajet domicile-travail a une influence aussi sur le code vestimentaire (44)</p>
<p>4 C'est quelque chose [ce trajet] d'assez automatique (26)</p>	<p>J'aime [...] regarder les paysages changer au cours des saisons (10) ; Oui ça change [entre l'allée et le retour] parce que le matin c'est un peu comme si tout était nouveau donc il n'y a pas encore beaucoup de choses qui se sont passées pendant la journée. Pendant la journée il y a beaucoup de choses qui surgissent et qui doivent être faites et puis je pense que je suis un</p>

- peu moins à l'aise pendant le trajet de retour parce qu'il y a encore beaucoup de choses qui doivent être faites (22)
- 5 C'est répétitif. De temps en temps j'ai toujours mes phases de quand j'ai marre. Quand je dis : maintenant c'est bon, j'arrête, je jette le boulot même si ça me plaît beaucoup, et là j'essaie de trouver des solutions de changements, des trucs, mais c'est répétitif et ça reste répétitif (42)
- 6 Ouais, on voit toujours la même chose, hormis les gens qui sont sur le trottoir, quoi. Sinon, non, c'est toujours la même chose. Il y a des petites modifications, des travaux et des aménagements fait mais pour la sécurité, on va dire (49)
- 7 É sempre o mesmo trajeto. Às vezes eu mudo porque tenho de ir a algum cliente, quando tenho clientes logo de manhã (30) ; É verdade que muita gente me diz : ai a gente vê sempre verde, chega a um ponto que chateia, mas é assim, se eu for a estar a pensar no mar, volto já para a minha terra. E também quando estava na minha terra pensava sempre na praia, no mar, que era muito rotineiro. Agora penso no mar, enfim (33)
- 8 Comme tous les matins, alors je passe par là (12) ; Après le feu [...] j'ai la tête qui commence à dire : il faut que tu t'organises comme ça et comme ça, mais bon après ça va, ça vient avec l'habitude (15) ; Exactement, toujours pareil (19) ; Peut-être qu'aujourd'hui on ne va pas le voir [le vieux] mais voilà, c'est toujours pareil, c'est hallucinant (19) ; Ah ouais, ouais, c'est toujours pareil (20) ; Mais c'est bizarre parce que je vois toujours, tu vois, toujours, les mêmes trucs (21) ; C'est les éléments qui se répètent ! À chaque fois ça quoi (22) ; C'est répétitif. Pourquoi c'est répétitif ? [...] C'est répétitif parce que voilà, le bus, les mêmes personnes, tu vois, l'handicapé ! Eh, voilà ! C'est toujours, toujours pareil (23)
- 9 Olha, agora estou a sair de casa, estou a iniciar o meu dia de trabalho, como normalmente todos os dias (1) ; Já conheço muito bem a paisagem, de todos os dias ver sempre a mesma coisa há três anos, já nada me admira, não estou admirada com nada (6) ; Não [não fico admirada], eu já passei isto "n" vezes, que já nada me diz nada ! Tudo igual, tudo igual, tudo igual ! (37) ; É rotina é, ya, ya. Aqui é todos os dias. Todos os dias eu venho aqui, todos os dias ! (38) ; Os percursos que faço diariamente [de autocarro] sei de cor e salteado (52) ; Aquilo [o metro em Paris], no princípio, meteu-me um bocado de confusão [...] mas depois habituei-me e passei a gostar (52)
- 10 C'est évidemment répétitif puisque je le prends un peu près dans la même tranche horaires, à 20 minutes près parce que voilà. Mais je ne le vis pas tellement comme ça. Je dirais, qu'ici, en 18 minutes de trajet, enfin, ça peut être répétitif. Je veux dire, le petit déjeuner, le matin, aussi c'est répétitif mais ce n'est pas pesant donc ça ne paraît jamais comme répétitif, en fait. Un boulot peut être répétitif, enfin, objectivement répétitif, et trouver ça super. (33)
- Le Mercredi soir je reste au Luxembourg, je ne rentre pas, parce que comme ça au moins, je ne fais pas le trajet deux fois par jour. Parce que là c'est dur, quand tu le fais deux fois par jour. [...] Alors ce sont aussi des stratégies pour pas répéter (43) ; Non, voilà, on est tous là [dans le bus], ça ne me gonfle pas du tout [de ne pas avoir mon espace]. Comme j'ai dit : ça change [prendre le bus à la place de la voiture] (58)
- La modification c'est que je me suis rapprocher de mon boulot (1) ; J'ai quand même fais le nécessaire pour pouvoir faire le changement [d'horaires au travail], mais on se heurte à des désaccords et pourtant il y a la majorité qui serait d'accord pour changer, c'est ça le problème (46)
- Acho que no fundo, no fundo, nós pensamos que é sempre igual, mas olho sempre para mais um pormenor, ou mais uma casa, ou mais uma folha (53)
- Là je prends un peu plus de temps parce que je suis obligé de contourner et je ne peux pas passer là (9) ; Parce que c'est fermer (10) ; Tous les matins c'est fermer et tous les jours je suis dégouté parce que le midi je peux passer par là, je peux couper (11)
- Eu nunca apanho este [autocarro], nunca ! Só nas férias (11) ; Não [me incomoda], eu gosto de andar de autocarro (13) ; É engraçado que agora há duas pessoas que vão sempre no mesmo autocarro que eu [...] e que têm a preocupação de tocar sempre. Agora já não vão, sou eu sozinha. E, então, eu é que tenho que estar a preocupar-me para tocar senão vou parar muito longe (61) ; Agora fizeram aqui esta paragem porque antes não havia aqui nada, tínhamos que estar aqui ao frio e à chuva (65) ; Nessa altura era fixe, porque eu vinha sempre com outra senhora [...] mas depois a senhora dona, a minha patroa, mudou-me o horário da semana (73) ; Fiquei muito triste porque nunca mais pude conversar porque nós tínhamos sempre companhia, falávamos uma com a outra (74)
- À partir du 31 Août je vais commencer en mi-temps, c'était comme ça dans le contrat ce qui m'arrange aussi très bien parce que je peux faire plein d'autres choses mais je continuerais à venir en train de toute façon, quoi (36) ; Mais [si j'avais une place de parking sur mon lieu de travail], par contre, je ferais peut-être une alternance de temps en temps (37) ; J'aimais bien, une fois par semaine, [...] y aller [au travail] en voiture parce que ça changeais un peu la manière de me rendre au travail (38) ; Je me suis dit que pendant les vacances je chercherais un autre chemin pour le plaisir de la découverte et justement je m'étais dit que j'allais chercher un autre chemin pour voir si c'était plus rapide et puis, voilà, pour faire autre chose quoi. Bon, voilà, c'est vrai que le Luxembourg, comme je connais que mon trajet, j'aime vraiment bien dire : oh, tiens ! (64)

Répétitif (mêmes personnes pendant trajet)

- 1 Il y a toujours un monsieur et une fille qui viennent, mais par exemple aujourd'hui ils ne sont pas là (19) ; Là dans ce bâtiment aussi [...] au premier étage à l'angle, généralement, quand je passe ici il y a toujours une fille qui est déjà là en train de travailler (34) ; La pauvre elle est encore au travail, moi je pars déjà (36)
- 2 Eux [distributeurs de journaux gratuits] je les plains (60) ; Je trouve quand même que les contrôleurs ici ils sont assez gentils, sympas (91)

- 3 Tu vois, elle, par exemple, elle descend toujours ici parce qu'elle travaille dans cette banque (42)
- 4 Dans cinq minutes il y aura tous les frontaliers de Belgique [...] et ils roulent assez vite donc je préfère être partie avant qu'ils ne viennent (11) ;
Le boulanger qui vient (31)
- 5 Au début c'est vraiment bien parce que j'avais encore un collègue qui habitait aussi vraiment près de moi et il travaillait dans la même unité de recherche que moi, on était sur le même couloir, et là on était toujours ensemble et là j'ai vraiment essayé d'aller que trois fois (43)
- 6 [Une voiture comme la sienne passe et la personne le salue]. C'est comme ça ! C'est une grande famille. Tous les véhicules comme ça sont une grande famille. C'est ce qui est marqué derrière : ceci n'est pas une voiture c'est un art de vivre (65)
- 7 Adoro dizer bom dia aos senhores de manhã, a toda a gente (71)
- 8 Pendant la période scolaire, il y a toujours le même groupe qui attend ici, le même groupe ! Quand je me dis : putain eux ils vont toujours passer, toujours, tu vois, c'est pareil (16) ;
Toujours le même groupe (18) ;
Et là, en principe, on va voir un vieux qui arrive toujours de là-bas [il pointe]. À chaque fois, il arrive, comme ça, à chaque fois. Peut-être qu'aujourd'hui on ne va pas le voir mais voilà, c'est toujours pareil, c'est hallucinant. Tu vois, lui, le vieux, c'est toujours pareil [il pointe]. Et lui aussi, voilà, depuis qui fait beau, tous les jours on le croise [un monsieur handicapé qui passe] (19)
- 9 Olha, às vezes venho nos das dez, normalmente, no autocarro, e vem sempre um senhor [...] e ele deve trabalhar nos escritórios de Kirchberg e ele vem seu tempo todo engravatado e então vem cansado. Ele deve ter para aí uns trinta anos. [...] Parece um bebé a dormir (16) ;
Há uma senhora que viaja sempre no 275 à mesma hora que eu e volta também sempre à mesma hora que eu [...]. Ela é italiana (17) ;
E depois já criamos assim amizades com os *chauffeurs* dos autocarros, alguns (18) ;
Há um que uma vez [...] esperou por mim [...]. Mas pronto, já temos também calhado com alguns que são assim também um bocado estúpidos (19) ;
Eu noto mesmo, que há aqui portugueses que não falam! (33) ;
Ficam diferentes, parece que são *jaloux*, não sei é esquisito. (34) ;
É. E é engraçado que agora há duas pessoas que vão sempre no mesmo autocarro que eu, portuguesas que vão para lá trabalhar e elas é que têm a preocupação de tocar sempre. Agora já não vão, sou eu sozinha. E, então, eu é que tenho que estar a preocupar-me para tocar, senão vou parar muito longe (61) ;
É parvo [o motorista]! É parvo, faz sempre isso! Quando não tem autocarros à frente vai sempre! Este é esquisito (68) ;
Aih, mas nessa altura era “fixe” porque eu vinha sempre com outra senhora. Ela era dos lados de Coimbra, muito simpática. [...] Vinha à quarta-feira de manhã e vinha com essa senhora sempre e nós conversávamos tudo e mais alguma coisa. Ela também tinha duas filhas, mais ou menos da idade das minhas e tal, prontos. E então conversávamos muito (73) ;
E depois há outra que eu, de vezes em quando encontro, que também é portuguesa, que ela de vezes em quando pergunta por mim (74) ;
Esta patroa já me anda a encher (75) ;
Nunca mais foi a mesma [patroa]! Ela era *super* gentil e perguntava-me sempre pelas minhas filhas (76)
- 10 Je prends la première place qui arrive parce que sur cette ligne aussi je connais beaucoup de gens. Enfin, pas mal de monde : il y a mon beau-frère, il y a des potes, il y a des connaissances un peu éloignées, des visages que je connais assez bien parce qu'on s'est croisés justement aux études, enfin. [...] Et donc, moi le matin je ne suis pas trop à discuter [...]. Enfin, ça ne me dérange pas si ça se met comme ça. Il y a des matins où je n'ai pas de problème, mais comme je ne suis pas trop du matin, j'aime bien être seul (27)

Temps utile	Temps perdu
<p>1 Ou alors des fois on entend parler à la radio et ce sont des radios luxembourgeoises ou allemandes, alors j'essaie de comprendre ce qu'ils disent (17) ; J'essaie de m'informer en lisant les journaux des autres. Parfois il y a des gens qui ont des journaux en allemand et j'essaie de lire aussi pour exercer mon allemand (47)</p>	<p>Mais après si, bien sûr, le troisième ou le quatrième sont toujours pleins, donc là bien sûr que je le prends sinon après je perds trop de temps (43)</p>
<p>2 Parce-que même si c'est agréable de prendre le train le matin et tout, tu peux lire, une heure et demi c'est vraiment, ... ! (14) ;</p>	<p>Je n'aime pas trop cette notion de temps perdu. Je pense que tu perds le temps seulement si tu veux vraiment le perdre parce que tu peux utiliser chaque temps en fait pour faire des choses intéressantes. Je pense que ça dépend vraiment de toi Tu peux aussi t'asseoir dans un bus et méditer pendant dix minutes, fermer les yeux et te centrer sur toi même et voilà. Oui c'est claire que : oui bien sûr que je préférerais à l'époque où je mettais un quart d'heure pour aller jusqu'au boulot ! Je préférerais ça que de mettre trois quarts d'heure ! (38) ; Oui, oui. La seule chose ou j'ai l'impression de perdre du temps, effectivement, c'est plutôt en fin de journée, quand je vais prendre le train à Esch et qu'il y a un quart d'heure de retard ou dix minutes de retard. Tu attends déjà tout ce temps-là et puis tu ne peux pas faire grande chose dans la gare, parce-que tu ne sais pas quand il vient (39)</p>
<p>3 J'aime écouter les nouvelles (17) ; Pour moi le trajet du bus est surtout pour écouter les nouvelles [...], je n'ai pas sinon l'occasion (17) ; C'est vraiment, pour moi, le moment de rester au courant de ce qui se passe dans la ville, dans le monde (17) ; Je profite du temps du trajet pour faire deux choses, donc [...] pour écouter les nouvelles et deuxièmement manger (18) ; Maintenant, en utilisant le temps pour mon premier repas de la journée et le repas le plus important (21) ; Oui, de l'utiliser, de lire, soit [...] des lectures privées, soit des</p>	<p>Quand j'ai réalisé que je ne supporte pas lire dans le bus [...] je me disais ça va être du temps perdu (21) ; Oui, mais je ne voudrais pas parler de pertes dans ces termes de pertes et gagner. C'est comme ça et voilà. (47)</p>

lectures pour le travail (22) ;
 Oui, c'est là que je me dis que pendant ce temps-là, moi j'ai pu manger ! (35) ;
 Mais c'est surtout aussi souvent le soir en rentrant que je réalise qu'il me semble que parfois j'ai besoin de cette demi-heure de trajet de bus pour me reposer après une journée de travail chargée (47)

- 4 Non, ce n'est pas un gaspillage de temps, c'est surtout le trajet de retour c'est nécessaire pour mettre un peu la distance et là aussi c'est un peu une préparation au travail (16)
- 5 Tu gagnes tu temps parce que dans le bus tu peux profiter, tu peux lire, tu peux même dormir si tu n'as pas dormis assez (18) ;
 Et ça m'aide parce que surtout quand je vais [en voiture], le matin, ils font toujours aussi, vers 9h, les feuillets, les journaux et comme ça tu es toujours vraiment bien informée (19) ;
 Parce que, de temps en temps tu peux bien réfléchir aussi sur ce qu'il t'attend au boulot, des trucs que tu dois faire, tu peux te concentrer sur les choses comme ça aussi. Ce n'est pas un temps vraiment perdu, mais c'est trop long, c'est absolument trop long (25) ;
 [Il faut trouver des tactiques pour] pour utiliser le temps ! (89)
- 6 Ouais, ouais pour aller au travail je me prends les trois quarts d'heure du trajet pour enregistrer au fur et à mesure les fanfares (30)
- 7 Acho [que preciso deste trajeto] porque eu não gosto de entrar com cara de sono em lado nenhum e mesmo quando e estou atrasada dá para recompor a minha cara e ficar como se tivesse tomado uma vitamina C e descontraí-me (68) ;
 Descontraí-me olhar para o verde, ver o sol de manhã. Eu acho que preciso disso para ser feliz, de ver o sol de manhã. De andar isto tudo para começar a pensar (70)
- 8 Un moment relax, exactement. Et, en plus là je me force d'aller à 7h30 alors qu'avant je partais à 7h40 exactement, tu vois,... Et donc le bus il arrivait ici, il mettait 20 minutes, donc à 8h, oui à 8h j'étais au le travail. Donc en fait, c'est vrai que c'est vingt minutes, ce laps de temps de vingt minutes ça me laissais le temps quand même de souffler, ouais (28)
- 9 Quando saio às 5h [...], são três quartos de hora mais ou menos livros ainda então desço aqui e vou sempre a andar, andar, andar e aproveito a fazer [desporto] (39)
- 10 En fait, j'ai fait très, très longtemps un trajet. J'avais une 1h15 de train le matin et 1h15 le soir et donc c'était mon bureau (20) ;
 Pendant cinq ans [...], c'était du temps de travail (21) ;
 Les trucs que je lis, ils sont pour moi, mais justement, pour le moins, ils sont aussi dans une dynamique de reconversion professionnelle. Donc je lis des trucs qui m'intéressent à titre personnel et aussi professionnel. [...] C'est, quand même, du temps utile intellectuellement parce que je n'ai pas tellement l'occasion de le faire par ailleurs (22)
 J'aime bien l'utiliser à ça [à lire], ouais (23)
 Ce sont [les trajets] des zones tampons de passe-temps (35)

Ouais, c'est trop. [...] Ça veut dire que je suis trois heures dans ma voiture et là c'est le temps perdu parce que dans trois heures même si la radio c'est super, elle a des supers programmes, tout d'abord tu ne peux pas retenir tous, ce n'est pas possible et, en plus, si tu pourrais choisir ce que tu ferais avec ces trois heures là tu ne choisirais jamais d'écouter de la radio. (26) ;
 Voilà. C'est beaucoup de temps perdu. Mais j'ai arrêté de penser comme ça parce que si je pense toujours que c'est perdu ça me rend mal à l'aise, c'est pour ça que je me dis toujours : ce n'est pas perdu ! Parce que j'ai même pensé maintenant que je vais peut-être m'acheter un cours de langues (88)

Donc on va dire que le trajet là pour moi, c'est rien, ce n'est pas une contrainte, on est tranquille [...], mais c'est le fait d'aller à la rencontre de personnes que je n'apprécie pas énormément (38)

Passe-temps/Jeux

- 1 Des fois en entend parler à la radio et ce sont des radios luxembourgeoises ou allemandes, alors j'essaie de comprendre qu'est-ce qu'ils disent (17) ;
 Ou parfois je regarde qui est-ce qui est dans le bus [...], je vois qu'il y a certaines personnes qui prennent tous les jours ce bus (19) ;
 Quand j'étais plus jeune je faisais ça, de compter surtout [...] compter par terre et de sauter, des trucs comme ça (30) ;
 Ça c'est peut-être une espèce de jeu [...] je ne sais pas si on peut appeler ça un jeu, mais je regarde toujours l'heure, un peu près à laquelle je suis arrivé ici [...]. C'est peut-être un petit jeu que je me fais : est-ce que je vais prendre tel bus ? [...] Est-ce qu'il y aura beaucoup de monde ? (32) ;
 C'est peut-être un petit jeu que je me fais, est-ce que je vais prendre tel bus [...], est-ce qu'il aura beaucoup de monde (32) ;
 Là, quand même, je trouve qu'on a réussi (46)
- 2
- 3 Par contre, comme tu me pose cette question des feux rouges : une fois, sur un trajet, c'était le soir, [...] je me suis amusée sur ce trajet-là à compter les feux rouges ; à compter les feux rouges entre le centre Hamilius et mon domicile parce que, je ne sais pas, j'étais peut-être encore tellement exciter de la réunion que je devais m'occuper, donc j'ai compté tous les feux rouges ! (26) ;
 C'était pour moi un petit jeu pour m'occuper (28) ;
 D'autres jeux par exemple : souvent je reconnais des gens dans le bus. Je ne les connais pas, enfin il y en a que je connais mais la plupart des autres personnes je ne les connais pas mais je les reconnais, je les ai déjà vu pendant d'autres trajets et j'essaie de me souvenir si ils sortent avant moi ou après moi. [...] En général il y a des constantes dans le comportement des autres personnes et ça j'aime bien observer, ça m'amuse quand il y a une déviation de ces constantes, ça m'incite à inventer des histoires, à m'imaginer des histoires, à mes m'imaginer des explications (29) ;

Je repère leurs numéro d'immatriculation et parfois aussi ici je fais un jeu : je repère une voiture, par exemple celle-là [elle pointe] et je me dis qui va arriver le premier devant, est-ce que c'est la file de droite ou la file de gauche ? (34) ;
 Aujourd'hui ça va très bien parce que, tu vois, c'est nous qui dépassons les voitures (35);
 Et donc, ici, parfois je fais aussi un jeu, j'essaie de repérer les arbres que je trouve. [...] Et, donc, parfois ici je regarde, j'essaie d'identifier des êtres vivants dans ce désert de voitures et de maisons, donc je repère les personnes. Donc, je fais un jeu et j'essaie de repérer les êtres vivant. Pour moi les êtres vivant c'est un oiseau, c'est le monsieur là devant, c'est l'arbre là devant [elle pointe], et puis les arbres ici, pour ne pas trop me concentrer sur les voitures, sur le trajet (68)

4

5 Comme j'ai dit j'ai mes points fixes où j'attends que je les passes. Je compte qu'avec mes filles. Quand il y a mes filles dans la voiture on commence à compter des trucs où à chercher des choses (24)

6

7 Eu estou sempre a pensar no meu caminho: já passei esta fase, já passei mais esta, já passei mais esta, até chegar ao meu trabalho; já passei esta pequena vila, já passei esta (46)

8

9

10

Temps rapide/Accélérer	Temps lent/Attendre
<p>1 Oui, c'est sûr que si je suis pressé, je ne vais pas penser à ça ; je vais juste penser à aller prendre mon bus, à me dépêcher pour ne pas être en retard (11) ; Vraiment, je marche vite, je me dis : oh non, il faut vraiment que j'arrive le plus vite possible au bureau (50)</p>	<p>Quand on est à ce feu rouge-là je n'aime pas, je suis généralement un peu impatient parce que je trouve qu'il prend trop de temps, alors je me dis : oh non, combien de temps je vais attendre encore ? (39)</p>
<p>2</p>	<p>Ici, en fait, tu es plus dans la réaction, tu dois juste attendre ; t'as un train que tu loupes, alors tu attends le prochain train (16) ; Maintenant, un quart d'heure ; chacun peut attendre un quart d'heure ! Je regarde les gens. J'aime bien regarder les gens à la gare, aussi (19)</p>
<p>3 J'essaie de me dépêcher. Donc maintenant je suis dans un autre état d'esprit (55) ; Je regarde toujours où est le raccourcis, où est-ce que je peux passer le plus rapidement, souvent je traverse quand c'est rouge (60)</p>	
<p>4</p>	
<p>5</p>	<p>Oh non, merde ! Ça, par contre, je n'aime pas [passage pour train]! (122) ; C'est souvent. Non, c'est souvent. Parce que là, tu vois, tu y es presque là et maintenant tu ne sais pas, c'est un train que tu dois attendre ? Ou même deux (123)</p>
<p>6 Les gens ils sont tous presser, ils ne prennent plus le temps de vivre, c'est ça le problème. Ils sont là : il faut que ça aille de plus en plus vite (16)</p>	<p>Il ne faut pas se prendre la tête. On a un ticket sur terre, on a juste un ticket (22)</p>
<p>7</p>	
<p>8 Alors ici aussi j'en ai marre, parce que des fois je suis stresser et je suis obligé d'attendre ici au feu rouge que toutes les voitures passent (12) ; Non, c'est-à-dire, je vais et je sais qu'il y a beaucoup de travail qui m'attends, donc je suis dans mon monde (13)</p>	
<p>9 Quando saio de casa normalmente saio sempre a horas. Quando saio de um lado para depois ir apanhar um outro autocarro tenho que me despachar porque às vezes o trabalho atrasa-se porque tem de ser tudo calculado. Temos que olhar sempre as horas (10)</p>	<p>Quer-se dizer, quando vemos que o "bus" está muito atrasado para apanharmos o outro é enervante, vermo-nos nas filas de trânsito, pronto. Mas prontos, também temos os carros ligeiros na mesma situação que têm que esperar (14)</p>
<p>10 Comme tu vois, le départ c'est toujours un petit peu vite la course parce que je préfère passer un max de temps au petit-déjeuner, en famille, que dans le trajet, donc je pars toujours assez rapidement et j'ai toujours mon GSM où je regarde mon heure quand je quitte (3)</p>	<p>Comme j'ai grandi dans un petit village et que j'ai beaucoup de mal avec les embouteillages et attendre en voiture. (9) ; Ça ne me stress pas mais ça m'énerve. Non, stresser pas tellement parce que, même si je ne suis pas presser, ça m'énerve d'être dans le <i>mainstream</i> au même moment avec tous les autres, je me dis : putain t'es con, t'aurais pu partir un petit peu plus top ou un petit peu plus tard, c'est quoi ce bordel ! (10)</p>

Attente (vision positive)	Attente (vision négative)
<p>1 Je ne pense à rien. J'attends juste que le bus parte. [...] Alors des fois il y a des musiques que j'aime bien [...] ou alors des fois on entend parler à la radio (17);</p>	<p>Quand on est à ce feu rouge-là je n'aime pas, je suis généralement un peu impatient parce que je trouve qu'il prend trop de temps, alors je me dis : oh non, combien de temps je vais attendre encore ? (39) ;</p>

- Des fois il y a plusieurs bus qui sont là à attendre, donc mon bus n'est pas le premier à passer et donc ça redevient rouge et à nouveau je dois attendre ! (39)
- 2 Ça dépend : soit je me prépare pour la journée, tout ce que je dois faire, ou sinon je pense à des trucs que j'ai fait avant ou parfois je suis juste en train de dormir debout en me souhaitant dans mon lit au lieu d'être devant d'un feu rouge ! (7) ;
Maintenant, un quart d'heure ; chacun peut attendre un quart d'heure ! Je regarde les gens. J'aime bien regarder les gens à la gare, aussi (19) ;
Normalement j'ai toujours un bouquin sur moi et parfois je lis pendant que j'attends le bus. [...] Oui, ici tu attends juste le bus, tu regardes les voitures passer (21) ;
Là c'est un autre truc marrant que je fais les matins c'est que j'attends que le feu passe au vert, alors que tout le monde passe (59)
- Hier il n'a pas marché le feu. Il était là, j'attendais, puis j'ai traversé quand même (7) ;
Ici, en fait, tu es plus dans la réaction, tu dois juste attendre ; t'as un train que tu loupes, alors tu attends le prochain train (16) ;
Si tu as un bouquin, tu peux t'asseoir quelque part et lire ton bouquin donc ça c'est très agréable, mais tu as d'autres moments où tu dois être quelque part et puis tu stress et tu dis : si j'étais au boulot je ferais ça et tout et tout (18) ;
Oui, je le fais parfois. Quand je le vois et quand il [le bus] m'attend pas je suis assez frustrée (27) ;
Tu attends déjà tout ce temps-là et puis tu ne peux pas faire grande chose parce que tu ne sais pas quand il vient (39)
- 3 Alors, je les brûle toujours [feux pour piétons]. Je regarde toujours où est le raccourcis, où est-ce que je peux passer le plus rapidement, souvent je traverse quand c'est rouge (60) ;
Ici, en général je pousse ici [elle appui sur le bouton du feu rouge] et je descends par là [...]. Donc je descends déjà par là et je croise plus bas (69)
- 4 Ça dépend vraiment aussi des cours que j'ai, si je suis plus ou moins préparée. Des fois il y a encore des urgences, à photocopier des choses. Aujourd'hui non, c'est encore relax, ça dépend des jours (50)
- 5 Ouais,... mais au moins tu es là ! Tu sais que ça ne peut pas durer encore une heure (125)
- Mais pour aller à Walferdange ça c'est autre chose, parce que c'est pour ça que je ne prends pas le bus. Juste pour aller à Luxembourg c'est parfait, mais tu rates le train pour aller à Walferdange alors t'attends plus presque une demi-heure ! (16) ;
Oh non, merde ! Ça, par contre, je n'aime pas [passage pour train] ! (122) ;
C'est souvent. Non, c'est souvent. Parce que là, tu vois, tu y es presque là et maintenant tu ne sais pas, c'est un train que tu dois attendre ? Ou même deux (123)
- 6 Le matin on a de la chance de partir en dehors des heures de pointes (7) ;
On est complètement décalé [par rapport aux heures de pointe] (8) ;
Il faut prendre ça avec philosophie et c'est tout, quoi (11) ;
Quand je terminais vers 18h, là tout Bascharage était bloqué, donc là il fallait prendre son mal en patiente et après on commence un petit peu à connaître les astuces pour éviter tout ça (13) ;
Il ne faut pas se prendre la tête. On a un ticket sur terre, on a juste un ticket (22)
- Les gens ils sont tous presser, ils ne prennent plus le temps de vivre, c'est ça le problème. Ils sont là : il faut que ça aille de plus en plus vite (16)
- 7 É assim, apanho sempre muito trânsito a esta hora, mas agora, ultimamente não, porque há menos, muito menos trânsito o que me facilita um bocado porque posso ir sempre a voar (5) ;
Adoro [o pára-arranca das cidades e dos semáforos] (37) ;
Inúmeros carros sempre, mas como o pessoal foi de férias felizmente tenho-a free, só para mim (51)
- Os carros ultrapassam-me sempre de manhã, vão sempre a abrir, mas eu não arrisco a minha vida por ninguém (61) ;
Sempre que os carros ultrapassam eu vou sempre a pensar : este carro está com muita pressa, deixa-o ir, go ! (62) ;
Mas é assim, é muito longe, o meu trabalho da minha casa e não sei se teria paciência todas as manhãs de vir de autocarro (76)
- 8 Alors ici aussi j'en ai marre, parce que des fois je suis stresser et je suis obligé d'attendre ici au feu rouge que toutes les voitures passent (12)
- 9 Ainda vamos ter tempo de apanhar o outro por isso é que vamos assim mais tranquilos (46) ;
E então quando eu vou ali para cima, que às vezes vou com vagar, quando saio, quando ainda falta para apanhar o autocarro, se eu me despachar assim ao meio dia e dez, meio dia e um quarto, eu dou a volta e vou lá por cima (81) ;
Eu para mim acho que é igual. Eu adoro a natureza mas também às vezes acho tanta piada às pessoas que correm de um lado para o outro com uma *vitesse*, tau, tau. Acho engraçado, às vezes estou a admirar, nas horas de ponta, as pessoas parecem formigas a correrem de um lado para o outro, a irem para a gare, a irem para os autocarros, tudo no mesmo sentido (47)
- Normalmente vou mais cedo porque durante as férias os autocarros andam normalmente a horas e durante o resto do ano, quando não há férias os autocarros andam repletos de gente e andam sempre atrasados, então terei que apanhar mais cedo, para poder apanhar a ligação para Fétange (2) ;
Quando saio de casa normalmente saio sempre a horas, com tempo. Quando saio de um lado para depois ir apanhar um outro autocarro, tenho que me despachar porque às vezes o trabalho atrasa-se porque tem de ser tudo calculado. Temos que olhar sempre para as horas (10) ;
Quer-se dizer, quando vemos que o "bus" está muito atrasado para apanharmos o outro é enervante, vermo-nos nas filas de trânsito, pronto. Mas prontos, também temos os carros ligeiros na mesma situação que têm que esperar (14) ;
Como eu venho sempre no das 7h para vir a tempo e a horas, sempre, porque eu tenho sempre medo que haja muitos atrasos, que às vezes há muitos atrasos e eu prefiro esperar aqui do que estar com a preocupação (63)
- 10 Oui, oui, c'est super calme, oui, tout à fait, oui, oui. Ici là devant chez nous, le matin, parce que il y a une école un peu plus loin, tu pars à gauche ou à droite t'es bloqué quoi, donc t'es là : putain ! (9) ;
Comme j'ai grandi dans un petit village et que j'ai beaucoup de mal avec les embouteillages et attendre en voiture. (9) ;
Ça ne me stress pas mais ça m'énerve. Non, stresser pas tellement parce que,

même si je ne suis pas presser, ça m'énerve d'être dans le *mainstream* au même moment avec tous les autres, je me dis : putain t'es con, t'aurais pu partir un petit peu plus tôt ou un petit peu plus tard, c'est quoi ce bordel ! (10)

Temps privé	Temps publique
<p>1 Alors des fois, comme j'ai un peu besoin d'évasion, j'imagine (9) ; Le matin je ne pense à rien, j'imagine (10) ; Comme le trajet est quand même un peu long, donc j'ai cette possibilité un peu de m'évader, de ne pas penser tout de suite au travail (28) ; J'essaie un peu [...] encore une fois de m'évader, juste avant de partir au travail (46)</p>	<p>Mais après quand j'y pense mieux, je me dis : aussi il y a des gens qui viennent en voiture de très loin, qui prennent une heure ou plus et moi ça me prend un peu près, peut-être, je ne sais pas, une demi-heure, trois quarts d'heure, quand il y a beaucoup de circulation. Doc je me dis : ça va, je ne peux pas non plus trop me plaindre (27)</p>
<p>2 Je pense que ça dépend vraiment de toi Tu peux aussi t'asseoir dans un bus et méditer pendant dix minutes, fermer les yeux et te centrer sur toi même et voilà. Oui c'est claire que : oui bien sûr que je préférerais à l'époque où je mettais un quart d'heure pour aller jusqu'au boulot ! Je préférerais ça que de mettre trois quarts d'heure ! (38)</p>	<p>Elle [une amie] est toujours : oh non, c'est fatigant, j'en ai marre. Moi je ne ressens pas tellement. Parfois j'en ai un peu marre. Mais je ne ressens pas tellement ce super fatigant et embêtant (89)</p>
<p>3 J'apprécie aussi d'être un peu pour moi, d'avoir aussi un moment pour moi (6) ; J'essaie de me détendre, j'essaie de profiter de ces moments très rares que j'ai dans la journée que pour moi et où je suis pour moi (12) ; C'est un temps rare, [...] je le vis consciemment (13) ; Ces moments sont tellement rares que j'essaie de profiter, enfin, de les vivre pleinement (13) ; Dans le bus c'est un moment à moi (18) ; Mais c'est surtout aussi souvent le soir en rentrant que je réalise qu'il me semble que parfois j'ai besoin de cette demi-heure de trajet de bus pour me reposer après une journée de travail chargée (48)</p>	<p>Donc je me dis : on devrait vraiment donner la priorité au bus (37)</p>
<p>4 J'aime aussi regarder le paysage passer et de me mettre aussi un peu dans cet état de rêve ou de <i>daydreaming</i> (18)</p>	<p>Dans cinq minutes il y aura tous les frontaliers de Belgique qui viendront [...] et ils roulent assez vite donc je préfère être partie avant qu'ils viennent (11)</p>
<p>5 Quand j'ai commencé [...] je sentais comme si je n'arrivais pas à respirer et que je ne voulais pas (64) ; Maintenant j'aime bien ce que je fais (65) ; De temps en temps je suis vide aussi (68) ; J'aime bien rouler (71)</p>	<p>Mais j'ai vraiment des collègues que pour eu c'est tellement facile de s'installer dans la voiture et juste rouler (71)</p>
<p>6 Moi je parlais du principe : dès que je suis levé le matin je suis levé ! Donc je me lève à 5h, à 4h ou à 2h [...] pour moi c'est égale (15)</p>	<p>Les gens ils sont tous presser, ils ne prennent plus le temps de vivre, c'est ça le problème. Ils sont là : il faut que ça aille de plus en plus vite (16)</p>
<p>7 Descontraí-me olhar para verde, ver o sol de manhã. Eu acho que preciso disso para ser feliz, de ver o sol de manhã. De andar isto tudo para começar a pensar (70)</p>	
<p>8 Donc en fait, c'est vrai que c'est vingt minutes, ce laps de temps de vingt minutes [du trajet en bus] ça me laissais le temps quand même de souffler, ouais (28)</p>	<p>Et donc, arrivé ici, je tourne la tête et il y a des gens de mon boulot qui traversent et du coup je n'aime pas trop aller avec eux, donc du coup je fais genre de ralentir : aller ouais, ouais ! Ou sinon je vous qu'ils sont derrière, j'accélère et tout, je les vois derrière, parce que j'ai envie d'être tranquille (24)</p>
<p>9 Penso no dia que espero que corra bem (4)</p>	<p>Depois chego ao autocarro e vejo-o cheio de gente e penso assim : pronto não sou só eu, toda a gente tem que ir para o mesmo, uns têm que ir para uns lados, outros para outros, depois fico mais feliz por causa disso (47)</p>
<p>10 Mais ça ne m'a jamais dérangé parce que, comme on discutait tantôt, c'est un moment qui était totalement pour moi (21)</p>	

Espace privé	Espace publique
<p>1 Où est-ce que je vais être le mieux placé pour regarder autour parce que, généralement, je me mets plus au fond parce que c'est plus en hauteur, je préfère pour regarder tout autour de moi (21) ; Je suis très observateur, je regarde toujours autour de moi qu'est ce qui se passe, je suis très curieux (23) ; Je suis dans mon monde donc je ne pense pas trop. Je regarde autour de moi [...], j'oublie un peu, après, les gens qui sont dans le bus (25) ; Je suis toujours très attentifs, je regarde autour de moi (26) ; Parce que je suis là, comme ça, dans mon monde (41) ;</p>	<p>Oh non, on a pris ma place (20) ; Je suis dans mon monde donc je ne pense pas trop. Je regarde autour de moi [...], j'oublie un peu, après, les gens qui sont dans le bus (25) ; Je n'aime pas quand les gens se mettent devant et que tu ne peux pas sortir, je déteste ça ! [...] Je déteste ça parce que tout de suite ça m'énerve (41) ; C'est vraiment rare que je prenne le premier bus qui est ici, parce qu'à chaque fois je trouve qu'il y a trop de monde (43)</p>

Donc je fais un peu, comme ça, des calculs mentaux bizarres pour essayer de voir si je ne serais pas trop comme dans une boîte de sardines parce que sinon je déteste, c'est horrible (44) ;

Je n'aime pas qu'on envahisse comme ça mon espace ; vraiment qu'on soit très proche de moi [...], si je peux l'éviter, je l'évite (46) ; Là, quand même, je trouve qu'on a réussi. Donc voilà, on a quand même assez d'espace. Tu vois j'ai trouvé mon petit coin. Quand je rentre j'essaie toujours de trouver mon petit coin, où j'aurais mon petit espace (46) ;

Sur le premier bus que je prends je suis plus focalisé sur l'extérieur parce qu'aussi, généralement, il y a vraiment moins de gens dans ce bus et là comme il y a plus de gens et qu'on est vraiment dans cet espace confiné je regarde vraiment autour de moi, les gens qui sont autour de moi (47) ;

Ici, je n'aime pas sortir, généralement il y a beaucoup de vent [...] donc quand je descends à cet arrêt je pars comme une flèche vers mon bureau et c'est là que des fois, tellement je suis dans mon monde, je ne vois pas les gens que je connais (49)

- 2 En Hiver, il y avait beaucoup de neige ici et là tu te concentrais vraiment sûr ton chemin. Quand il y avait encore de la neige t'étais vraiment concentrée sur ton chemin que tu faisais, sûr là où tu marchais (7) ;
Comme ça descend tu fais beaucoup plus attention ! Donc là t'es clairement triste, tu es super concentrer, en fait, sur le chemin en lui-même. Quand tu montes aussi, mais ça c'est pour autre chose ! (8) ;
Et les bus ici ils ne sont jamais trop plein non plus (44)

Il y a une question aussi, toujours, que je me pose aussi en sortant du bus, surtout quand t'as des gens qui veulent entrer : je ne comprends pas pourquoi les gens veulent d'abord entrer avant de laisser les gens sortir (52) ;

Ici aussi parfois c'est marrant, quand tu descends les escaliers et il y a juste un train qui vient d'arriver c'est génial : tu es là, tu marches à contre-courant (62) ;

Oui, complètement et puis là il y a beaucoup de monde, tu te sens vraiment contre-courant. Mais ces gens-là maintenant on les croise ici sur l'escaladeur, mais si tu les croises dans le couloir ils te rentrent dedans ! (63) ;

Non, mais sinon je n'évite pas les gens (72)

- 3 Souvent je suis la première à faire des pas dans cette neige fraîche alors ça me fait beaucoup de plaisir (7) ;
Je veux vraiment me concentrer sur un élément nature que je vois autour de moi (11) ;
Souvent je croise d'autre personnes que je connais donc qui s'assoient à côté de moi (18) ;
J'observe les autres gens, je regarde autour de moi (21) ;
Je parlais de l'espace privé tout à l'heure, mais c'est surtout un espace privé concernant le bruit et l'odeur (51) ;
Donc parfois je prends consciemment la décision de fermer le sens de l'ouï. Mais ça je n'arrive pas ; je ne peux pas le faire avec le nez. Donc, l'odeur je suis livrée à l'odeur des autres et ça, ça parfois ça me dérange (51)

Et puis, aussi, il y a d'autres pas et je me demande qui est passé ici avant moi (8) ;

On respire tous le même air. Tu peux fermer tes yeux, tu peux fermer tes oreilles, mais tu ne peux pas fermer ton nez. Mais quelque part ça me rends aussi plus humble et plus tolérante. Parfois, je me dis le bus c'est un environnement micro, enfin, où parfois j'extrapole vers l'univers macro quoi, je veux dire, sur la terre on respire tous le même air aussi (52) ;

Oui et donc prendre le bus ça m'oblige à être plus respectueuse en vers d'autres personnes (53)

4

5

6

7

8

Non, c'est-à-dire, je vais et je sais qu'il y a beaucoup de travail qui m'attends, donc je suis dans mon monde (13) ;
Et donc, arrivé ici, je tourne la tête et il y a des gens de mon boulot qui traverse et du coup je n'aime pas trop aller avec eux, donc du coup je fais genre de ralentir : aller ouais, ouais ! Ou sinon si je vois qu'ils sont derrière j'accélère et tout, je les vois derrière, parce que j'ai envie d'être tranquille, ouais (24)

9

- 10 Ça c'est bien quand il n'y a pas trop de monde (17) ;
Je tape souvent vers l'arrière parce que je crois qu'il y a moins de monde (26)

Tu es en transport en commun, il y a des règles à respecter (40) ;

C'est comme les embouteillages, ça m'énerve de prendre le bus. Si il y a plein de monde, tout le monde attend et on est serrés je dis : alors j'aime autant être tout seul sur mon vélo, tu vois. Non mais ici j'ai la chance d'être dans un milieu, finalement, qui est bien loin de la finance et de la banque, donc (59)

Choix de place (oui)

Choix de place (non)

- 1 Généralement [...] je prends toujours la même place, enfin, même si les bus sont différent, je vais toujours là-bas plus au fond, je prends ma place. Je préfère cette place-là [...] parce que je suis plus en

hauteur (19) ;
 Oh non, on a pris ma place ! (20) ;
 Quand je rentre dans le bus et je vois que ma place est prise, bien alors je me dis : bon, quelle place je vais choisir ? Qu'est-ce qu'il me reste, alors que tout le bus est vide ! [...] Où est-ce que je vais être le mieux placé pour regarder autour parce que, généralement, je me mets plus au fond parce que c'est plus en hauteur, je préfère pour regarder tout autour de moi (21)
 Quand je rentre j'essaie toujours de trouver mon petit coin, où j'aurais mon petit espace (46) ;
 Je reste toujours plus près de la porte [...] pour être prêt à sortir (46) ;
 Comme généralement je reste à côté déjà de la sortie quand je rentre après je reste là et voilà (48) ;
 Je l'ai déjà choisi en fait (48) ;
 C'est toujours l'endroit par où je rentre normalement qui est l'endroit par où je sors du bus, vu que je reste toujours à côté généralement (48)

- 2 Non, ça dépend à quel niveau je rentre dans le bus et je m'assoie sur une place. Je regarde parfois si ce n'est pas trop grade, mais normalement ici les bus sont toujours super propres. Mais si t'as trois cent journaux je ne vais pas me mettre là (33) ;
 Ah oui, ça c'est un truc auquel je fais attention parce que parfois t'as des radiateurs en dessous (46) ;
 Oui, là parfois quand je suis assise et je me rends compte que je suis sur un radiateur, je change de place (47) ;
 Peu importe. D'habitude j'essaie de trouver un endroit avec une grande fenêtre, parce que parfois tu as des petits bouts de fenêtre. Non, mais sinon je n'évite pas les gens (72)
- 3 Je regarde où il y a deux place de libre ce qui est très rare [...], parce que j'ai, en général, beaucoup de chose : plusieurs sacs que j'ai avec moi, donc j'aime bien avoir ma place (18)
- 4 On a la barrière donc il y a juste les enseignants qui viennent. Si je viens à 7h30 comme ça, il y a beaucoup de places. Tu vois il n'y a pas beaucoup de monde (52)
- 5 J'essaie [de prendre la même place pour garer voiture], ouais ! Mais elle est souvent occupée parce que normalement, nous on n'a pas le droit de se garer ici. C'est pour les visiteurs et nous on travaille ici mais toutes les trois voitures que tu vois là maintenant, ce sont des gens qui travaillent avec moi là-bas en haut ! (129) ;
 Il faut pas que je cherche, il faut que je prenne une autre parce qu'il n'y a pas beaucoup de voitures ici, tu n'as jamais le problème de ne pas trouver (130) ;
 Voilà ! J'aime bien me garer ici parce que ce n'est pas loin pour rentrer (131)
- 6
- 7
- 8
- 9 Ah não, não [escolho sempre o mesmo]! É um qualquer! Não, é mesmo ao calhas, onde estiver a campanha próxima para depois poder tocar (60)
- 10 Donc j'avais mon pc, mes documents et je me mettais jamais sur un place de quatre, je me mettais toujours sur une place de deux, comme ça j'avais deux tablettes et voilà (20)
 Pas du tout, non [pas la même place]. Ça c'est très amusant parce qu'avant, dans mes anciens trajets en Belgique, je rentrais toujours au même endroit et je me mettais tout le temps là (24) ;
 Ici ouais, parce que je ne le prends pas toujours à la même heure. Je tape souvent vers l'arrière parce que je crois qu'il y a moins de monde (26) ;
 C'est vrai que par exemple dans les wagons de deux étages, quand il y a une place tout seul, j'aime bien me mettre tout seul, parce que je peux vraiment me concentrer sur ce que je fais. [...] Je prends la première place qui arrive parce que sur cette ligne aussi je connais beaucoup de gens [...] et donc, moi le matin je ne suis pas trop à discuter [...]. Enfin, ça ne me dérange pas si ça se met comme ça. Il y a des matins où je n'ai pas de problème, mais comme je ne suis pas trop du matin, j'aime bien être seul (27)

Avoir le choix	Ne pas avoir le choix
<p>1 Bon, quelle place je vais choisir ? (21) ; En fait, on peut prendre plusieurs bus (42) ; Je choisis toujours [...]. Celui-ci il est trop plein. Donc, normalement, j'attends toujours le suivant (43) ; Donc je crois que je vais attendre encore un petit peu parce que j'ai de la marge [...]. Celui-ci il est un peu trop plein [...] et il est petit (45) ; Je n'aime pas qu'on envahisse comme ça mon espace ; vraiment qu'on soit très proche de moi [...], si je peux l'éviter, je l'évite (46) ; Il y a d'autres possibilités, mais c'est plus loin, donc le trajet serait plus long (52) ; Oui, parce que je pense qu'à arriver au bureau, je prends toujours le trajet le plus court (53)</p>	<p>En fait, quand ce feu est vert pour le bus, il est vert aussi pour les piétons donc ce qui fait encore que ça nous retarde parce que si il y a des piétons qui veulent traverser le chauffeur est obligé de les laisser passer (40)</p>
<p>2 Quand je travaillais en ville, j'aimais beaucoup aussi parce que tu as beaucoup de possibilités. Tu peux marcher jusqu'en ville [...]. Et sinon j'ai un vélo. Sinon, s'il faisait moche, s'il pleuvait, je prenais le bus (5) ; Ce qui est bien ici, c'est qu'ils y a deux lignes de bus. Donc, il y a la ligne de bus que toi t'a pris pour venir et puis il y a une ligne qu'on va prendre maintenant, 13, qui va, en fait, direct à la gare d'ici, donc on est beaucoup plus rapide, t'as pas besoin de traverser le centre-ville pour aller à la gare (10) ; Là parfois, quand je suis assise et je me rends compte que je suis sur un radiateur, je change de place (47)</p>	<p>Mais moi, honnêtement je préférerais, quand même, prendre le train (12) ; C'est un peu le regret aussi de plus travailler en ville (15) ; Quand tu as toutes les possibilités pour te rendre à ton boulot, à un moment donné tu deviens un peu frustrée d'avoir qu'une seule possibilité, c'est-à-dire, de prendre ce train de Luxembourg ville à Esch. Tu es toujours obligé de prendre le train. Tu n'as pas la possibilité (16) ; Et oui ! C'est le chemin le plus rapide pour le quai (62) ; Ça c'est un truc qui m'embête en Europe. Dans toutes les villes maintenant tu as les mêmes magasins (126)</p>
<p>3 On arrive au rond-point en plein trafic alors c'est une des raisons pour lesquelles j'aime bien prendre le bus en général plus tôt (38)</p>	<p>Pas vraiment un choix [...], si j'avais une place de parking [...] j'aurais continué à prendre la voiture (15) ; Premièrement le temps, deuxièmement le confort et troisièmement la sphère privée. Donc, premièrement le temps, parce qu'avec le trajet en bus, de porte-à-porte, je mets une heure. En voiture, si j'avais une place de parking sur place, comme je l'avais jusqu'il y a deux ans, je mettrais vingt minutes. Donc, ici, le bus me fait quand même tripler le temps, ce qui est énorme, enfin, pour moi c'est énorme ! Ça me fait deux heures de la journée que je passe sur le trajet. Deuxièmement, la flexibilité. Donc, deuxièmement la flexibilité, parce qu'avec les bus je suis limitée aux horaires des bus. Ça, il y a moyen de s'arranger, donc de s'adapter, mais c'est surtout que je ne peux pas faire les courses à midi parce que je n'ai pas de voiture, ou lorsqu'il faut aller chercher les enfants à l'école et je n'ai pas de voiture, je dois d'abord revenir à la maison pour chercher la voiture. Et, troisièmement, la sphère privée. Dans une voiture on est seul. Je peux écouter la radio (16) ; Il y a des chaussures que je mettais avant pour aller au boulot que je n'ai plus mis depuis deux ans et demi parce que, voilà, je n'arrive pas à marcher (44) ; Donc le moyen de transport utilisé pour faire le trajet domicile-travail a une influence aussi sur le code vestimentaire (45) ; Je dois admettre que si jamais je devrais, dans une vie professionnel future autre, de nouveau avoir accès à une place de parking, je pense que je reprendrais la voiture (46) ; Donc parfois je prends consciemment la décision de fermer le sens de l'ouï, mais je ne peux pas le faire avec le nez (51)</p>
<p>4</p>	<p>Oui, la plupart du temps, parce que il faut que j'y sois à 7h30 normalement donc il n'y a pas beaucoup de voies de manœuvre là-dedans pour les bus (5) ; Oui, il y a un bus, mais c'est juste que je dois être là avant mes cours et des fois j'ai des formations aussi donc il faut que j'aïlle à d'autres endroits après et puis c'est difficile pour moi (6)</p>
<p>5 Comme je suis chercheuse c'est plus facile parce que je ne dois pas être là cinq jours et surtout je ne dois pas être là à 8h le matin, alors maintenant je ne roule pas dans les heures où il y a tout le monde sur la route parce que là c'est vraiment le bordel (3) ; Et là maintenant une collègue luxembourgeoise m'a montrer encore un autre chemin et maintenant j'ai trouvé un trajet où j'ai jamais, mais vraiment jamais des bouchons et ça aide (3) ; Et ça c'est bon aussi [se mettre ensemble] parce que tu connais plusieurs chemins (9)</p>	<p>J'étais admin. et il fallait que je sois là cinq jours toujours top le matin, jusqu'à cinq heure et là tu roules vraiment quand il y a tout le monde qui roule et là j'étais morte (3) ; Si tu pourrais choisir ce que tu ferais avec ces trois heures-là, tu ne choisirais jamais écouter de la radio (26) ; C'est pour ça aussi [questions environnemental] que ça me gonfle un peu parce que c'est vraiment un peu contre ce que je pense (30) ; Pour moi ce n'est pas un voyage parce que je suis forcée e le faire (49) ; Je fais déjà trois heures de route, pour moi ça serait normal que je ne dois pas être là les huit heures comme les autres mais pour eux ce n'est pas ça. Pour eux c'est ton choix ! Alors les trois heures que tu perds là pff ! (81)</p>
<p>6 Moi, personnellement, je les évite [bouchons] (9) ; Mais ce n'est pas une voie de grande circulation, je passe même ici en Hiver moi, quand il y a vingt centimètre de neige. Donc pourquoi ? Pour moi c'est un des meilleurs compromis quoi, c'est au niveau temps et puis je ne suis pas stresser (49) ; Non ! C'est moi qui me le donne [ce trajet], parce que je pouvais</p>	<p>Par contre il y a des choses qui ne sont pas logiques. C'est ce qu'on nous impose [les horaires de travail] et là je dis : non, non (43)</p>

passer autrement (53) ;
 En prenant l'option-là, déjà on est tranquille parce qu'il n'y a pas beaucoup de monde. L'option la plus courte on traverse tout Differdange. Donc des fois, Differdange il y a des travaux en plein centre, des déviations et après il faut revenir et il faut repartir, [...] et puis là en fin de compte il n'y a pas de travaux et on est plus tranquille quoi. Donc des fois ça rallonge un petit peu de trois, quatre kilomètre, c'est pas énorme non plus, et puis on est bien, c'est sympa (54) ;

J'ai toujours essayer de trouver la facilité et pas le stress (55) ;
 Ouais [critère de choix], j'ai pas envie. Stress non ! [...] Et ça des fois c'est vrai que je le ressens par rapport à mon comportement. Des fois quand je suis fatigué, un petit peu énérvé, un petit peu stresser, on s'emporte plus facilement (56) ;
 C'est comme ça ! C'est une grande famille. Tous les véhicules comme ça sont une grande famille. C'est ce qui est marqué derrière : ceci n'est pas une voiture c'est un art de vivre ! (65)

- 7 Teria, teria [a possibilidade de ir de autocarro até ao trabalho] (71) ;
 Mas é assim, aqui é muito longe, o meu trabalho da minha casa, não sei se teria paciência todas as manhãs de vir de autocarro (76) ;
 Espero nunca me rogamem essa praga (77) ;
 [Por causa] Da mudança de autocarros, chateia-me (78)

- 8 Parce que là c'est ouvert à chaque fois le midi, donc ça fait un raccourci. [...] Là je prends plus de temps parce que je suis obligé de contourner et je ne peux pas passer par là (9) ;
 Alors ici aussi j'en ai marre, parce que des fois je suis stresser et je suis obligé d'attendre ici au feu rouge que toutes les voitures passent (12)

- 9 Eu já pensei em comprar um carro porque aqui tenho sempre estacionamento, onde eu habito também. Mas não sei, como tenho o autocarro ao pé de casa e depois é mais uma despesa. É só por isso, é mais uma despesa, é o seguro (21) ;
 Preferiria o carro (22) ;
 Pela liberdade de horários. Posso atrasar-me um pouco mais na casa da patroa e já não me enervo de ter de vir a correr para o autocarro e, que já me tem acontecido, perdê-lo! E depois, só daí a meia hora (23) ;
 Seria mais calma [vida], mas esta vida é muito stressante, esta vida que eu tenho aqui (24)

- 10 Ça m'arrive d'aller en vélo jusqu'à l'école parce que j'ai juste R., donc ma fille. Elle adore ça, donc je vais la conduire et, en fait, je gagne beaucoup de temps le matin si je fais ça. De un, ça l'amuse, de deux, ça lui donne une autre vision du transport : on est en vélo c'est comique et de trois, je gagne, à mon avis, 20 minutes sur mon temps de trajet. Parce que le matin, en période scolaire le centre d'Arlon à 8 heures du mat. c'est super bouché (8) ;
 D'abord la voiture ça n'emmerde, ça me coûte cher et puis il y a le côté environnemental qui, pour moi, est important dans ma démarche aussi. En fait, moi je suis un homme de campagne et de bois et de forêt [...]. Mais par contre, ce qui est duit dans cette manière de fonctionner là c'est que je fais à pied, je fais du train et puis après je fais du vélo jusqu'au bureau quoi, ça c'est vraiment super (36) ;
 Ouais, c'est un choix plutôt, ouais. [...] Bon, il y a une partie de choix, mais qui est quand même influencée aussi par le fait que la frontière est bouchée le matin et que je n'ai pas de place de parking sur mon lieu de travail. Est-ce que je changerais pour autant ? Je n'en sais rien. Mais, par contre, je ferais peut-être une alternance de temps en temps (37) ;
 J'aimais bien, [...], y aller en voiture parce que ça me changeais un peu la manière de me rendre au travail et dans mon organisation professionnel et privée (38) ; Ici je fais le plus court pour me rendre au bureau quand je prends le bus (67)
- Et alors ça, donc, je suis obligé d'aller en voiture, d'abord ils sont trois et l'école est un peu de l'autre côté (7) ;

	Prévu (respect normes/règles)	Imprévus (raccourcis/déviations)
1	Donc là on a contourné ces petits obstacles pour les vélos [...] je ne sais pas pourquoi ils sont là parce que je ne vois jamais de vélos (12)	J'ai une carte pour les bus qui est gratuite [...] mais, en fait, on ne peut pas prendre les bus à trois chiffres [...] mais moi je le prends quand même (46)
2		Et maintenant on fait un autre trajet. Maintenant, en fait, on va prendre un bus là où il y a un train qui s'arrête normalement, mais on ne peut plus prendre le train parce qu'ils sont en train de faire des travaux [...] donc maintenant on mets un peu plus longtemps (6) ;

- Hier il n'a pas marché le feu. Il était là, j'attendais, puis j'ai traversé quand même (7)
- 3 Avec les bus je suis limitée aux horaires des bus, ça il y a moyen de s'arranger, donc de s'adapter (16) Je m'énerve des comportements souvent égoïste des conducteurs de voiture [...] qui se fauillent en dernière minute [...] pour gagner quelques mètres [...], c'est pas juste (24) ;
Je dois avouer que je faisais la même chose. Quand je voulais me dépêcher et quand je voyais qu'il y avait un petit espace de libre devant le bus je le prenais, alors que maintenant je ne le fait plus et ça c'est intéressant comme expérience, comme effet, en prenant le bus (25) ;
Alors, je les brûle toujours [Feux pour piétons]. Je regarde toujours où est le raccourcis, où est-ce que je peux passer le plus rapidement, souvent je traverse quand c'est rouge (60) ;
Ici, en général je pousse ici [elle appui sur le bouton du feu rouge] et je descends par là [...]. Donc je descends déjà par là et je croise plus bas (69)
- 4
- 5 Comme je suis chercheuse c'est plus facile parce que je ne dois pas être là cinq jours et surtout je ne dois pas être là à huit heure le matin, alors maintenant je ne roule pas dans les heures où il y a tout le monde sur la route parce que là c'est vraiment le bordel. Et là maintenant j'ai même trouvé avec une collègue qui est luxembourgeoise ; elle m'a montré encore un autre chemin et maintenant j'ai trouvé un trajet où j'ai jamais mais vraiment jamais des bouchons et ça aide ! (3) ;
Mais elle est souvent occuper [place pur se garer] parce que normalement on n'a pas le droit de se garer ici, c'est pour les visiteurs et nous on travaille ici, mais toutes les voitures que tu vois là maintenant, ce sont des gens qui travaillent avec moi là-bas en haut ! (129)
- 6 Quand je terminais vers 18h, là tout Bascharage était bloqué, donc là il fallait prendre son mal en patiente et après on commence un petit peu à connaître les astuces pour éviter tout ça (13) ;
Après il faut arriver à avoir le chemin le plus court ou des fois le moins pratique mais où, en fin de compte, je vais gagner un temps fous. On dit : ce n'est pas toujours le chemin le plus court qui est le mieux. Des fois faire un ou deux détours nous fait gagner un temps précieux quoi (13)
- 7 Aqui deveria andar sempre a mil à hora, mas tenho sempre medo de apanhar a polícia aqui. Lembro-me sempre: polícia! Cada vez que passo nesta estrada. E então abrando (14) ;
Aqui, sempre que vou aqui nesta recta, eu penso assim: adorava aqui acelerar aqui a 1200 à hora, mas é proibido, é extremamente proibido (44) ;
Sim, mas é aqui tenho que dar as prioridades, porque aqui as prioridades mudam (45) ;
Agora aqui tenho sempre medo, mesmo que não venha carro nenhum dou sempre aqui prioridade aos carros. Paro sempre porque tenho sempre muito medo dos carros, sou muito medricas (78)
- Este trajecto, curiosamente, comecei a fazê-lo hoje, agora de manhã porque esta estrada esteve cortada então eu tinha que ir dar outra volta para ir para o meu trabalho (23) ;
Para mim aqui já não há limites! (57)
- 8 Alors, là je marche et à chaque fois je suis bloqué. Enfin je veux couper là, par dedans [il pointe vers une porte de centre commercial fermer] parce que là c'est ouvert à chaque fois le midi et donc ça fais un raccourci. Parce que de chez moi à mon travail c'est deux minutes. Là je prends un peu plus de temps parce que je suis obligé de contourner et je ne peux pas passer par là (9) ;
Ouais, tous les matins c'est fermer et tous les jours je suis dégoûté parce que le midi je peux passer par là, je peux couper ! (11) ;
Ben, je gagne 30 secondes peut-être, ouais,... un peu plus, 30, 40 secondes (12) ;
Moi je passe toujours par là (26)
- 9 Lá [no metro em Paris] também tem de se respeitar muito o silêncio. Normalmente não se deve falar ao telemóvel (54) ;
Eu noto essa diferença [mais respeito pelo espaço do outro por parte do Luxemburgo, relativamente a Portugal]. E há mais cuidado de não deitarem lixo para o chão (57) ;
No geral, as pessoas respeitam-se. E as pessoas que eu noto que falam mais alto são os portugueses e os italianos (58)
- 10 Tu es en transport en commun, il y a des règles à respecter (40) ;
De mon expérience, je trouve qu'à Paris les gens, les automobilistes ont toujours bien compris, ils ont bien intégré intuitivement qu'il y avait des vélos dans la circulation qu'ici au Luxembourg encore pas tellement et ce n'est pas super bien aménagé (60) ;
Ouais, les gens n'ont pas compris, donc ça m'arrive de temps en temps de me faire klaxonner : ouais, bouges toi ! Et ça m'énerve quoi, t'es là : écoute c'est pour les bus, je ne peux pas me mettre
- Et alors le trajet en vélo il ne passe pas cette route-ci, il passe par l'autre, un autre pont, parce qu'ici c'est un sens unique. [...] C'est quand même plus long que cette route ci. J'ai cinq minutes d'un peu plus long. Donc je vais plus vite en vélo qu'en bus, mais pas tellement. Par contre sur le retour je gagne parce que ça descend du bureau, c'est en décline, quoi. Bon, de un, ça descend et je pédale toujours très vite parce que je suis toujours en retard pour pendre mon train (62) ;
en fait, tu passes par un pont qui est de l'autre côté, en vélo et t'arrives ici.

dessus. Si tu te mets sur les bus tu te fais klaxonner par les bus. Bon peut-être parce que c'est assez récent et ce n'est pas encore vraiment rentré. Oui, ils sont moins respectueux alors que a priori la mentalité luxembourgeoise est assez respectueuse des règles (61) ; C'est incroyable, ils s'arrêtent tout le temps, c'est hyper [Luxembourg pour les piétons] ! Et les vélos moins quoi. En Belgique on a la chance, moins pour les vélos (62) ; On en discutait, justement, le luxembourgeois ne traverse jamais au feu rouge ! Jamais au grand jamais ! (71)

Donc, tu vois, tu fais vraiment une grande boucle. (63)

Imagination (rêve/évasion)	Fin du rêve
<p>1 Alors des fois je m'imagine (8) ; Alors des fois, comme j'ai un peu besoin d'évasion, j'imagine que je suis dans une petite rue en banlieue américaine ou anglaise (9) ; J'essaie d'imaginer les gens qui habitent dedans aussi, [...] je suis un peu voyeur [...], j'imagine ce qu'ils font [...], c'est un peu d'imagination. Le matin je ne pense à rien (10) ; C'est le Lycée Technique pour Profession de Santé [...] généralement on voit des élèves qui ont cours [...], je regarde, j'essaie de deviner (22) ; Je regarde les pompiers à chaque fois aussi, J'imagine, est-ce qu'ils ont, des fois, quelque chose à faire ces pompiers (31) ; Ah, et puis après il y a ce bâtiment aussi, j'adore ! Et alors, des fois, j'imagine, oh comme j'aimerais bien habiter ici ! Presque tous les jours je m'imagine. [...] Et voilà, j'imagine qui est-ce qui habite là (31) ; Par exemple, si il y a deux jours je ne la vois pas je dis : bon, peut-être elle est en vacances (36) ; Donc là généralement, ce que je fais beaucoup de fois c'est que j'essaie de lire les journaux des autres [...] ou alors il y a des gens qui viennent avec des iPads et ils regardent des vidéos [...] alors j'essaie de regarder aussi. J'essaie un peu [...] encore une fois de m'évader, juste avant de partir au travail (46) ; Par exemple là, c'est un centre de conférences donc des fois il y a des conférences, il y a des gens [...] donc j'essaie de deviner: qu'est-ce qu'ils viennent faire ici ? (50)</p>	<p>Et puis là aussi c'est intéressant parce qu'en fait on est juste à quelque mètres de la rue que je viens de décrire et l'on est tout de suite dans le monde des affaires, avec les bureaux, donc des fois je pense que ça fait vraiment un gros contraste entre les deux, parce qu'on a habitation d'un côté et juste quelques mètres après on a tout de suite, tu sais, le monde de la finance, des banques, donc le monde très froid. Et puis, même, les bâtiments sont assez froids je trouve (15) ; Ce monde assez froid [de la finance, des banques] (16)</p>
<p>2 Et cette maison-là je la trouve belle (21) ; Puis parfois je me dis : ah ça serait bien de vivre ici, dans cette maison-là ! (23) ; Oui,... que j'aimerais bien aller me promener dans la forêt maintenant (36) ; Oui ! J'ai envie de monter dedans et de m'envoler (44) ; Ce que je fais aussi souvent c'est que je regarde les maisons et parfois quand je ne lis rien, quand je regarde dehors, je m'imagine la vie des gens dans ces maisons (88)</p>	<p>Et puis l'entrée elle est assez enfermante, assez glauque et très noir et ça fait comme si tu rentrais dans la cave d'un loup ou d'un ours (128)</p>
<p>3 J'aime bien la regarder, me concentrer là-dessus, faire un genre de méditation (12) ; J'essaie de me détendre (12) ; En général il y a des constantes dans le comportement des autres personnes et ça j'aime bien observer, ça m'amuse quand il y a une déviation de ces constantes, ça m'incite à inventer des histoires, à m'imaginer des histoires, à mes m'imaginer des explications (29) ; Je regarde, j'essaie de repérer d'anciens collègues par curiosité (42) ; Je vais prendre cet arbre-là. Pourquoi ? Parce que, pour moi, cet arbre-là, c'est le gardien du parc et donc le soir quand je sors du parc je le salue je lui dis au revoir, et le matin quand je rentre dans ce parc j'essaie de le saluer aussi. Mais bon, j'y pense pas toujours (64) ; Pour moi, c'est un petit havre de paix. Et maintenant on sort du parc donc c'est à nouveau... enfin. Le rêve est passé, je dois me réveiller à la réalité et ça ici c'est vraiment le morceau que j'aime le moins, enfin, un peu comme les premiers feux rouges (67)</p>	<p>Et maintenant on sort du parc, donc c'est un nouveau,... enfin. Le rêve est passé, je dois me réveiller à la réalité et ça ici c'est vraiment le morceau que j'aime le moins, un peu comme les premiers feux rouges (67)</p>
<p>4 J'aime aussi regarder le paysage passer et de me mettre aussi un peu dans cet état de rêve ou de <i>daydreaming</i> [en bus] (18) ; [État] D'évasion, voilà (19) ; Je pense que c'est assez bien parce qu'il y a toujours le soleil. Bon, pas en Hiver parce que là c'est obscur, mais maintenant au Printemps il y a le soleil qui se lève ici à Leste, donc c'est un peu comme aller dans le ciné (27)</p>	
<p>5 De temps en temps je rêve mes trucs, mes petits rêves (67) ; Là on va passer un endroit où je fais toujours un petit <i>daydreaming</i></p>	<p>Mais ça marche pas de l'allumer quand tu veux, ça arrive que ça devient comme ça et surtout pas l'Hiver : quand tu pars et ça fais noir et tu as</p>

parce que j'adore faire le cheval. Surtout en Hiver on voit mieux parce qu'il n'y a pas les arbres verts. Mais là tu vois ils ont des chevaux, ohhhh c'est jolie ! (69) ;

Ouais, voilà. Plus de trajet ! Rester à la maison ! Toujours avec les animaux (70) ;

Oui, de temps en temps quand, comme j'ai dit, j'aime bien ce que la radio me raconte, j'aime bien les histoires, j'aime bien la musique et si il fait comme ça [elle pointe vers l'extérieur pour parler du temps qui fait] là j'aime bien, avec mes lunettes de soleil, je suis sur la route, de temps en temps j'ai mon café avec moi et là je me fait un peu : ouais, c'est cool [elle fait semblant qu'elle mets le bras en dehors de la fenêtre] ! [...] Et de temps en temps je fais ça aussi comme ça, ça me plaît, là peut-être je fais aussi un voyage de temps en temps (51)

- 6 Ce qui a c'est qu'avant je faisais pas mal de sport [...] mais avec mes horaires de travail je ne peux plus faire ça. Je n'arrive jamais plus à m'entraîner, donc là maintenant j'ai dit : il faut quand même que je fasse quelque chose, des fois me sortir de,... me libérer un peu l'esprit, de tout le *craque-craque* quotidien, du travail, de tout. [...] C'est bien ! Et je sonne pendant une demi-heure, trois quarts d'heure, même une heure. Je termine de ça je suis vanné complètement, ça fait du bien (35)

- 7 E quando eu olho para o meu lado esquerdo vejo esta parte [ela aponta para o lado] imagino sempre que o mar está sempre ali, porque na minha terra há praia depois. Imagino sempre que ali atrás, sempre, sempre, sempre, que ali atrás, porque no fundo parece sempre que está uma pequena neblina e parece mesmo que o mar está ali por trás e então que passo nesta estrada apetece-me saltar ali e pensar: ai, eu estou a chegar à minha terra! (24) ;

A minha mente leva-me para montes de sítios. Há momentos em que penso que estou em filmes (38) ;

Mas sempre que eu vejo assim que entro em caminhos que têm muita natureza, muitas árvores, lembro-me sempre de filmes. Gosto muito de ver filmes e associo muitas vezes as imagens, lembro-me dos filmes, inúmeros filmes que eu vejo que têm muita natureza (39) ;

Às vezes olho para a relva e para essas coisas todas e imagino-me completamente com um grande vestido de princesa, toda maquilhada com um grande penteado a correr por aí fora e o meu vestido é sempre vermelho, de salto alto, claro (40) ;

Aqui também imagino sempre que está ao mar, lá atrás (41) ;

Acho que sim, acho que sim. Faz-me bem, faz-me muito bem pensar que a minha cidade em Portugal é ali atrás, motiva-me (42) ;

Sim, eu penso várias vezes sobre isso, sobretudo quando está sol. Mesmo quando está a chover eu olho ali para o fundo do horizonte (43) ;

Esta também é uma das subidas que eu acho muita piada, porque aqui de lado, faz-me também lembrar a minha terra, o mar (47) ;

Passo sempre neste restaurante e penso assim: ai, tenho que passar aqui! Acho-o lindo, lembro-me sempre do filme do *Moulin Rouge* (52) ;

Acho muito giro os campos. Eu olho e imagino-me sempre com o meu vestido vermelho, com um grande penteado de princesa (55) ;

Também às vezes imagino-me ali, sentada ao sol (58) ;

Como o meu trabalho em Portugal era relacionado com moda eu estou sempre a imaginar. Às vezes imagino coisas (59) ;

Ai adoro olhar para este campo. Imagino-me aqui com o meu vestido vermelho, sempre com o meu vestido vermelho, embora não tenha nenhum vestido vermelho, imagino-me sempre com um grande vestido vermelho. Mesmo à princesa adorada! Estar ali sentada a beber chá (61) ;

Acho lindo entrar aqui, acho lindas estas árvores, parece que vamos a entrar num castelo (64)

8

- 9 Eu quando estou aqui penso assim: ah eu gostava de morar aqui! Eu assim: isto aqui é calmo, eu gostava de morar aqui, porque aqui só passam os carros dos moradores. Isto aqui é muito calmo! Eu gostava. E então quando eu vou ali para cima, que às vezes vou com vagar, quando saio, quando ainda falta para apanhar o autocarro, se eu me despachar assim ao meio dia e dez, meio-dia e um quarto, eu dou a volta e vou lá por cima, gosto de apreciar a paisagem, admirar as vacas a pastar, gosto muito de ver, às vezes, os cãesinhos que as pessoas andam lá a passear os cãesinhos. Eu gosto muito dos As limpezas é uma porcaria, não gosto nada. Tenho que aprender a gostar ! Porque tem de ser, estás a perceber ? (82)

animaïs! Se pudesse eu, me calhasse hoje o euromilhões, eu comprava uma quinta, para tratar da quinta e com animais. Eu adoro animais! Eu adoro animais. Eu adoro assim as cabrinhas, ver os patos (81)

E as coisas da agricultura ! Eu gosto muito de ver as coisas crescer. A gente semear e a gente colher (82)

- 10 Et alors, après, sur le parcours en vélo, ça j'aime bien. Là, par contre, ça doit raviver, sûrement, chez moi, des souvenirs, justement, de liberté, de machin. Le trajet à vélo entre la gare et mon bureau ça c'est vraiment mon plaisir. Je prends mon pied alors que tu peux me dire : t'es en centre-ville mais, mais rien que pour ça je continuerais ! (44)

Horaires (compatibilités)	Horaires (incompatibilités)
<p>1 Oui et puis je regarde qu'elle heure il est et après je me dis : bon, c'est bon ça va, c'est bon encore, je suis large, j'ai encore du temps. [...] Mais bon, généralement, j'arrive à bien gérer mon temps, je suis habitué à prendre ce bus et à faire le trajet donc je sais un peu près combien de temps je prends pour faire ce trajet (12) ; Je regarde les bus là-bas parce que comme je prends le bus là-bas je regarde si il y a déjà un bus qui est là que je pourrais prendre et des fois je me dis : mince, j'ai raté ce bus-là, je vais arriver plus tard au travail ! Mais bon, je ne me stress pas. Généralement je me dis : oh, là il y' aura un autre tout de suite qui va arriver, donc ce n'est pas grave ! (39)</p>	
<p>2 Mais parfois je sais que ça ne sert à rien de courir, donc je change mes plans [...]. Donc, soit je cours pour attraper le bus, soit je reste encore chez moi et je fais des trucs pour que je parte plus tard (29) ; Je fais rarement attention pour voir s'il [train] part à l'heure (76)</p>	
<p>3</p>	<p>Donc, deuxièmement la flexibilité, parce qu'avec les bus je suis limitée aux horaires des bus. Ça, il y a moyen de s'arranger, donc de s'adapter, mais c'est surtout que je ne peux pas faire les courses à midi parce que je n'ai pas de voiture, ou lorsqu'il il faut aller chercher les enfants à l'école et je n'ai pas de voiture, je dois d'abord revenir à la maison pour chercher la voiture (16) ; On a un autre stress parce que l'on doit être à l'heure pour prendre le bus (26)</p>
<p>4</p>	<p>Il faut que j'y sois à 7h30, donc il n'y a pas beaucoup de voies de manœuvre là-dedans [dans les horaires de bus] (5) ; Oui, il y a un bus, mais c'est juste que je dois être là avant mes cours et des fois j'ai des formations aussi donc il faut que j'aïlle à d'autres endroits et puis après c'est difficile pour moi (6)</p>
<p>5 On vient d'acheter une maison ici, j'ai dit : d'accord les premiers cinq ans [...] mais après je vais essayer d'aller à mi-temps parce que je préfère rester à la maison deux jours en tranquillité (25) ; J'aime vraiment bien et surtout pour mes enfants c'est parfait parce que la rue où on habite nous, à la fin, c'est l'école. Pour eux c'est vraiment une minute pour aller à l'école, c'est super. Ça aide vraiment. Je ne peux pas dire autrement, ça aide (40)</p>	<p>C'est mon chef qui veut que je le fasse quatre fois et j'essaie de le faire quatre fois. Parce que moi, pour la recherche, je travaille mieux à la maison parce que là je peux rester sur les textes, je peux lire en tranquillité, je peux vraiment me concentrer à écrire, j'arrive jamais à écrire vraiment de la façon scientifique dans le bureau, jamais ! Là j'écris mes mails (15) ; C'est ça mon problème parce que je crois que pour les chefs c'est toujours si tu fais <i>home office</i> tu travailles pas [...] tu travailles même plus parce que comme ça tu commences, tu trouves un autre rythme, tu peux de temps en temps faire tes pauses et elles sont vraiment toujours plus courtes, même si tu manges ou peu importe ce que tu fais, c'est plus court et si tu as vraiment une phase où tu travailles bien [...] T'arrêtes pas du tout même ! (44); Parce que pour moi, quand j'ai fait déjà trois heures de route, pour moi ça serait normal que je ne dois pas être là les huit heures comme les autres mais pour eux ce n'est pas ça. Pour eux c'est ton choix ! (81)</p>
<p>6</p>	<p>Ce qui a c'est qu'avant je faisais pas mal de sport [...] mais avec mes horaires de travail je ne peux plus faire ça. Je n'arrive jamais plus à m'entraîner (35) ; Surtout, rien que pour les horaires. Je trouve ça illogique, les horaires-là parce que je ne vis pas. Mais maison c'est ma maison, c'est chez moi quoi. Ma maison ce n'est pas ma société et je trouve ça un peu illogique de dire voilà je suis obligé de partir à 11h de la maison pour aller au travail. Je ne mange pas à la maison, je suis obligé de prendre un casse-croûte entre-temps. Pour moi j'appelle ça des contraintes (38) ; Il y a des choses qui ne sont pas logique. C'est ce que on nous impose et là je dis : non, non. Les horaires j'aurais préféré 6-2, 2-10, 10-6, quoi. [...] On aurait peut-être pu [...] manger [...] et on partait tranquillement (43) ; Et puis le matin ça me permettrait aussi de faire, si il y a des petites bricoles (44) ; Donc on voit rien quoi. On passe les trois quarts du temps au travail [...],</p>

- une chose est sûre, c'est que je rentre, je me débarbouille un peu, je vais me coucher, je prends un bouquin, je lis un peu et je m'endors. Et puis à 8h debout (44) ;
Ouais on a de la chance [travailler au Luxembourg], mais je me dis : des fois il y a des choses que ne sont pas logiques. Moi je préférerais vivre les trois quarts de mon temps chez moi qu'au travail. Déjà on passe 8h au travail, c'est déjà énorme sur 24, il reste plus que même pas quatorze heures à passer à la maison et il faut encore dormir quoi, des seize heures il faut dormir huit minimum, donc on a plus que huit heures à passer tranquillement à la maison (63) ;
Là je vais juste m'arrêter prendre un petit quelque chose pour moi manger à midi (64)
- 7 Eu acho que desde que a minha cabeça é um autêntico relógio (61)
- 8 Alors je marche et à chaque fois je suis bloqué ! Enfin, je veux couper par là, par dedans [il pointe vers une porte de centre commercial fermée] parce que c'est ouvert à chaque fois le midi, donc ça fait un raccourci. Là je prends un peu plus de temps parce que je suis obligé de contourner et je ne peux pas passer là (9) ;
Parce que c'est fermer (10)
- 9 Eu gostaria mesmo era de poder arranjar um trabalho no mesmo sítio sempre, oito horas por dia (27) ;
Mas gostava de ter essas oito horas mas em convívio com pessoas, não era isto (28) ;
É, é, é, aproveito. Porque normalmente, sabes, quando eu venho de Bridel saio sempre às 5h ou às 6h. Quando saio às 6h já não tenho a possibilidade, mas quando saio às 5h, como só entro às 6h tenho aquele tempo, são três quartos de hora mais ou menos livres ainda então desço aqui e vou sempre a andar, andar, andar e aproveito a fazer (39)
- Quando saio de casa normalmente saio sempre a horas. Quando saio de um lado para depois ir apanhar um outro autocarro tenho que me despachar porque às vezes o trabalho atrasa-se porque tem de ser tudo calculado. Temos que olhar sempre as horas (10) ;
Nós vamos e vimos à hora que queremos [de carro], é diferente, escusamos de andar sempre a olhar para o relógio (15) ;
Esta vida é muito stressante, esta vida que eu tenho aqui. (24) ;
É o facto de irmos para um sítio e depois à outra hora temos que ir para outro e estarmos noutro lado e é tudo assim. O tempo é muito contado, às vezes é muito limitado, nem há tempo para comer (25) ;
É o facto [pela vida ser stressante] de irmos para um sítio e depois à outra hora temos que ir para outro e estarmos noutro lado e é tudo assim. O tempo é muito contado, às vezes é muito limitado, nem há tempo para comer (26) ;
Aih, mas nessa altura era fixe porque eu vinha sempre com outra senhora. Ela era dos lados de Coimbra, muito simpática. Vínhamos sempre a falar para lá e para cá, mas depois a senhora dona, a minha patroa, este ano, mudou-me o horário da semana (73) ;
Eu gosto de conversar assim com as pessoas, gosto de conhecer, só pelo convívio sabes. Gosto muito de conversar. Às vezes há pessoas que dizem assim: ah, eu gosto muito de trabalhar sozinha! Eu não! Eu não, eu sempre trabalhei com pessoas e sempre soube gerir muito bem a amizade, o convívio, o trabalho, sempre soube distinguir isso (74)
- 10 Ouais, ça c'est quelque chose qui est vraiment important pour moi, d'avoir des horaires pas trop fixes (16) ;
Donc quand je montais dans le train à 8h30, je ne comptais pas mes heures parce que j'étais indépendant, on était dans une équipe, voilà, qui fonctionnait comme ça, mais je commençais mon travail à 8h30 et je terminais à 5h30 alors qu'entre les deux j'étais de retour, sur marche, enfin, chez moi (21)
En fait, à part justement cette petite période de ma vie qui est une période un peu de transition j'ai jamais vraiment fais la distinction entre le travail et la vie privée [...] donc voilà, tout ça était très mixé donc ça m'a jamais tellement dérangé ça (28) ;
Je ne suis pas presser, si voilà si je suis distrait par un autre truc je m'en fiche quoi. Aussi parce qu'on est dans une petite structure de travail et que il y a pas un machin de pointage (55) ;
Oui, ça n'a pas beaucoup de sens ça d'ailleurs, les horaires de travail. Bon, à moi ça me fait rire. Qui était indépendant pendant longtemps, je dis : ouais, t'es là, t'as fait 8 heures et si je tu t'es endormis sur ton pc t'ai bien quoi, t'as fait 8 heures et t'as quand même pas avancé sur ce que tu devais faire et voilà, ça fonctionne comme ça (56)

Habiter près travail (bénéfices)

- 1 Si j'habitais plus près du travail je ne prendrais pas autant de temps [...], je me dis que peut-être je partirais au travail à pied ou que j'arriverais au travail plus vite, que je n'aurais pas besoin de me lever aussi tôt (27) ;
Ah, et puis après il y a ce bâtiment aussi, j'adore ! Et alors, des fois, j'imagine, oh comme j'aimerais bien habiter ici ! [...] Après je pense : et puis là je serais près du centre je pourrais aller à pied prendre mon bus ou même à pied jusqu'au travail ! (31)

Habiter près travail (inconvenients)

- Je n'aurais pas la possibilité d'apprécier le paysage, ce qui se passe autour de moi [...]. Comme le trajet est quand même un peu long, donc j'ai cette possibilité un peu de m'évader, de ne pas penser tout de suite au travail qui m'attends alors que peut-être si j'habitais plus près j'y serais directement [...], je n'aurais même pas le temps de m'évader [...], je ne suis même pas encore réveillé et je commence à travailler (28)

- 2 C'est très résidentiel, mais on est très vite en ville. C'est pour ça que, à l'époque, quand je travaillais en ville, j'aimais beaucoup aussi parce que tu as beaucoup de possibilités. Tu peux marcher jusqu'en ville [...]. Et sinon j'ai un vélo. Sinon, s'il faisait moche, s'il pleuvait, je prenais le bus (5)
- 3
- 4
- 5 J'aime vraiment bien et surtout pour mes enfants c'est parfait parce que la rue où on habite nous, à la fin, c'est l'école. Pour eux c'est vraiment une minute pour aller à l'école, c'est super. Ça aide vraiment. Je ne peux pas dire autrement, ça aide (40) ;
Je travaille mieux à la maison (44) ;
Mais tu vois, j'avais l'idée que, quand même, que j'avais une certaine flexibilité et je suis assez ouverte pour habiter n'importe où, mais non, je ne sais pas, je ne sais vraiment pas. Moi je suis tranquille maintenant, je peux toujours dire : mais j'ai essayé vous voyez ? J'ai habité au Luxembourg trois ans et demi ! (86)
- 6 Au contraire je gagnerais, je gagnerais en hygiène de vie. (57) ;
Le trajet c'est un tout. On va dire, je vais à mon travail donc, comment je pourrais dire, c'est dans la continuité (58) ;
C'est sûr qu'être rentier à la maison ça serait quand même mieux ! On n'aurait pas les contraintes là déjà c'est ce que je me dis (59)
- 7
- 8
- 9
- 10 Comme j'ai une vision très mixée. Je crois que si je vivais sur mon lieu de travail je n'avais pas de problèmes. Ça me plairait, d'ailleurs, assez bien parce que ça veut dire que ton métier est local. [...] Ouais, j'aspire à me rapprocher de plus en plus de faire le lien entre mon lieu de vie et mon lieu de travail, pas tellement pour une question de trajet, encore que, mais pour crée des liens (68) ;
Alors qu'est-ce que t'as ? T'as les week-ends. Alors bon, on avait des potes qui habitaient là d'avant, mais c'est plus difficile de crée du réseau quoi (71)
- Et maintenant on fait un autre trajet, [...]. Donc maintenant, on met un peu plus longtemps (6) ;
C'est un peu le regret [le temps que le trajet prend] aussi de ne plus travailler en ville (15) ;
En fait, ce qui est intéressant c'est que, quand tu as toutes les possibilités pour te rendre à ton boulot, à un moment donné tu deviens un peu frustrée d'avoir qu'une seule possibilité, c'est-à-dire, de prendre ce train de Luxembourg ville à Esch. Tu es toujours obligé de prendre le train. Tu n'as pas la possibilité (16)
- Oh mais lui [mon chef] il s'est énerver quand même [à cause de déménager trop loin], il dit : ouais mais ça va te faire mal et tu vas être malade plusieurs fois, j'ai dit : non, je ne vais pas, attends ! (87)
- Não, não sei até que ponto seria [bom]. Já tive alguns trabalhos que era mesmo ao lado da minha casa e é sempre tudo até ao último minuto (69)
- En bus, j'étais quand même un petit peu plus loin, c'était un peu plus relax, [...]. Là, voilà, c'est à côté mais ce n'est pas parce que c'est à côté que c'est moins de stress quand même (27) ;
Donc en fait, c'est vrai que c'est vingt minutes [en bus], ce laps de temps de vingt minutes ça me laissais le temps quand même de souffler, ouais (28)
- Eu gostava até que a paragem do autocarro da minha casa fosse assim um bocado mais longe porque assim já eu não tinha preguiça de ir a andar (39)

Trajet = Voyage	Trajet ≠ Voyage
1 Oui c'est un voyage parce que je pars d'un point A jusqu'à un point B [...]. Je le considère comme un voyage parce qu'il m'amène quelque part, à une destination particulière. Même si c'est un voyage récurant, si c'est devenu une routine, des fois, il y a des choses nouvelles qui se passent, des gens nouveaux que je vois. En quelque sorte je considère que c'est un voyage (13)	
2	Pour lui donner le terme de voyage tu croises toujours des gens différents, c'est vrai que tu as toujours des étapes différentes, t'as plusieurs étapes, tu n'as pas qu'une étape directe mais t'as plusieurs étapes. Pour moi ça c'est aussi un truc qui rentre dans le voyage, les différences d'étapes (79) ; C'est moi qui l'applique parfois pour dire : ah c'est quand même lent (81) ; Ça prend du temps,... Mais moi je n'aurais pas vraiment tendance à l'appeler voyage aussi parce que c'est toujours le même trajet, c'est quelque chose de super répétitif alors qu'un voyage ne l'ai pas. Dans ma perception des choses un voyage n'est pas répétitif (82)
3 Oui, je pense ! Parce que c'est un voyage que je fais dans mes pensées et un voyage de ma vie privée vers ma vie professionnelle (40)	Oui parce que le voyage physique finalement la distance n'est pas très longue. Souvent ça me surprend quand je fais le même voyage, quand je fais le même trajet le week-end [...] en voiture tu mets quinze minutes donc ce n'est pas un voyage (41) ; Non. On se déplace. C'est un petit déplacement. Alors que là, en bus, comme ça me prend une heure de porte-à-porte ça l'est déjà (42)

- 4 Oui. C'est une question intéressante dans le sens qu'un trajet c'est quelque chose que tu fais comme ça : utilitariste, on va de A à B et c'est tout, mais dans un voyage il y a aussi des choses à en faire expérience en route (20) ; Oui, peut-être. Oui c'est vrai que l'on n'appelle pas voyage à tout ce qui n'est pas loisirs, donc c'est intéressant ça (21)
- 5 Oui, de temps en temps quand, comme j'ai dit, j'aime bien ce que la radio me raconte, j'aime bien les histoires, j'aime bien la musique et si il fait comme ça [elle pointe vers l'extérieur pour parler du temps qui fait] là j'aime bien, avec mes lunettes de soleil, je suis sur la route, de temps en temps j'ai mon café avec moi et là je me fait un peu : ouais, c'est cool [elle fait semblant qu'elle mets le bras en dehors de la fenêtre] ! [...] Et de temps en temps je fais ça aussi comme ça, ça me plaît, là peut-être je fais aussi un voyage de temps en temps. Mais ça marche pas de l'allumer quand tu veux, ça arrive que ça devient comme ça et surtout pas l'Hiver : quand tu pars et ça fais noir et tu as toujours les problèmes neige, glace, n'importe quoi (51)
- 6 Pas vraiment, non. Non. Non pour la bonne et simple raison que, comme on dit, c'est que pour le travail, quoi. Le travail ne reste pas une contrainte parce qu'il faut travailler dans la vie pour arriver à quelque chose mais [...] il y a plus de mauvais moments que de bons moments dans un travail (37) ; Donc on va dire que le trajet là pour moi, c'est rien, ce n'est pas une contrainte, on est tranquille, on roule tranquillement, il n'y a pas beaucoup de voiture, même si il y avait des travaux ça passe bien, mais c'est le fait d'aller à la rencontre de personnes que je n'apprécie pas énormément (38) ; Donc on va passer un petit week-end sympa et là alors j'apprécie (40)
- 7 É. É aplicável [o termo viagem] porque eu viajo muito. A minha mente leva-me para montes de sítios. Há momentos em que penso que estou em filmes (38)
- 8 Pas vraiment. Dans un voyage je me vide la tête, alors que là je me remplis la tête. Pour moi ce n'est pas du tout pareil. Dans le principe c'est pareil, sortir de chez soi pour aller quelque part, mais non, ce n'est pas un voyage (24)
- 9 Não [se pode chamar viagem]. Isto é um percurso. Não, isto é um pequeno percurso que eu faço, prontos (41) ; Eu chamo viagem à gente viajar de lazer. Uma viagem, para mim, é de lazer. Agora isto, é o percurso ida (43) ; Não [é viagem], isto é uma obrigação, isto é uma obrigação porque nós temos que trabalhar para sobrevivermos (44)
- 10 Donc, voilà, le voyage c'est quelque chose qui me trip très fort vers lequel je voudrais, d'ailleurs retourner à un moment donner parce que c'est une évasion, c'est une liberté. [...]. C'est le côté nomade je sens que ça me correspond bien, tu vois. Là je suis parti faire 3 jours en week-end. On a dormi à la belle étoile pendant 3 jours toutes les nuits. J'aime bien le côté nomade. Pour moi le voyage c'est quand même la découverte, je l'associe à la liberté et à la découverte. Bon, la liberté ici, bon pff ! Je suis quand même contraint d'aller travailler, donc voilà et la découverte, bon, je l'ai eu ! En fait, je n'avais jamais mis un pied à Luxembourg au mois de Février et c'est vrai que mes premiers trajets j'étais dans le voyage ! [...] Maintenant, que ce côté découverte est un peu passé, le trajet ne me pose plus question parce qu'il est, quand même, j'estime, assez limité (42) ; Ouais, ça n'a pas d'importance et je peux être en voyage dans une rue d'Arlon dans laquelle j'ai jamais été, tu vois, et dire : ah tiens ! Ou alors, une rue que je ne connais pas, génial, tu vois. Ça c'est le voyage quoi. [...] On s'est dit : est-ce qu'on est vraiment obligé de partir si loin la prochaine fois pour avoir ce plaisir de la découverte et de la liberté ? Et, donc quelques mois après [...] on a fait une boucle de 300 kilomètres en Belgique dans des endroits que l'on ne connaissait pas et on a eu exactement le même sentiment, le même sentiment de liberté, de découverte. En tout cas, moi j'ai eu le même ressenti. Donc, je me suis dit : en fait je m'en fiche d'aller loin, ce qui est gaie c'est l'état d'esprit dans lequel tu es, voilà. C'est plutôt ça,

c'est la découverte. (43) ;

En fait, en transport en commun c'est comme en voiture t'es quand même dans une bulle, malgré tout. Tu n'as pas les sensations extérieures : ni de chaud, ni de froid, ni d'odeurs, ni,... voilà quoi. Et la voiture ça me pose le même problème. [...] On est parti 3 semaines dans les pays baltes [...] et j'avais une *Citröen Berlingo*, dans lequel on a dormi à l'arrière et on s'est dit : mais en fait on est dans une bulle de métal, quoi, qu'on n'est pas en contact avec les gens. [...] Je ne sais pas si on a rencontré plus de monde parce qu'on était en vélo, mais tu as l'impression d'être vraiment dans l'espace dans lequel t'est venu. Tu sens le chaud, t'as tout quoi, tu sens la pluie, le vent, le soleil. Et ça, ça attise à mon avis, alors, le voyage et la découverte et c'est ça. Pour moi, je ne peux pas voyager en voiture, ce n'est pas un voyage (48)

Nœuds du trajet

- 1 Je me prépare quand je sais que je suis bientôt arrivé à l'arrêt où je vais descendre (26) ;
Aujourd'hui on est même en train d'arriver plus top parce que parfois on arrive ici il est presque 8h30 (32) ;
[Ici, c'est un point de référence] c'est vrai, parce que c'est vraiment le début de la ville pour moi (34) ;
J'arrive ici, normalement, je commence déjà à me préparer parce que je sais que le prochain arrêt c'est là où je descends (38) ;
On arrive à destination pour ce premier petit trajet (41) ;
Je pense, bien je suis bientôt arrivé au travail (49)
- 2 Maintenant on arrive dans le quartier de la gare (47) ;
Au deuxième point (58) ;
Je regarde juste l'heure qu'il est, comme je n'ai pas de montre (64) ;
Non [lever de sa place dans le train], je me lève maintenant normalement (117)
- 3 Et maintenant on arrive à un bout qui est toujours plus stressant. Donc la première partie elle est cool, il n'y a pas beaucoup de trafic, c'est dans les villages, on traverse les villages, beau paysages. Ici, on commence à rentrer en ville et c'est ici que, souvent, mes pensées commencent à se tourner vers mon travail, parce que on s'approche du travail, on s'approche de la ville, il y a plus de trafic, plus d'agitation, ce n'est plus la nature (31) ;
Oui, souvent ici, parce qu'ici le bus commence à ralentir en général et je sens qu'il y a plus de monde, il y a plus d'agitation et c'est souvent à partir, vraiment, de ce rond-point à Kirchberg, ici, que je commence à laisser de côté ma maison, ma vie privée. C'est à partir d'ici que je commence à me dire : c'est quoi mes rendez-vous aujourd'hui ? Qu'est-ce que je dois faire ? (32) ;
Donc, ici on est dans un autre, tout à fait, autre paysage (42) ;
Oui, oui, oui, tout à fait [le moment pendant le retour où elle laisse le travail]. Surtout que après le rond-point il y a moins de trafic de nouveau et en général là ça roule, alors que avant il y a beaucoup d'arrêts, de feux rouges. (49) ;
Oui. En général, oui [commencer à préparer les affaires]. Au dernier feu vert avant de descendre je ferme tout et je fais attention à ne rien oublier (54) ;
Donc cette partie-là du trajet est beaucoup plus agitée. Il y a le trafic, c'est la ville, alors que ça va encore, ce n'est pas la grande ville : Bruxelles, Paris, Londres (59) ;
Oui et ici je vis le trajet tout à fait différemment (61) ;
Maintenant on va passer à travers le parc et ici c'est un moment particulier (63)
- 4 Oui ça fait un petit peu plus ville, il y a plus de voitures à gérer (49)
- 5 Alors maintenant on a trouvé un point qui est toujours important, parce que là je sors de l'autoroute, juste un petit chemin. Mais je sais maintenant que j'ai fait environ la moitié du chemin (58) ;
Parce que quand je roule de l'autre côté et je sors ici, parce que là tu as même qu'une voie, tu vois [elle pointe] je me sens déjà à la maison même si c'est que la moitié quand je rentre. Beaucoup de mes collègues disent : mais tu es complètement folle ? Tu n'es pas à la maison ! Pour moi c'est bon, mais j'ai déjà,... pour moi derrière c'est le Luxembourg et je n'ai pas eu de bouchons, je n'ai pas eu de problèmes, alors je suis tranquille, maintenant je sais que c'est que rouler jusqu'à la maison (60) ;
Voilà. Là je dis : ouais, ouais. Parce que mes collègues ils le font toujours là où je t'avais montré le patrimoine de L'UNESCO, pour eu là c'est presque à la maison (61) ;
Mais si tu fais le trajet avec beaucoup de gens tu partages beaucoup de trucs parce que aussi il y avait un collègue à moi c'était un arbre. Il adorait cet arbre, toujours quand il passait cet arbre il était un moment tranquille, je ne sais pas (62) ;
Maintenant c'est le Luxembourg (80) ;
C'est ça. Maintenant c'est la dernière route. Maintenant on descend et on est là (117)
- 6
- 7 A partir daqui, quando eu passo aquele cruzamento sinto que estou a entrar já na estrada para o meu trabalho e começo a acelerar um bocadinho mais (19) ;
A partir daqui faz de conta que eu sinto como se já comesse mesmo a trabalhar a fundo (20) ;
E aqui já começo a acelerar para o meu trabalho (54) ;
Ainda não [estou na recta final], mas já sinto que estou quase a chegar. Há sítios, por exemplo, que é este em especial, que penso assim: já estou quase a chegar ao depósito. Já estou quase a chegar ao depósito que é o sítio onde eu trabalho (55) ;
Aqui já estou a entrar na pequena vila do meu trabalho, fica muito pertinho. Já estou a pensar: já estou quase, já estou quase (64) ;
Aqui cheguei à recta do meu trabalho (76)
- 8 Ouais, après le feu. Après le feu je me dis : ça y est ! J'ai la tête qui commence à dire : vas-y, il faut que tu t'organises comme ça, comme ça. Mais bon après ça va, ça vient avec l'habitude (15)
- 9 Vou sempre a olhar porque o meu ponto de referência é a igreja. [Entretanto já saímos do autocarro e estamos na mesma paragem à espera do próximo autocarro], onde eu avisto a *église* já sei que tenho que tocar porque parece que lá, aquilo, nunca sei muito bem onde é que estou. É esquisito, vou lá uma vez por semana (60) ;
É. É engraçado que agora há duas pessoas que vão sempre no mesmo autocarro que eu, portuguesas que vão para lá trabalhar e elas é que têm a

preocupação de tocar sempre. Agora já não vão, sou eu sozinha. E, então, eu é que tenho que estar a preocupar-me para tocar, senão vou parar muito longe (61)

- 10 Ouais, c'est vraiment quand j'arrive [que je me branche sur le travail et je laisse la vie privée], quand j'ouvre la porte d'en bas au boulot ou bien quand je gare le vélo à la gare des vélos et je marche un peu et je me dis : bon ce coup-ci ça y est ! Bon, ce coup-ci ça y est non, mais : là j'y suis ! Ça, ça change très, très fort, d'avant où j'avais tout mixé entre ma famille, parce qu'on travaillait beaucoup le week-end aussi, dans la boîte d'événements donc tous les espaces-temps étaient intégrés l'un dans l'autre [...]. Enfin, tu vois, tout ça était très mixé. Maintenant c'est très, très cloisonné. Enfin, c'est comme ça. Ça ne me dérangerait pas que ça soit plus mixé (51) ;
Et j'ai jamais été stressé, même avant dans mes trucs, j'ai jamais mal dormi. Mais avant je pensais beaucoup à mon boulot et ici, quand je sors, j'y pense plus, voilà, quoi. Et si j'y pensais, ça ne me dérangeait pas ! [...] Mon focus il est ailleurs et je l'entretien par des formations, je l'entretien par mes lectures le matin et tout le reste, mais voilà quoi. Ouais, j'ai une vision assez mélangée, en fait, donc jamais je peux me dire : ah tiens là je passe au boulot ! (52) ;
Bon, voilà, là je vois que je suis en train de penser : ah ma journée de boulot va commencer. Tu vois, mais je suis à 10 mètres, donc bon il est temps, quoi ! Avant ça, pff ! Ah c'est con putain, à 10 minutes près. (74)

Sensations (Odorat, Oûï, Toucher, Vision, Saveur)/Paysages

- 1 Voilà pourquoi je n'aime pas trop la neige, ça glisse trop (7) ;
Des fois je pense que ça fait vraiment un gros contraste entre les deux, parce qu'on a habitation d'un côté et juste quelques mètres après on a tout de suite, tu sais, le monde de la finance, des banques, donc le monde très froid. Et puis même les bâtiments ils sont assez froid je trouve (15) ;
Ce monde assez froid (16) ;
Il y a ce bâtiment aussi, j'adore [...], j'adore la couleur de l'immeuble et c'est un immeuble moderne (31) ;
En fait, on peut prendre plusieurs bus, par exemple celui-là j'aurais pu le prendre mais tu vois, il y a trop de monde [...]. Quand il y a trop de monde je n'aime pas, je me sens étouffé (42) ;
Donc je fais un peu, comme ça, des calculs mentaux bizarres pour essayer de voir si je ne serais pas trop comme dans une boîte de sardines parce que sinon je déteste, c'est horrible (44) ;
Je n'aime pas qu'on envahisse comme ça mon espace ; vraiment qu'on soit très proche de moi [...], si je peux l'éviter, je l'évite (46) ;
Sur le premier bus que je prends je suis plus focalisé sur l'extérieur parce que aussi, généralement il y a moins de gens [...] et là comme il y a plus de gens et qu'on est vraiment dans cet espace confiné je regarde vraiment qui est-ce qui est autour de moi, les gens qui sont autour de moi (47) ;
J'essaie de m'informer en lisant les journaux des autres [...] J'essaie de voir un peu le paysage parce qu'on a une belle vue (47) ;
J'aime bien aussi les graffitis, généralement je les admire (48) ;
Ici, je n'aime pas sortir, généralement il y a beaucoup de vent [...] donc quand je descends à cet arrêt je pars comme une flèche vers mon bureau (49) ;
On arrive au bâtiment où je travail, qui est déjà un bâtiment assez vieux (53) ;
Et puis il y a beaucoup de bruit (50) ;
Attention, comme ça descend ça glisse (51) ;
Surtout comme je n'aime pas l'endroit où se trouve ce nouveau bâtiment, je pense que oui ça m'attristera un peu (56)
- 2 En Hiver, il y avait beaucoup de neige ici et là tu te concentrais vraiment sûr ton chemin. Quand il y avait encore de la neige t'étais vraiment concentrée sur ton chemin que tu faisais, sûr là où tu marchais (7) ;
Comme ça descend tu fais beaucoup plus attention ! Donc là t'es clairement triste, tu es super concentrer, en fait, sur le chemin en lui-même. Quand tu montes aussi, mais ça c'est pour autre chose ! (8) ;
Et cette maison là je la trouve très belle (21) ;
Oui, elle est très belle, avec la grande fenêtre et tout et elle est quand même assez caché parmi les arbres (22) ;
Mais bon, c'est une route principale [...] et là t'as beaucoup de trafic et moi je me dis que peut-être quand même là tu entends cette route-là (24) ;
Oui, je pense que c'est ça surtout qui est un petit peu plus embêtant (26) ;
J'aime bien regarder par la fenêtre (33) ;
Je pense que ça dépend des journées aussi. Une journée comme celle-ci assez couverte rien est très beau à voir, donc je ne regarde pas forcément (34) ;
Mais si, par exemple, c'est une super belle journée avec un grand soleil et tout, je regarde dehors (35) ;
Et puis quand il est très plein, surtout en Hiver que t'es très couverte, après tu commences à avoir chaud, tu te sens pas bien, t'as pas assez d'air. Les bus ici ils sont surchauffer ! (46) ;
En Hiver surtout, les gens toujours habillés en noir, c'est triste, avec le ciel qui est toujours gris et puis tout le monde qui est en gris ou noir. Et puis parfois quand je vois des gens qui ont une veste rouge ou un autre truc, je leur souris (56) ;
Regarde ! Elle a un jolie collant rouge (59) ;
Mais ces gens-là maintenant on les croise ici sur l'escaladeur, mais si tu les croises dans le couloir ils te rentrent dedans ! (63) ;
Parfois je trouve ça marrant d'écouter (73) ;
Je me souviens toujours c'est la première fois quand j'ai fait ce trajet, voyage [...], il avait neige, alors tout était blanc et il y avait un grand soleil et le trajet était magnifique ! (84) ;
Qu'est-ce que c'est beau ! Parce que tout était blanc, il y avait le grand soleil (86) ;
Je remarque quand même quand il fait beau, je regarde quand même beaucoup plus dehors (87) ;
Oui, tu regardes la nature. Puis, j'aime bien la neige sur les arbres, ça c'est beau (88) ;
Je suis quand même contente que l'on ait encore des champs, des prairies et des forêts ici (92) ; c'est un beau pays et on ne se rend pas toujours compte (94) ;
Mais sinon, c'est vrai que j'aime bien regarder le paysage, le jardin des gens, aussi (98) ;
Il fait froid. Il fait chaud dans les trains aussi, hein? (101) ;
Ici, aussi, toujours, je trouve que c'est très moche. L'église elle est très, très mastoc et très grande. Il y a plein de béton. Ce n'est pas très beau. De l'autre côté ça va mieux (103) ;
Voilà, Esch, la deuxième ville du pays. Donc ici, quand j'arrive ici, je me dis : oh mon dieu, qu'est-ce qu'elle est moche cette gare avec les carrelages. Non, mais c'est vrai, non ? C'est immonde ! (117) ;
C'est la gare la plus moche que je connais ! C'est quand même, honnêtement ce qu'il y a de pire (118) ;
Oui, tout, tout est moche (119) ;
Et dernièrement je marchais du bureau avec lui [remplaçant], on venait prendre le train et il me disait : tu vois, le Luxembourg c'est quand même bizarre, même les arbres et les poteaux il faut les habillés, il fait tellement froid. [On rigole]. Ça m'a fait rire (120) ;
quand je passe je vois le drapeau du Laos et je me dis : ah, c'est bien (121) ;

- Et puis ici aussi je regarde aussi les boutiques que je trouve moches (122) ;
 Et puis ici, tu as le café « Chez Nadia » et je suis fascinée par ce café parce que t'as tout le temps des gens qui sont là (123) ;
 Et puis il y a ça [elle pointe] : « Le Monopole »... [Je regarde et il s'agit d'un centre commercial très vieux]. Depuis que je viens ici je me dis : mais quand est-ce qu'ils vont détruire ce truc ? Il y a des arbres qui commencent à pousser dessus ! C'est horrible, non ? Il est vide depuis des années ! (124) ;
 Ça c'est un truc aussi qui m'embête en Europe. Dans toutes les villes, maintenant, tu as les mêmes magasins. Je me souviens encore il y a, je ne sais pas, dix ans, quinze ans, tu allais dans une ville et c'était intéressant d'aller voir les magasins qu'il y avait, mais maintenant toute est pareil, tout, tout, tout (126) ;
 Oui, tu n'es pas contente. Et puis l'entrée elle est assez enfermante, assez glauque et très noir et ça fait comme si tu rentrais dans la cave d'un loup ou d'un ours(128) ;
 Oui, oui. Ça ce n'est pas super agréable. Mais ça dépend des jours aussi. Maintenant, ça le fait beaucoup moins, parce que j'ai la fin aussi devant ! (129)
- 3** Ma première pensée c'est toujours d'apprécier dehors, d'apprécier l'air, la lumière, les oiseaux (5) ;
 Souvent je suis la première à faire des pas dans cette neige fraîche alors ça me fait beaucoup de plaisir (7) ;
 Je cherche toujours à repérer, à concentrer mon attention sur un élément de la nature (11) ;
 J'ai repéré cet arbre et je l'observe, j'observe comment il évolue d'une saison à l'autre et puis j'aime bien écouter les oiseaux (11) ;
 J'aime bien la regarder, me concentrer là-dessus (12) ;
 Ça m'énerve de devoir rester habillé chaudement pendant 40, 45 minutes de trajet (18) ;
 Ça me prend une demi-heure, trois quart d'heure pour manger ma portion de muesli, parce que je la mange très lentement [...] ça me fait un repas que je prends doucement, que je prends en pleine conscience (18) ;
 Maintenant qu'il fait clair je regarde l'extérieur [...] je trouve que c'est un très beau paysage (21) ;
 En Hiver, quand il faisait encore noir je me concentre sur mon repas (21) ;
 Donc, ici on est dans un autre, tout à fait, autre paysage. Ici on va passer devant la banque ou j'ai travaillé avant. Ici souvent je regarde, je fais attention à ce bâtiment-là parce que j'ai travaillé là, il y a la cantine juste ici à côté et alors je regarde, j'essaie de repérer d'anciens collègues par curiosité (42) ;
 Et là j'avais une place de parking, [...] je ne devais pas faire attention à ce que je mets comme chaussures, comme veste, parce que, de toute façon, je faisais de garage à garage (43) ;
 Les manteaux, le bonnet, surtout en Hiver. Il y a des chaussures que je mettais avant pour aller au boulot que je n'ai plus mis depuis deux ans et demi parce que, voilà, je n'arrive pas à marcher.(44) ;
 Je suis très sensible par rapport à l'odeur. Alors, quand il y a trop de monde, ça c'est vraiment un aspect qui me dérange. Je parlais de l'espace privé tout à l'heure, mais c'est surtout un espace privé concernant le bruit et l'odeur. Donc le bruit, j'ai dans mon sac toujours une boîte de bouclières [...]. Donc parfois je prends consciemment la décision de fermer le sens de l'ouï. Mais ça je n'arrive pas ; je ne peux pas le faire avec le nez. Donc, l'odeur je suis livrée à l'odeur des autres et ça, ça parfois ça me dérange. Je pense plutôt en Été, quand le bus est là, les odeurs de transpiration, ça c'est un aspect qui souvent qui me dérange (51) ;
 Donc cette partie-là du trajet est beaucoup plus agitée. Il y a le trafic, c'est la ville, alors que ça va encore, ce n'est pas la grande ville : Bruxelles, Paris, Londres (59) ;
 Oui et ici je vis le trajet tout à fait différemment (61) ;
 Mais je regarde toujours vers le haut je regarde toujours les arbres, j'écoute les oiseaux. C'est pour moi, le dernier moment de la journée ou je vois un peu de nature. Donc, ces quelques mètres ici, c'est de nouveau une autre partie de mon trajet ou j'essaie de peut-être pas trop accélérer, j'essaie de prendre ce morceau aussi avec une autre conscience (65) ;
 Alors, bon, maintenant il y a des odeurs de ces machines, enfin. Mais ici j'admire les fleurs. Ici [elle pointe]. [...] Et ici, donc, j'observe, je regarde les fleurs, les oiseaux et cet espace je le vis différemment, cette petite distance ici. Et je suis contente de pouvoir faire ce trajet ici, je suis contente que dans la dernière partie de mon voyage je puisse traverser ce parc (66) ;
 Pour moi, c'est un petit havre de paix. Et maintenant on sort du parc donc c'est à nouveau... enfin. Le rêve est passé, je dois me réveiller à la réalité et ça ici c'est vraiment le morceau que j'aime le moins, enfin, un peu comme les premiers feux rouges (67) ;
 Et, donc, parfois ici je regarde, j'essaie d'identifier des êtres vivants dans ce désert de voitures et de maisons, donc je repère les personnes. Donc, je fais un jeu et j'essaie de repérer les êtres vivant. Pour moi les êtres vivant c'est un oiseau, c'est le monsieur là devant, c'est l'arbre là devant [elle pointe], et puis les arbres ici, pour ne pas trop me concentrer sur les voitures, sur le trajet. Mais quand je suis ici je suis déjà dans un état d'esprit tout à fait différent, c'est fou un ?! (68) ;
 Oui, oui absolument. Moi j'avais repéré ces fleurs pendant longtemps déjà et ça m'a fait plaisir de lui parler de ses hortensias (73)
- 4** Je suis née ici, à cinq kilomètres et j'étais à l'étranger pendant dix ans et je suis un peu revenue dans la région. Le matin, d'habitude je pense beaucoup à ça, par rapport à mon encrage ici dans la région (7) ;
 Oui, aussi. Mais c'est aussi parce que je trouve ça une assez belle région. Je pense que c'est aussi lié à ça (8) ;
 J'aime vraiment beaucoup la nature et regarder les paysages changer au cours des saisons (10) ;
 Oui ça change parce que le matin c'est un peu comme si tout était nouveau donc il n'y a pas encore beaucoup de choses qui se sont passées pendant la journée. Pendant la journée qui passe il y a beaucoup de choses qui surgissent et qui doivent être faites et puis je pense que je suis un peu moins à l'aise pendant le trajet de retour parce qu'il y a encore beaucoup de choses qui doivent être faites (22) ;
 Parce que l'Hiver était assez dure cette année-ci moi j'ai beaucoup regardé les arbres ces dernières semaines, si ils ont survécus ou non parce que tout était tellement tard avec les feuilles, le feuillage (23) ;
 Ça crée toujours un peu de stress, il y a de la neige et du dégel (25) ;
 Je pense que c'est assez bien parce qu'il y a toujours le soleil. Bon, pas en Hiver parce que là c'est obscur, mais maintenant au Printemps il y a le soleil qui se lève ici à Leste, donc c'est un peu comme aller dans le ciné (27) ;
 Oui, ça c'est quelque chose aussi de mon enfance, il avait déjà ces chevreuils-là, ils les tenaient comme ça, je ne sais pas pourquoi, c'est très bizarre pour moi ces animaux (37) ;
 C'est l'ancien silo national pour stocké les graines agricoles mais maintenant ça va être démolit et ils vont faire un quartier résidentiel, c'est aussi de ce quartier-là qui est l'école (48)
- 5** Ça dépend. Parce de temps en temps tu regardes mais je connais le chemin assez bien mais il y a des moments où je sais : là j'aime bien ! Alors là je reviens et je regarde un peu plus mais en général je fixe (21) ;
 Voilà, et maintenant j'ai vraiment trouvé pour moi personnellement [un bon centre de recherche] : c'est intéressant, c'est un bon chef même si il ne me laisse pas travailler à la maison comme je veux moi, mais je crois que c'est normal (31) ;
 Ouais, tu vois, la région est industrie ici (33) ;
 Et j'aime bien [ancienne industrie]. Le soir c'est toujours avec beaucoup de lumières colorées et c'est hyper joli ! Mais sinon c'est moche autour (38) ;

- Oui, c'est chiant ! Parce que comme j'ai dit aussi pour l'environnement, pour tout, tu n'es pas tranquille, tu n'es pas à l'aise, tu te dis : fff [elle fait un geste comme que pour transmettre qu'elle n'est pas à l'aise] ! (47) ;
- Oui ! Mais surtout le Printemps parce qu'il pleuvait sans arrêt ! Et là c'est dur. Mais là maintenant comme il fait beau ça fait plaisir (52) ;
- Peut-être c'est pour ça que j'aime bien parce maintenant même l'endroit tu vois beaucoup des paysans à côté (59) ;
- Quand j'ai commencé peut-être parce que là je n'étais pas contente avec mon boulot [...] j'étais sur le chemin et je ne voulais pas, je sentais comme si je n'arrivais pas à respirer et que je ne voulais pas (64) ;
- Maintenant j'aime bien ce que je fais (65) ;
- Et c'est vraiment jolie parce que tu as aussi toutes les vignes là et la Moselle (73) ;
- Et là tu vois la fumée de Cattenom (74) ;
- Je crois que ça arrive dans le pays en général ouais ! Pour moi c'est vraiment ça, parce que, je ne sais pas, il n'y a pas de style, il n'y a pas de charme, il n'y a pas quelque chose qui ait grandit (84) ;
- Mais tu vois, j'avais l'idée que quand même, que j'ai une certaine flexibilité et je suis assez ouverte pour habiter n'importe où, mais non, je ne sais pas, je ne sais vraiment pas. [...] J'ai une idée de comment vivre et de comment ma vie doit s'arranger et je ne veux pas ! (86)
- 6 Non, après on s'est dit : non on voulait un petit peu notre tranquillité, donc on a pris au moins un village. C'est vrai que nous on est un petit peu privilégié par rapport à d'autres, c'est un petit village mais il y a un petit peu tout [...] (5) ;
- Et là on va commencer à traverser les forêts là maintenant, les petites forêts luxembourgeoises. C'est un petit peu sympa, sauf que quand il fait nuit il faut faire attention, des fois on a le passage d'animaux sur la route (50) ;
- C'est là, on commence à border la forêt, quoi. Oh, c'est sympa ici. Par contre c'est un ancien site minier ici (51)
- 7 Agora, neste momento, estou sempre fixa, a olhar sempre para os carros e a pensar: porque é que neste país logo de manhã as pessoas têm as luzes ligadas. É sempre, sempre, sempre. Sempre isso, sempre! Principalmente quando passo as florestas, penso sempre isso e porque é que num dia de sol tão bom! (12) ;
- Sim, sim, logo de manhã. É pelo país ser cinzento (14) ;
- Cada vez que passo aqui neste café [ela aponta para o café] lembro-me sempre que esta senhora aqui que não me compra produtos [...] e olho sempre para este café com desprezo não sei porquê. [...] Horrível. Nem sorrio, eu olho sempre com desprezo (17) ;
- Este restaurante acho-o lindo, que é suíço, acho linda a imagem. [...] Adoro quando começo a entrar aqui, nesta floresta (18) ;
- Adoro, adoro passar pelas florestas. Adoro passar por aqui (21) ;
- Adoro quando nesta fase agora, quando passo as árvores e começo a ver sol. Aqui desperta a S. logo de manhã! Eu digo sempre: bom dia! E começo na minha cabeça: diga bom dia com *Mocambo, Mocambo, Mocambo* (23) ;
- Abre sempre o sol! (24); Acho muita piada a estas árvores todas (24) ;
- Agora esta rotunda que eu acho enorme! Esta rotunda aqui é um pinhal que está aqui no meio da estrada! (25) ;
- Também acho lindo este caminho, acho muita piada, devido às árvores. Adoro o sol pela manhã, faz-me muito bem! Faz-me bem olhar para a natureza, adoro, tranquiliza-me, mesmo quando estou nervosa (26) ;
- Apanhei muita chuva, muitos dias cinzentos [...]. Odeio dias cinzentos (27) ;
- Adoro as árvores, adoro a conjugação das cores. Adoro, adoro o sol, o sol a bater nas árvores [...]. Eu sou uma pessoa que precisa de sol para viver. Acho muito gira esta casa (28) ;
- O que eu acho piada às vezes é as cores, estou sempre a tomar atenção a isso. Adoro ver estas árvores, adoro este caminho (30) ;
- Acho muita piada aos carros terem as luzes acesas (31) ;
- Tomo muita atenção às cores porque eu gosto muito do sol e então eu ligo muito à luz. Eu gosto muito de ver como se posiciona a luz. Adoro esta estrada, também acho linda (32) ;
- É bonito, gosto muito das paisagens. [...] Eu gosto de ver a natureza de manhã, sabe-me bem (33) ;
- Acho muito gira aqui esta casa (37) ;
- Vejo o sol, completamente. Adoro os campos (40) ;
- Esta também é uma das subidas que eu acho muita piada, porque aqui de lado, faz-me também lembrar a minha terra, o mar (47) ;
- Adoro esta parte também, porque tem aqui o campo. Acho muito interessante, adoro (48) ;
- Faz-me bem sair de uma estrada cinzenta e depois ver que está ali o sol à minha espera, adoro! Parece que o sol espera por mim! (49); Sol, sol que me dá vitaminas! (50) ;
- Passo sempre neste restaurante e penso assim: ai, tenho que passar aqui! Acho-o lindo, lembro-me sempre do filme do *Moulin Rouge* (52) ;
- Acho muita piada a isto porque faz-me lembrar os tanques de antigamente [...]. Adoro o átrio também (54) ;
- Acho muita piada aqui porque estou sempre a olhar para os pormenores no canto das estradas, das papoilas vermelhas [...] acho que é uma flor lindíssima (58) ;
- Acho muita piada a esta rotunda. Acho que aqui as rotundas são autênticas florestas (59) ;
- Adoro olhar para estas árvores porque acho muito curioso a forma como elas estão cortadas (59) ;
- Adoro quando o sol bate em mim (60) ;
- Acho muito lindo este caminho também (61) ;
- Acho muito lindas estas árvores. Acho lindo este caminho, mesmo muito interessante. [...] Acho lindo entrar aqui, acho lindo estas árvores, parece que vamos a entrar num castelo (64) ;
- Olho sempre para esta casa! (66) ;
- Acho piada às cores (67) ;
- Acho muita piada à cor desta casa [ela aponta para o exterior]. Estou sempre a olhar (69) ;
- Adoro estar bem-disposta e dizer bom dia às pessoas logo de manhã. Adoro fazer as pessoas felizes de manhã. Adoro quando me cedem as passagens e adoro dizer muito obrigada, acho que é compensador (71) ;
- Olho sempre para os animais (71) ;
- Adoro quando os passarinhos se atravessam no meu carro (72) ;
- Acho muita piada ao nome deste café porque é português! (73) ;
- Olho sempre para este banquinho quando vou a entrar aqui. Acho muita piada (78)
- 8 Mais c'est bizarre parce que je vois toujours, tu vois, toujours les mêmes trucs (21) ;
- Je ne sais pas aussi si c'est lui que je vois tous les matins (23)
- 9 Normalmente como eu nem gosto nada deste trabalho, não me apetece tirar fotografias (3) ;
- É. Não estou muito a olhar para o exterior, não estou a admirar a paisagem. Já conheço muito bem a paisagem, de todos os dias ver sempre a mesma coisa há três anos, já nada me admira, não estou admirada com nada (6) ;
- Aqui nesta rotunda às vezes estão aqui flores muito bonitas e estou a olhar assim para as flores porque eu gosto muito de flores. Costuma estar ali uma roseira (7) ;
- Às vezes meto conversa ou tento conversar com outras pessoas e as pessoas não me dão conversa nenhuma, fecham-se nelas. Há dias inteiros em

que eu não abro a boca! Não consigo falar com ninguém! Eu, às vezes, chego ao final do meu dia à noite assim: que raio, eu hoje não falei com ninguém! Eu assim sinto-me triste: eu hoje não falei com ninguém! Acontece-me isto muitas vezes, muitas vezes. Depois eu, às vezes, pronto calho em encontrar assim alguma pessoa no autocarro que eu meto conversa. Ela fica toda contente ou ela mete conversa comigo eu também fico toda contente, sabe bem, vimos a conversar, é bom porque ficamos mais leves (30) ;

É, muita gente aqui sim, sim, fecha-se. Sobretudo no inverno as pessoas pumba! Com o gorro, com as luvas, com os casacos, ninguém fala com ninguém! (32) ;

Fomos aos sítios onde nós habitámos, tudo é diferente, os jardins menos bonitos que antigamente. Achei os jardins menos bonitos. Tudo, ao lado da Torre Eiffel eram lindos, lindos, lindos! Eu tenho lá fotografias. Agora está tudo seco, tudo, tudo. Os prédios são os mesmos, aqueles antigos, todos muito farruscos (55) ;

no geral as pessoas respeitam-se. E as pessoas que eu noto que falam mais alto são os italianos e os portugueses (58) ;

Mas até é uma zona como Bridel, é uma zona assim calma, se calhar ainda mais calma porque, olha, nem há lá bombas de combustível, nem há lá tipo nenhum de comércio, não há comércio nenhum. É um sítio onde habitam pessoas muito ricas, segundo dizem. É onde há muitas vacas ainda a pastar. É tudo ainda assim muito campo. É um sítio muito,.... É bonito, eu até,.... Eu penso assim: eu para habitar gosto muito de um sítio calmo. Por exemplo ali em Bridel, eu estou sempre a ouvir os carros, é esquisito (61) ;

É, é. Eu gosto muito de estar a dormir. O tempo que esteja a descansar que esteja no silêncio. Ali estou sempre *vrum, vrum, vrum*, os carros (62) ;

Já dizia um patrão meu, aih que deus o tenha lá em descanso que ele já faleceu há alguns anos. Ele chegava a casa e depois via tudo aberto; eu gosto de fazer limpezas e de ter tudo aberto, ele dizia assim: pronto a C. não é pássaro de gaiola, logo se vê! Tem tudo aberto [ela ri-se]! Eu gosto muito do sol, gosto muito do ar livre, gosto da natureza. Mas há pessoas que gostam de ter sempre tudo fechado, nem dão ar às casas, nem nada. Eu gosto bem! Eu gosto de ter tudo aberto, gosto muito (65) ;

Mas eu acho muito gira a gare, eu admiro muito assim esta parte sabes (66) ;

Pronto, há coisas piores na vida e temos que as ultrapassar não é. Olha, eu já passei por tantas coisas na minha vida que isso, para mim, tudo tem solução (71) ;

Olha, o que eu reparo sempre, é nesta pizzaria, porque há lá uma “Rusticana” e é assim mais ou menos neste género na minha zona, é engraçado. Só que esta te pedra, a da minha zona tem tijoleira, tijoleira assim vermelha (71) ;

Isto aqui, estamos em Howald. Isto ali para trás é muito giro! Há muitos jardins muito bonitos, por trás deste prédio. Há muitos, há jardins muito bonitos, há. É assim, tudo assim muito calmo, estás a ver. Parece que aqui não é nada calmo, mas para ali parece que é assim uma aldeia, para ali para trás (72) ;

E eu, prontos, fiquei muito triste porque nunca mais pude conversar, porque nós tínhamos sempre companhia, falávamos sempre uma com a outra. É engraçado, fui eu que meti conversa com ela porque ela, prontos, não me conhecia, eu é que calhei de meter, e depois ficamos sempre a conversar muito (74) ;

Eu gosto de conversar assim com as pessoas, gosto de conhecer, só pelo convívio sabes. Gosto muito de conversar. Às vezes há pessoas que dizem assim: ah, eu gosto muito de trabalhar sozinha! Eu não! Eu não, eu sempre trabalhei com pessoas e sempre soube gerir muito bem a amizade, o convívio, o trabalho, sempre soube distinguir isso (74) ;

Isto é muito giro. Esta zona aqui é muito gira. Era um apartamento aqui nesta casa que estava a alugar e depois eu liguei. Isto aqui é muito giro e se tu fores até lá cima, isto é muito giro, muito giro. Depois ali em cima tu só vez é campo! E as vacas a pastar e tudo (79) ;

E então quando eu vou ali para cima, que às vezes vou com vagar, quando saio, quando ainda falta para apanhar o autocarro, se eu me despachar assim ao meio dia e dez, meio-dia e um quarto, eu dou a volta e vou lá por cima, gosto de apreciar a paisagem, admirar as vacas a pastar, gosto muito de ver, às vezes, os cãesinhos que as pessoas andam lá a passear os cãesinhos. Eu gosto muito dos animais! [...] Eu adoro animais! Eu adoro animais. Eu adoro assim as cabrinhas, ver os patos (81) ;

Oh! E as coisas da agricultura! Eu gosto muito de ver as coisas a crescer. A gente semear e a gente colher. As limpezas é uma porcaria, não gosto nada. Tenho que aprender a gostar! Porque tem de ser, estás a perceber? Mas a maneira de ser das pessoas enervo-me, porque não cumprem com as suas obrigações, e às vezes sabes, o que mais me enerva é que se armam que são mais que nós, mas nós somos iguais (82)

- 10 J'aime beaucoup la nature, etc., j'aime bien faire des photos, ici ça m'arrive rarement de lever la tête, mais quand je la lève,... Bon je suis très amoureux de ma province ! Bon, ici on passe au Grand-Duché mais je me dis : putain on habite quand même une belle région, tu vois. Et surtout, avant je prenais le train plus top, alors qui a des belles lumières. Quand tu prends un train vers 7h30, un truc comme ça, surtout en hiver, il y a des lumières magnifiques et tu dis : putain, t'as envie de péter la vitre, d'arrêter et de prendre des photos (21) ;

En fait, en transport en commun c'est comme en voiture t'es quand même dans une bulle, malgré tout. Tu n'as pas les sensations extérieures : ni de chaud, ni de froid, ni d'odeurs, ni,... voilà quoi. Et la voiture ça me pose le même problème. [...] On est parti 3 semaines dans les pays baltes [...] et j'avais une *Citroën Berlingo*, dans lequel on a dormi à l'arrière et on s'est dit : mais en fait on est dans une bulle de métal, quoi, qu'on n'est pas en contact avec les gens. [...] Je ne sais pas si on a rencontré plus de monde parce qu'on était en vélo, mais tu as l'impression d'être vraiment dans l'espace dans lequel t'est venu. Tu sens le chaud, t'as tout quoi, tu sens la pluie, le vent, le soleil. Et ça, ça attise à mon avis, alors, le voyage et la découverte et c'est ça. Pour moi, je ne peux pas voyager en voiture, ce n'est pas un voyage (48) ;

Aussi, je ne suis pas quelqu'un de très stresser par le travail. Je le fais le mieux que je peux. [...] Et j'ai jamais été stressé, même avant dans mes trucs, j'ai jamais mal dormi. Mais avant je pensais beaucoup à mon boulot et ici, quand je sors, j'y pense plus, voilà, quoi. Et si j'y pensais, ça ne me dérangeais pas! (52) ;

Putain, oui maintenant c'est la pluie merde. Ça m'arrive vraiment très, très rarement de prendre le bus, sauf quand il pleut très fort ou quand c'est la neige quoi. Là il pleut bien quand même (56) ;

En fait, de nouveau, c'est comme les embouteillages, ça m'énerve de prendre le bus. Si il y a plein de monde, tout le monde attend et on est serrés je dis : alors j'aime autant être tout seul sur mon vélo, tu vois. Non mais ici j'ai la chance d'être dans un milieu, finalement, qui est bien loin de la finance et de la banque (59) ;

Je passe avec le vélo, j'arrive de l'autre côté du parc, je traverse le parc, c'est super gaie parce que, justement comme on parlait, des odeurs et du changement de température et tout ça, souvent il fait plus frais ou plus chaud selon, et puis alors j'arrive là au coin et j'ai la gare de vélo qui est juste à côté. Ça c'est génial (66)

Trajet – relation spatio-temporelle

- 1 Mais bon, généralement, j'arrive à bien gérer mon temps, je suis habitué à prendre ce bus et à faire le trajet donc je sais combien de temps je prends pour faire ce trajet (12) ;
Donc, des fois, je pense par rapport à ça, que ça me prend un peu trop de temps [...]. Mais après j'y pense mieux, je me dis : aussi il y a des gens qui viennent en voiture de très loin, qui prennent une heure ou plus [...]. Donc je me dis : ça va, je ne peux pas non plus trop me plaindre ! (27) ;
Une routine c'est nous qui la crions et puis c'est rassurant (37)
- 2 Parce-que même si c'est agréable de prendre le train le matin et tout, tu peux lire, une heure et demi c'est vraiment,... ! (14) ;
En fait, ce qui est intéressant c'est que, quand tu as toutes les possibilités pour te rendre à ton boulot, à un moment donné tu deviens un peu frustré

- d'avoir qu'une seule possibilité, c'est-à-dire, de prendre ce train de Luxembourg ville à Esch (16) ;
 Ici, en fait, tu es plus dans la réaction, tu dois juste attendre ; t'as un train que tu loupes, alors tu attends le prochain train (16) ;
 Je n'aime pas trop cette notion de temps perdu. Je pense que tu perds le temps seulement si tu veux vraiment le perdre parce que tu peux utiliser chaque temps en fait pour faire des choses intéressantes. Je pense que ça dépend vraiment de toi Tu peux aussi t'asseoir dans un bus et méditer pendant dix minutes, fermer les yeux et te centrer sur toi même et voilà. Oui c'est claire que : oui bien sûr que je préférerais à l'époque où je mettais un quart d'heure pour aller jusqu'au boulot ! Je préférerais ça que de mettre trois quarts d'heure ! (38) ;
 La seule chose ou j'ai l'impression de perdre du temps, effectivement, c'est plutôt en fin de journée, quand je vais prendre le train à Esch et qu'il y a [...] du retard. Tu attends déjà tout ce temps-là et puis tu ne peux pas faire grande chose dans la gare (39) ;
 Mais sinon j'essaie toujours de voir les choses positives aussi du trajet (40) ;
 Elle [une amie] est toujours : oh non, c'est fatigant, j'en ai marre. Moi je ne ressens pas tellement. Parfois j'en ai un peu marre. Mais je ne ressens pas tellement ce super fatigant et embêtant (89) ;
 Il me reste deux semaines. Parfois je pense au trajet et je me dis : ahhhh ouiiiiis ! (106) ;
 Je pense que le fait de supprimer le travail de mes jours est plus important que de supprimer les trajets de mes jours (107) ;
 Honnêtement, je suis super contente. Oui et puis aussi, depuis, les trajets deviennent de plus en plus « uau » ! (110) ;
 Que c'est beau ! Regardes qu'est-ce que c'était beau, je ne viens plus ! (111)
- 3 J'apprécie aussi d'être un peu pour moi, d'avoir aussi un moment pour moi (6) ;
 J'essaie de profiter de ces moments rares que j'ai dans la journée que pour moi et où je suis pour moi (12) ;
 C'est un temps rare, absolument ! Il est rare mais je le vis consciemment parce que sinon on pourrait le considérer comme un temps perdu, un « temps gaspillage » [...]. J'essaie de le voir positivement et de me dire que ces moments dans la journée sont tellement rares que j'essaie, enfin, de les vivre pleinement (13) ;
 Et puis je profite du trajet pour faire deux choses : donc, une fois, comme je disais, pour écouter les nouvelles et deuxièmement pour manger (18) ;
 Mais ici, comme je disais, dans le bus c'est un moment à moi (18) ;
 Je le vois [le trajet] comme répétitif, mais répétitif pas du tout dans le sens négatif, pas du tout dans un sens ennuyant mais plutôt dans le sens d'une constante, une constante dans ma vie, donc quelque part ça me rassure. Donc c'est répétitif oui, mais dans le sens rassurant (31) ;
 Mais c'est surtout aussi souvent le soir en rentrant que je réalise qu'il me semble que parfois j'ai besoin de cette demi-heure de trajet de bus pour me reposer après une journée de travail chargée (48) ;
 Et je suis contente de pouvoir faire ce trajet ici, je suis contente que dans la dernière partie de mon voyage je puisse traverser ce parc (66)
- 4 D'habitude j'ai assez de temps. J'aime bien les matins ! (9) ;
 C'est un trajet assez aisé comme ça (11) ;
 Et moi j'aime bien le trajet et j'aime bien conduire donc ce n'est pas un problème (17) ;
 C'est quelque chose d'assez automatique (26)
- 5 Ce n'est pas un temps vraiment perdu, mais c'est trop long, c'est absolument trop long (25) ;
 Voilà. C'est beaucoup de temps perdu. Mais j'ai arrêté de penser comme ça parce que si je pense toujours que c'est perdu ça me rend mal à l'aise, c'est pour ça que je me dis toujours : ce n'est pas perdu ! (88) ;
 Mais sinon jusque-là, le chemin-là ça y est ! C'est gagné ! (90)
- 6 Il faut prendre ça avec philosophie et c'est tout, quoi (11) ;
 Donc on va dire que le trajet là pour moi, c'est rien, ce n'est pas une contrainte, on est tranquille, on roule tranquillement, il n'y a pas beaucoup de voiture, même si il y avait des travaux ça passe bien, mais c'est le fait d'aller à la rencontre de personnes que je n'apprécie pas énormément (38) ;
 Mais ce n'est pas une voie de grande circulation, je passe même ici en Hiver moi, quand il y a vingt centimètre de neige. Donc pourquoi ? Pour moi c'est un des meilleurs compromis quoi, c'est au niveau temps et puis je ne suis pas stresser (49) ;
 J'ai toujours essayé de trouver la facilité et pas le stress (55) ;
 Le trajet c'est un tout. On va dire, je vais à mon travail donc, comment je pourrais dire, c'est dans la continuité (58)
- 7 Para mim está ótimo [duração trajeto]! Porque eu gosto muito de me distrair com o exterior (65)
- 8 Huit mois, toujours, toujours (8) ;
 Voilà c'est toujours pareil, c'est hallucinant (19) ;
 C'est toujours pareil (20) ;
 Mais c'est bizarre parce que je vois toujours, tu vois, toujours les mêmes trucs (21) ;
 Ces éléments qui se répètent, à chaque fois ça (22)
- 9 Penso no dia, que espero que corra bem (4) ;
 Quando saio de casa normalmente saio sempre a horas [...], tem de ser tudo calculado. Temos que olhar sempre para as horas (10) ;
 O tempo é muito contado, às vezes é muito limitado, nem há tempo para comer (26) ;
 Eu já passei isto "n" vezes que já nada me diz nada ! Tudo igual ! Tudo igual ! Tudo igual ! (37) ;
 Isto é uma obrigação, isto é uma obrigação porque nós temos que trabalhar para sobrevivermos (44)
- 10 Je parle de mon expérience d'avant, [...], mais avant il y avait un côté de ne pas être connecter à rien. En fait, j'étais dans une boîte d'événements où c'était très, très « speed » [...] donc voilà c'était super et j'aimais bien les trajets en train qui me faisais un peu descendre la pression de ces journées en équipe à fond la caisse, donc il y avait un côté, pas rassurant, mais un côté d'alternance de rythmes qui me convenais bien. Ici le boulot que j'ai pour le moment est un boulot un peu trop calme à mon goût [...] donc le train n'est plus tellement vu comme un changement de rythmes. Voilà, je fais autre chose, c'est mon trajet (34) ;
 Ouais, c'est plutôt plus dans une continuité, effectivement. Et là je ferais alors la différence entre mon boulot qui est plus segmenté maintenant de ce qu'il était avant et le plaisir que j'ai dans le train pour faire ce que j'ai envie de faire, quoi, tu vois. [...] Ici, c'est plus le rapport alors au plaisir en disant : bon, ok, ma journée de boulot est fini, nickel, je retourne, je peux m'endormir 10 minutes [il rigole] ou, nickel, je pars, je vais pouvoir continuer mon bouquin qui me passionne, tu vois. Donc ce sont des zones tampons de passe-temps (35) ;
 D'abord la voiture ça n'emmerde, ça me coûte cher et puis il y a le côté environnemental qui, pour moi, est important dans ma démarche aussi. En fait, moi je suis un homme de campagne et de bois et de forêt [...]. Mais par contre, ce qui est duit dans cette manière de fonctionner là c'est que je fais à pied, je fais du train et puis après je fais du vélo jusqu'au bureau quoi, ça c'est vraiment super (36) ;
 Avant je me posais souvent des questions sur mon trajet parce que j'avais 1h15 le matin, 1h15 le soir : est-ce que ça fais encore du sens, je voulais un boulot plus proche de chez moi, je voulais de la proximité, je voulais travailler pour une communauté, au niveau local, ce qui n'est pas toujours le cas ici. Donc, je me posais beaucoup de questions entre mon temps de trajet, mais qui était l'expression d'une grande distance entre mon lieu de vie et mon lieu de travail quoi. Ici, mon temps de trajet ne me pose plus jamais de questions, si ce n'est que je suis content de le faire en transport soit commun, soit à pied, vélo et train, ça correspond plus à mes valeurs (42) ;

Ça, ça change très, très fort, d'avant où j'avais tout mixé entre ma famille, parce qu'on travaillait beaucoup le week-end aussi, dans la boîte d'événements donc tous les espaces-temps étaient intégrés l'un dans l'autre [...]. Enfin, tu vois, tout ça était très mixé. Maintenant c'est très, très cloisonné. Enfin, c'est comme ça. Ça ne me dérangerait pas que ça soit plus mixé (51) ;

Alors, autant le matin, comme t'as vu, je marche vite pour ne pas louper mon train. [...] J'aime bien être à l'heure parce que je ne suis pas tellement hyper ponctuel dans ma vie normal, donc à mon avis je dis : putain il ne faut pas que je le loupe, il ne faut pas que je le loupe [il rigole]. Et alors autant ici, j'arrive je me mets justement dans un rythme beaucoup plus cool, en montant sur mon vélo. Je ne suis pas presser, si voilà si je suis distrait par un autre truc je m'en fiche quoi. Aussi parce qu'on est dans une petite structure de travail et que il n'y a pas un machin de pointage. (55) ;

Ah ouais, du moment que je claque la porte de chez moi jusqu'au moment où je suis assis à mon bureau quoi. J'ai un peu près 40 minutes ouais, un peu plus de 40 minutes. 7 minutes à pied, 18 de train, et puis 10 de vélo (68)