

Obstáculos na ‘Pista Livre’: Algumas Considerações sobre a Pragmática dos Dispositivos da ‘Lei do Trânsito’ no Rio de Janeiro¹

Obstacles on the ‘Free-Way’: Some Notes on the Pragmatics of the Devices of the ‘Code of the Traffic’ in Rio de Janeiro

Alexandre Werneck

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil

RESUMO

O objetivo deste texto é analisar alguns dispositivos sensíveis do que chamo de lei do trânsito, a lógica moral efetivamente operada pelos envolvidos nos deslocamentos do trânsito na cidade do Rio de Janeiro – e que se coordena e/ou muitas vezes entra em conflito com a lei de trânsito, normatividade oficial destinada a reger esse cenário. A pesquisa consistiu em um ano de observação etnográfica móvel em deslocamentos por automóvel pela cidade, observando-se *in loco* as interações entre vários tipos de unidades móveis (automóveis, motocicletas, bicicletas, pedestres etc.) e privilegiou uma observação radicalmente compreensiva desse mundo, a fim de descrever sua pragmática em seus próprios termos. Com isso, percebeu-se um conjunto de comportamentos fundados em um engajamento ao mesmo tempo variante (passando-se de uma a outra) e misto (coordenando-se entre si) entre três formas: um *engajamento no plano*; um *engajamento exploratório*; e aquilo que aqui denomino *engajamento circunstancial*. O plano é representado por um conjunto de comportamentos visando se chegar a um destino, e em relação ao qual outros elementos desse cenário são tratados como obstáculos a serem evitados. A atividade exploratória determina um fluxo tateante entre crítica industrial (a lei de trânsito não é realista) e crítica inspirada (o outro “não sabe dirigir”, isto é, não é hábil e criativo para desviar dos obstáculos e não se tornar um). E o engajamento circunstancial pressupõe uma coordenação com o mundo e os outros em termos das contingências à medida que aparecem.

Palavras-chave: Trânsito, Lei do trânsito, Moral, Pragmatismo, Engajamento circunstancial.

¹ Este artigo traz resultados do projeto de pesquisa Moral em Movimento: Um Estudo dos Conflitos entre a Lei de Trânsito e a Lei do Trânsito no Rio de Janeiro, financiado pela Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ), por meio de sua bolsa Jovem Cientista do Nosso Estado (processo E-261203.18412016).

Recebido em 26 de agosto de 2020.
Avaliador A: 29 de outubro de 2020.
Avaliador B: 24 de novembro de 2020.
Aceito em 25 de fevereiro de 2021.



ABSTRACT

This article aims to analyze some sensitive devices of what I call ‘code of the traffic,’ the moral logic effectively conducted by those involved in traffic in the city of Rio de Janeiro – and which coordinates itself and/or often conflicts with the traffic code, official normativity intended to rule this scenario. The investigation consisted of a year of mobile ethnographic observation while traveling around the city, observing the interactions between various types of mobile units (cars, motorcycles, bicycles, pedestrians, etc.) and privileged a radically interpretative observation of this world in order of being able to describe his pragmatics in his terms. In this sense, I noticed a set of behaviors based on a simultaneously variant (moving from one to another) and mixed (coordinating one another) engagements between three forms: an engagement in the plane, an exploratory engagement and that which I call a circumstantial engagement. The plan is represented by behaviors aimed at reaching a destination, and against which other elements of this scenario are treated as obstacles to avoid. Exploratory engagement determines a flow between industrial criticism (the unrealistic traffic law) and inspired criticism (the other ‘cannot drive’ in the sense that he is not skilled and creative to avoid obstacles and not to become one). Moreover, circumstantial engagement presupposes a movement to coordinate with the world and others in terms of contingencies as they arise.

Keywords: Traffic, Code of the traffic, Morality, Pragmatism, Circumstantial engagement.

INTRODUÇÃO

– Você vai atravessar uma rua. Você chega e o sinal tá verde [*vermelho para o pedestre*]. Você pode ficar olhando pro sinal ou pode ficar olhando pra rua. Se ficar olhando pro sinal, você vai ficar ali, no planeta do sinal: verde, amarelo, vermelho e você atravessa. Mas, antes de atravessar, vai ter que olhar pra rua, porque você não é maluco. Então, pô, você pode ficar olhando o tempo todo pra rua, que quando os carros pararem é porque o sinal fechou. E você ainda vai poder atravessar antes, se não vier carro. Parece que é a mesma coisa, mas se você olhar pra rua, você garante que gasta menos tempo, porque o que interessa é se vem carro ou não [*e não a condição do semáforo*]. Não tem necessidade de ficar no planeta do sinal, porque o planeta da rua é o mundo de verdade. Se você fica com a cabeça pra cima, fica muito longe do chão, não vê o que tá acontecendo ali na sua frente. Eu penso assim e é assim também que eu dirijo.

A fala acima é de um taxista. Em meio a uma das muitas viagens, que, entre saídas programadas com participantes voluntários, caronas com conhecidos e viagens com motoristas

profissionais², compuseram a pesquisa aqui apresentada, o chofer sugere como um condutor deve se relacionar com a lei de trânsito. Uma forma de ler essa declaração é como gesto cínico de um motorista “espertalhão”, expressando uma desculpa geral para bandalhas. Mas se adotarmos em relação a ela a postura radicalmente *compreensiva* (WEBER, 2001) que figura entre os fundamentos deste texto – e que tem sido uma marca central de meu trabalho (WERNECK, 2015a, 2015b, 2019; WERNECK; LORETTI, 2018; WERNECK; TALONE, 2019; WERNECK; TEIXEIRA; TALONE, 2020) –, ela pode ser vista em outro horizonte: ao fim e ao cabo, o que o declarante está fazendo é descrever *como funciona* o universo do trânsito com base em sua experiência. E ele expande sua descrição comportamental de pedestres para todas as movimentações no tráfego – isto é, afirma que como motorista adota o mesmo modelo apresentado para o andarilho hipotético. Em sua *teoria*, o trânsito é um espaço de deslocamento no qual o que vale é a relação mais *prática* possível entre o ente em movimento e aquilo que em seu caminho se interpõe: o “planeta do sinal” (metonímia da normatização oficial) é uma idealidade pouco coordenada com o “planeta da rua”, o “mundo de verdade”.

O objetivo deste texto é analisar alguns dispositivos sensíveis integrantes das gramáticas comportamental e moral *efetivamente* operadas pelos envolvidos nos deslocamentos no trânsito na cidade do Rio de Janeiro, quadro gramatical que chamo aqui de *lei do trânsito* – e que se coordena e/ou muitas vezes entra em conflito com a *lei de trânsito*, o conjunto de normas oficiais destinado a reger esse cenário. Assim, trata-se de se analisar as práticas situadas e efetivas dos atores sociais no tráfego, ao assumirem a condição de “unidades móveis” (GOFFMAN, 1971), com ênfase no mapeamento de seus regramentos práticos e na apreensão de sua lógica subjacente.

A pesquisa consistiu em um ano de observação etnográfica móvel (MARCUS, 1995; BÜSCHER; URRY, 2009; BÜSCHER et al., 2011; HENRIQUES, 2016) em deslocamentos pela cidade, observando-se in loco as interações entre vários tipos de entes em movimento (automóveis, motocicletas, bicicletas, pedestres, etc.) e privilegiou, como disse, uma observação radicalmente compreensiva, isto é, um olhar concentrado nos valores mobilizados pelos atores para conferir sentido a seus passos. A essa abordagem, no entanto, é acrescentada uma outra, a

² Nessas viagens, circulei sempre no banco do carona. Não sou um condutor habilitado, o que me permitiu empreender outra pesquisa, fundada na participação observante de meu próprio processo de aprendizado (e os de outros jovens pesquisadores), a ser explorada em outro texto. Aqui, o banco do carona me possibilitou não apenas observar outras unidades móveis e as dinâmicas do trânsito como ainda os discursos dos motoristas sobre elas produzidos in loco (o que acrescentou as entrevistas à galeria dos métodos mobilizados na pesquisa). Quero destacar a contribuição do estudante Igor Perrut, que participou como motorista de algumas das primeiras viagens e que muito contribuiu para algumas reflexões.

da *sociologia pragmática*, que também tem sido uma marca de meu trabalho, enfatizando-se a descrição dos pareamentos entre metafísicas (gramáticas) e pragmáticas (mundos de ação). Mas embora a maior parte desses meus trabalhos tenha se centrado em uma *sociologia pragmática da crítica* (BOLTANSKI, 2016; BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020; BOLTANSKI, 2009), este aqui se concentra especialmente em uma *praxiologia* dos comportamentos das unidades móveis no trânsito, pensando-se o mesmo como *sistema actancial* (LATOUR, 1997; BOLTANSKI, 1990), isto é, a análise se fundamentou na apreensão das gramáticas morais *a partir* das ações, restando a intervenção de críticas (HIRSCHMAN, 1973; BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020) e *accounts* (SCOTT; LYMAN, 2008) a ser discutida em outra frente da pesquisa.

A partir disso, duas operações se tornaram possíveis. A primeira delas consistiu em afastar da análise a possibilidade de uma abordagem *moralista* (WERNECK, 2012, p. 132), fundamentada em um olhar valorativo para os comportamentos dos atores. Para além da questão mais óbvia da objetividade (WEBER, 2001) que caracteriza uma sociologia da moral compreensiva, esse tratamento permitiu levar a sério as pretensões de *livre movimento* dos atores como elemento de um sistema actancial plenamente reconhecido por eles e compreender suas críticas no interior desse mesmo quadro, como dispositivo de *manutenção* e não de *desconstrução/destruição* dele.

A segunda operação consistiu em pensar o trânsito na chave do que Laurent Thévenot (2006) chamou de *engajamentos*, isto é, perguntando-se sob que lógicas os atores *se coordenam* uns com os outros. Thévenot propõe uma forma de pensar as movimentações agenciais dos atores rumo a movimentações sociais – ou, como ele prefere, para *ações em comum no plural*. Em sua interpretação, um desenvolvimento posterior ao do modelo das *economias da grandeza* (EG) (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020), descrever como as pessoas se *envolvem* em comportamentos comuns (no plural), coordenando-se entre si, passa por compreender que esses engajamentos são desenvolvidos segundo diferentes gramáticas, definindo diferentes *regimes de engajamento*. Ele sugere inicialmente três desses regimes: engajamento *no próximo*, engajamento *no plano* e engajamento *justificado* (THÉVENOT, 2006). Proponho aqui uma complexificação desse quadro.

O ponto de partida desta pesquisa foi a percepção de uma *teoria substantiva* (GLASER; STRAUSS, 1967) nas primeiras observações exploratórias e a partir dali tratada como uma heurística dos deslocamentos: a ideia de, no uso prático dos atores, o trânsito representar – isto é, de ele *funcionar como* – um *meio para se chegar a um destino* e que se busca fazer isso *com a menor perda de tempo possível* – o que em última instância poderá significar com a máxima velocidade. Dessa maneira, foi possível perceber no campo que tanto outros veículos quanto a

lei de trânsito são tratados como *obstáculos* para esse objetivo e os conflitos e acidentes, como consequências da descoordenação situada de seus movimentos. Essa abordagem se mostrou pródiga para dar conta da grande maioria dos elementos cotidianos do tráfego de veículos e pedestres nos quais esse *deslocamento segundo fins* possa ser tomado como cerne das situações, embora evidentemente exclua determinados tipos de engajamento, a saber, aqueles cujo elemento é o trânsito *per se* – como ao se “dar uma volta”, participar de “pegas”, deambular aguardando um passageiro ou no caso do aprendizado de condução. Como veremos, o primeiro tipo corresponde a um engajamento em um plano (THÉVENOT, 2006), no qual o dirigir é uma atividade meio; o segundo, a um engajamento que poderíamos chamar de *metatráfego* (e que poderíamos generalizar como forma de coordenação *metacoordenativa*), no qual o dirigir é a atividade fim. O trabalho buscou levar a sério outros tipos de *investimento de forma* (Idem, 1986) dos atores em suas investidas nesse cenário.

Em seu estudo sobre leis de trânsito, Goffman (1971, p. 6) propõe uma espécie de planta baixa de seus elementos centrais para uma análise a respeito:

Uma unidade veicular é uma couraça de algum tipo, controlada (usualmente a partir de seu interior) por um piloto ou navegador humano. Uma lei de trânsito é um conjunto de regras cuja manutenção permita às unidades veiculares um uso independente de uma série de vias com o propósito de se mover de um ponto a outro. O acordado é que colisões e a obstrução mútua são sistematicamente evitadas por meio de certas restrições ao movimento aceitas por cada um e autoimpostas. Quando objeto de adesão, um código de trânsito oferece um padrão de vias seguras.

Essa definição permite mapear os principais tópicos do tráfego tendo em vista uma dinâmica internacional. Ele, primeiramente, explicita a agência dos envolvidos ao definir as unidades veiculares como dispositivos operados por humanos – o que ao mesmo tempo permite tratar cada uma dessas unidades como metonímia da humanidade e cada humano com o mesmo estatuto delas, pensando a ambos como unidades móveis. Em segundo lugar, a definição, ao falar da lei de trânsito, sublinha o caráter de *independência* pressuposto no movimento de cada unidade graças ao regramento – sendo este seu suposto fim. Assim, as “restrições ao movimento” expressadas no código permitiriam evitar colisões e obstruções quando essas restrições se tornassem “objeto de adesão”. O ponto fundamental dessa proposta de coordenação, dessa maneira, é a observância das regras pela maioria dos envolvidos. Mas como mostram autores como o próprio Goffman (1971, p. 17), além de Vanderbilt (2008) e Wells (2011), a necessidade de confiança mútua de cumprimento da lei, embora possa fundamentar a previsibilidade, precisa ser objeto de perene questionamento, no horizonte de uma aposta justamente na desobediência,

se não sistemática, pelo menos eventual. Na prática, o cotidiano do tráfego é atravessado por encontros contingentes entre unidades que, ao passarem umas pelas outras, podem se tornar obstáculos, demandando um conjunto de comportamentos *ad hoc*. A pesquisa, dessa maneira, consistiu em um conjunto de deslocamentos por algumas regiões centrais da cidade – entre o Centro, a Zona Sul e a Tijuca e a Grande Tijuca³ –, observando essa dinâmica, esses encontros fortuitos e a mecânica de ações e reações de unidades veiculares umas em relação às outras.

A partir disso, a proposta foi tratar o regramento do trânsito como gramática *gerativa* (CHOMSKY, 1965), perspectiva, segundo a qual a moral é

[...] percebida como conjunto de formas de tornar possíveis as ações e situações da/na vida social. O ponto de partida (...) é a recusa de uma leitura (...) da moral como aparato limitador das ações indesejadas (consideradas “imorais”) e a aceitação de sua descrição como gramática [gerativa], isto é, como quadro de referência (...) para as competências/efetividades dos atores (WERNECK, 2014, p. 21).

Essa abordagem permite adotar um conceito de moral que não represente o *desagenciamento* da vida social. Será na análise das relações entre automóveis e outras unidades, suas maneiras situadas de as evitar e ultrapassar, de as enfrentar e driblar, que observaremos as práticas nativas *efetivas* e as moralidades que as sustentam.

O tema é de suma importância, não apenas por conta do número de mortes provocadas por acidentes de trânsito no Brasil – 41.151 em 2017 (DataSUS) –, tornando o país o terceiro no mundo em mortes desse tipo (OMS, 2018), mas especialmente pelo flagrante descompasso entre a normatividade oficial – representada especialmente pelo Código Brasileiro de Trânsito (BRASIL, 23 set. 1997) – e o funcionamento objetivo das interações entre as unidades – o que é indicado, por exemplo, pelo número de multas na cidade do Rio de Janeiro em 2019 (até agosto), 1.445.431, para 3.144.100 veículos registrados⁴.

Os estudos sobre o trânsito nas ciências sociais têm sido alocados em geral em uma discussão sobre *mobilidades*. Além do tratamento de Goffman, o do “direito à cidade” de Henri Lefebvre (1991; 2008) e o de Joseph (1984) sobre as lógicas dos deslocamentos urbanos,

3 Privilegiei, então, o trânsito urbano cotidiano de médio deslocamento, um tráfego intralocal e não de travessia da cidade – como é aquele entre, por exemplo, a Zona Oeste e o Centro, feito em geral por vias expressas como a Avenida Brasil. Com isso, observei um tráfego que para mais, estaciona mais, faz mais curvas e percorre de 5km a cerca de 10km por viagem (enquanto o outro pode percorrer cerca de 50km).

4 O último anuário estatístico disponível do Detran-RJ é de 2016, e lista 2.430.305 motoristas habilitados no município, 34% de mulheres e 66% de homens.

trabalhos mais amplos e recentes como os de Conley e McLaren (2009), Featherstone, Thrift e Urry (2005), Urry (2007), Freudendal-Pedersen (2009) e Grieco e Urry (2011), têm explorado várias dimensões dos deslocamentos e das possibilidades dos atores para tal. Outros, mais específicos, adotam uma abordagem mais crítica, seja aos motoristas (VANDERBILT, 2008), seja ao trânsito como tecnologia de governo (WELLS, 2011), seja no tratamento de desigualdades limitadoras à mobilidade (BERGMANN; SAGER, 2008; OHNMACHT; MAKSIM; BERGMANN, 2009), seja ainda na inscrição do tráfego nos conflitos de classe (BOLTANSKI, 1975; 1976). Outros ainda se debruçam sobre as alternativas para a mobilidade, seja apontando meios de transportes alternativos, como a bicicleta (VIVANCO, 2012; HORTON; ROSEN, 2007), seja na discussão política desse tópico (CANZLER; KAUFMANN; KESSELRING, 2008). Em todos esses casos, a observação se dá na interação de unidades em movimento e no deslocamento de pessoas por espaços dotados de significados – discutindo-se espaço, localidades, vias, destinos, cada qual como índice ou dispositivo de alguma temática, estabelecendo um leque que vai de uma sociologia dos dispositivos tecnológicos a uma das diferenças de status, passando por uma análise histórica do peso de alguns veículos (em especial, o automóvel e o trem) para as sociedades modernas e contemporâneas⁵.

No Brasil, as pesquisas sobre trânsito, para além da discussão sobre mobilidades urbanas, têm dado ênfase a dois polos principais: por um lado, a questão da letalidade; por outro, a da explicação de fundo para o comportamento “antissocial” dos motoristas – em especial como um capítulo do chamado “dilema brasileiro”. Russo (2012) é um exemplar elaborado do primeiro modelo. Iglesias (2002) e DaMatta (2010), casos paradigmáticos do segundo. No primeiro caso, a ênfase é depositada na caracterização do fenômeno da morte no trânsito no interior de uma discussão sobre “violência” – apontando-se para a responsabilidade dos atores e das políticas públicas nos danos causados. No segundo caso, seja o de um levantamento de mecanismos psicológicos de permissão para se fazer o que “se sabe” ser errado seja o de uma abordagem antropológica ligada ao mapeamento de uma cultura hierárquica brasileira⁶, adota-se

⁵ Há ainda pesquisas nas quais os dispositivos de mobilidade e ela própria são elementos subjacentes de um debate de outra ordem, como no trabalho clássico de Gusfield (1981) sobre o beber e dirigir como construção de um problema público, ou trabalhos sobre táxis de gama variada, como o de Gambetta e Hammil (2005), sobre os métodos de seleção de passageiros suspeitos pelos motoristas ou o de Cooper, Mundy e Nelson (2010), sobre o peso dessa atividade na economia urbana.

⁶ Ao mesmo tempo, a descrição de DaMatta para o Brasil pode ser simetrizada com os trabalhos sobre o trânsito francês de Boltanski (1975, 1976) em sua fase mais bourdieusiana, nos quais ele enxerga as relações do tráfego como espelho das relações de classe – com as faixas de maior velocidade expressando o estrato dos automóveis mais rápidos e mais caros e as críticas aos engarrafamentos expressando para os críticos uma reclamação pelo “excesso” de veículos provocado pelo acesso das classes mais baixas ao automóvel.

um pressuposto normativo de determinados cursos de ação a serem seguidos. Neste trabalho, por outro lado, essas duas possibilidades são colocadas a certa distância, a fim de se privilegiar a análise praxiológica. Com ela, enfatiza-se uma descrição do funcionamento efetivo do mundo do trânsito, colocando-se entre parênteses valores de avaliação desses comportamentos, sem com isso me entregar a uma ingenuidade acrítica – sendo a crítica possibilitada pela explicitação do máximo de elementos do cenário (BOLTANSKI, 2009). Assim, se há um descompasso entre lei de trânsito e lei do trânsito, ele pode ser pensado pelas lentes da ideia de *dissonância* (STARK, 2009), segundo a qual a fricção entre quadros de referência valorativos distintos pode ser entendida não simplesmente como conflito, mas como um espaço de confronto produtivo, de convivência tensionada, mas não destrutiva entre gramáticas a princípio concorrentes. Dessa forma, parte da aposta aqui é que o funcionamento efetivo do trânsito se beneficia desse tenso diálogo entre lei do trânsito e lei de trânsito, sendo cada uma delas mobilizada situadamente na composição de uma matriz complexa de elementos de definição e ação.

SOBRE ALGUNS DISPOSITIVOS DE DEFINIÇÃO DA SITUAÇÃO SOB CONSIDERÁVEL VELOCIDADE

As observações se fundamentaram, de maneira *situacionista* (THOMAS, 1966; CICOURREL, 1964; JOSEPH, 1984), em se perguntar pragmaticamente *o que está acontecendo ali a partir do ponto fixo* gerado pela observação, *o automóvel em deslocamento* – de modo que este texto se fundamenta em um mapeamento comportamental com esse actante como referência, tomando-se os outros actantes *em relação a ele*. Assim, tratei o deslocamento dos veículos como *rotina*, na qual as unidades experimentam um “estado de crença”, isto é, uma condição em que a situação está definida e em que não há necessidade de se colocar em questão o que está acontecendo (PEIRCE, 1977; DEWEY, 1938). O ambiente em que se dá essa rotinização nas vias é tratado na prática como *pista livre*, isto é, como um espaço “vazio” a ser ocupado da forma mais adiantada cabível no momento – e a funcionar como se aquela unidade veicular fosse virtualmente a única naquele espaço. A partir disso, considere cada ocorrência contingente de mudança dessa rotina como um *momento de indefinição* (DEWEY, 1938.), em que as unidades buscariam inicialmente a *definição da situação* (THOMAS, 1969). Essa definição se mostrou fundamentada na ideia de *obstáculo*: aquilo que altera o livre deslocamento rumo ao destino produzia no campo a reação de *evitação*: as unidades desempenham uma movimentação no

sentido de driblar o que se coloca diante de seu caminho. E essa definição assume uma característica peculiar que, se não é exclusiva desse cenário, nele grita e se torna um determinante: *ela é feita a velocidade considerável*, em geral alta. Trato-a assim porque ela implica uma definição de situação *rápida*, com base em poucos elementos, e, portanto, fundada em alguns princípios práticos e uma contida galeria de pressupostos operativos.

A pesquisa mostrou que um veículo se comporta tipicamente segundo uma *matriz de utilidade*: vemos as unidades se moverem “para frente”, isto é, perseguindo o avanço em uma *via rumo a algum lugar*. E mesmo nos casos habituais de deslocamento metatráfego, o comportamento de deambulação se assemelhará àquele dotado de destino, já que igualmente mostrará uma tendência ao avanço. As velocidades variarão, mas em geral o que se observou nesse contexto foi, por um lado, uma redução delas em bloco (caso em que se dirá que “o trânsito está ruim”) ou, por outro, reduções provocadas por alterações, planejadas ou não, no percurso individual – como uma mudança de via na rota ou no traçado de um motorista comercial para encontrar um passageiro. Estabelecida essa nova rotina, a indefinição retorna quando algum outro elemento do cenário se constitui, como disse, como *obstáculo*, isto é, quando se percebe que *por conta* desse elemento a unidade alterou sua velocidade e/ou seu traçado. Nesse momento, em geral de duração curtíssima, ao mesmo tempo se define o objeto como tal, *obstáculo*, e a situação como um *atracamento*, impondo uma redefinição.

OUTRAS UNIDADES VEICULARES

Por óbvio, a maior parte das interações de uma unidade veicular em trânsito observadas é com outras unidades do mesmo tipo. Nas vias, automóveis, além de motocicletas, caminhões, ônibus, bicicletas, patinetes, skates etc. se envolvem principalmente com outros automóveis, motocicletas, caminhões etc. E são também esses veículos que se impõem como determinantes das velocidades e alterações de traçado dos outros. Nas observações, era majoritariamente para *evitar* outro veículo que uma unidade redefinia seu traçado. Essa relação com esses outros é fundante do próprio *trânsito*: o termo não designa apenas o deslocamento de um veículo, mas a convivência mesma de vários. De modo que a intervenção de outras unidades veiculares no traçado de cada um é ao mesmo tempo sua rotina ajustada e sua causa de indefinição. Um automóvel, então, é afetado em geral por outros veículos por meio do para-brisa (aqueles adiante e em relação aos quais se mantém certa distância, segura ou não, na medida das velocidades e das

distâncias), dos retrovisores ou da visão periférica (aqueles que se aproximam por trás ou pelos lados), do ar (as buzinas, os ruídos etc.) e da comunicação eletrônica (o rádio ou o GPS informando sobre acidentes ou engarrafamentos ou os sensores de aproximação) – isso, para além da informação oferecida pela *inércia* quando ocorre um choque. Reagir a isso pode ser tratado como a própria operação de transitar – o que nos cursos de formação costuma ser chamado de “direção defensiva”⁷ – ou como um momento de redefinição. Assim, avistar um veículo que nos tenta ultrapassar de forma não rotineira, isto é, fora do protocolo para tal, pode inaugurar uma série de formas comportamentais para promover uma rápida redefinição da cena. Por exemplo, como testemunhei muitas vezes, ao se aproximar de um sinal que acaba de avermelhar, a “frota” vai se “encaixando” veículo a veículo, em um processo de acomodação que parece buscar o menor espaço possível entre eles. Consequentemente, têm lugar situações como a seguinte: um automóvel A se aproxima do batalhão parado na faixa mais à esquerda e se paralisa atrás de outro carro; na faixa ao lado, surge um espaço entre o veículo da frente e aquele ao lado de A, não emparelhado com este; A “embicará”, ficando na diagonal, a fim de ocupar a “vaga” aberta pela defensividade do motorista de trás. Em outra situação, vejo o fluxo incessante de motocicletas no “corredor” ao lado de nosso carro, enquanto seguimos lentamente⁸. No automóvel ao lado, também quase inerte, a janela está aberta e o condutor tem a mesma experiência, mas não consegue conter sua prevenção: recolhe o retrovisor lateral e sobe o vidro.

Por fim, o tipo do outro veículo determinará reações distintas: ônibus são maiores e por vezes contam com faixas exclusivas; táxis também podem usar essas faixas e “estão trabalhando” (o que para muitos motoristas significa certa precedência desses carros); motos ocupam o corredor e tenderão a evitar parar; bicicletas trafegarão em geral pela borda da pista, coladas ao meio fio, mas também pela contramão e, eventualmente, entre os veículos, zigzagueando (especialmente as de entrega). No primeiro caso, o tamanho agigantado (mais do que o status de serviço público) cria a imposição sobre os outros: os coletivos saem de sua faixa rumo a

7 No estudo de aprendizado conduzido por mim e pelo aluno Gustavo Queiroz, cuja participação aqui destaco, a ideia de direção defensiva aparece como uma gestão estratégica do distanciamento em relação aos outros elementos do tráfego. Sobre isso, falarei mais em outro artigo, ora em elaboração.

8 Esse “corredor”, a faixa estreita entre as faixas oficiais da pista pela qual as motocicletas costumam trafegar, consistia até setembro 2020 em uma simples omissão jurídica da parte do Código Brasileiro de Trânsito: o corredor não era regulamentado, mas também não era exatamente proibido (na verdade, a prática era beneficiada pela ambiguidade do art. 192 da lei). Com um pacote de alterações no CBT proposto pelo governo e aprovado pelo Congresso – e no momento de fechamento deste texto ainda a serem sancionadas pelo presidente Jair Bolsonaro, entusiasta da reforma liberalizante do código, especialmente do aumento do número de pontos necessários para suspensão da CNH por multas –, o corredor passou a ser permitido “em momentos de fluxo lento ou parado” e “em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos”.

outras sem necessariamente sinalizá-lo e, por outro lado, serão alvos fáceis de muitas colisões; eles rotinizam no Rio de Janeiro a parada fora do ponto e em fila dupla, o ingresso em outras vias “forçando” o acesso, o respeito relativizado à sinalização e o deslocamento a baixíssima velocidade para se chegar na hora planejada para o encerramento da corrida. No caso dos táxis, sua distinção visual serve de informação alteradora da agência de outros veículos – já que habitualmente tanto se exige dos taxistas uma postura “profissional”, no sentido de “saber dirigir”, quanto se espera uma atitude de “estou trabalhando”, no sentido de os taxistas se permitirem “bandalhas” (como mudar de faixa subitamente ou parar em fila dupla), sob os auspícios de uma posição de alta grandeza industrial (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020) oferecida por sua condição⁹. As motocicletas, como visto, contam com uma faixa “própria”, intermediária entre as oficiais, e que as permite trafegar mesmo com o trânsito lento. Isso impõe aos outros motoristas mais atenção a sua passagem. E assim como no caso dos táxis, a distinção será clara entre motocicletas “de passeio” e de entregas; e destas se esperará um alto grau de imprevisibilidade: diferentemente dos táxis, os veículos motorizados de duas rodas dificilmente serão tomados como unidades em torno das quais seja seguro estar. Delas se espera que a qualquer momento mudem de direção, passando de uma pista a outra, zigzagueiem entre os carros, acelerem no corredor ou simplesmente parem. As bicicletas, por sua vez, apresentarão comportamentos semelhantes tanto na versão comercial quanto na “civil”, mas mais lentas.

PEDESTRES

Pessoas se interpõem ao movimento dos veículos especialmente em duas situações: na travessia no sinal e ao ingressarem nas vias com o trânsito em curso. No primeiro caso, os pedestres fazem parte da rotina e se tornam integrantes de um dispositivo sociotécnico (LATOUR, 2012) envolvendo também a infraestrutura viária e a lei de trânsito. O outro caso passa por dinâmicas distintas em diferentes pontos da cidade. Há pessoas cruzando vias expressas, correndo, e há pedestres em vias comuns, em geral mostrando um comportamento de cálculo de distância e velocidade em relação aos veículos (mas há ainda o *pedestre displicente*, aquele

⁹ Não se pode confundir o táxi com o veículo que presta serviço de transporte por aplicativo. Sobre o comportamento destes, muito embora haja considerável discussão no Rio de Janeiro a respeito, a pesquisa etnográfica móvel pouco pôde fazer, na medida em que é difícil, imprecisa, a identificação do veículo nessa atividade pela observação direta. Uma discussão sobre esses veículos ficará para outra fase da pesquisa.

que simplesmente cruza a via, deixando aos carros a agência de sua segurança). Há, entretanto, ainda um terceiro comportamento humano junto aos veículos: em vez de se cruzar a via, trafega-se por ela, em geral em suas bordas, mas também eventualmente no meio. No Rio, vê-se esse comportamento especialmente em bairros mais residenciais – como o Grajaú, atravessado pela observação – e/ou comerciais, notadamente em vias sem passagem de ônibus: os pedestres tratam a calçada como propriedade privada a ser evitada e adotam a rua como caminho preferencial para, quando um carro se aproxima, ir para a calçada, retornando para aquela depois que o veículo passou.

No Centro, observou-se esse fenômeno de forma intensiva em áreas de concentração de comércio, especialmente por as calçadas estarem ocupadas por vendedores ambulantes, produzindo-se uma economia complexa da ocupação dos espaços plenamente reconhecida pelos atores como rotineira – o que é expressado pela aparente naturalidade com que o modelo é operado nas observações: testemunhei muitos pedestres nesse movimento de vai e vem entre calçada e rua e igualmente muitos veículos freando e seguindo ao sabor dessas movimentações. O equilíbrio dinâmico produzido por essa economia, entretanto, é tênue. Eventualmente, uma buzina berra de um ponto da via porque o pedestre abusou do tempo de permanência na rua ou porque há já um engarrafamento há tempo demais produzido por essa ida e vinda. Por outro lado, em poucas situações testemunhadas no campo tiveram lugar momentos de conflito. Em uma, por exemplo, vemos um pequeno choque de um veículo em uma mulher carregando um saco enorme de brinquedos de plástico: ela chega a tropicar e cair sentada na calçada e a situação provoca um bate-boca envolvendo não apenas a ela e o motorista, como ainda outros passantes. Em outro caso, em reação ao susto provocado pela buzina do automóvel ao lado do qual passava, um homem dá uma pancada no vidro lateral traseiro dele, fazendo com que seu motorista desligue o motor – provocando o fechamento do tráfego na via estreita – e vá “ver qual é”. Isso nos manteve parados por mais de 15min, testemunhando a troca de agressões verbais entre os dois até que a “turma do deixa disso” conseguisse acalmá-los e o tráfego fosse retomado.

INFRAESTRUTURA VIÁRIA

A relação entre infraestrutura e tráfego é evidente: é pelas vias que os veículos se deslocam; é sua qualidade que em grande medida determina seus desempenhos: o tipo de calçamento, se de terra, pedras ou asfalto; seu grau de conservação, se com falhas ou não; sua topografia,

desde a mais propriamente geográfica – haver ou não ladeiras, caminhos curvilíneos ou túneis – até a mais circunstancial – ondulações, buracos ou desvios. Além disso, há os aparatos de infraestrutura que compõem com a lei de trânsito dispositivos sociotécnicos, como redutores de velocidade, a faixa de pedestres e mesmo os semáforos e radares de fiscalização. Ora, cada um desses componentes desempenha papéis tanto na rotina quanto nas situações de indefinição: eles são passíveis de previsão, de se integrarem ao trajeto, mas, ao mesmo tempo, ao se manifestarem, também podem se tornar surpresas, contingências que se impõem como desafios.

Dessa forma, por exemplo, um buraco na pista se apresenta diante de um automóvel posicionado diretamente à frente de meu veículo e como que “vindo do nada” – muitas vezes, são colocados galhos de árvore para sinaliza-los informalmente, mas não desta vez. Sem tempo para desviar, ele simplesmente para de supetão, ligando, ato-reflexo, o pisca-alerta. Por conta disso, acabamos por parar também de súbito, e muito proximamente e, para que ele possa se livrar do obstáculo, somos obrigados a voltar em marcha a ré, já que não há espaço para a manobra para mudar de faixa. Isso cria um pequeno engarrafamento, fazendo outros veículos buscarem cada qual uma *solução sua* para *sua* situação de atravancamento, conforme espaços surjam diante e/ou atrás. Em outra situação, um sinal piscando amarelo indica que o dispositivo está com defeito: os veículos, então, avançam sobre a faixa de pedestres para adotar o semáforo da via transversal como referência. O objetivo passa a ser cruzar a pista quando o grupo perpendicular pausar o movimento (ou quando, como ensina o taxista no começo do artigo, não vier nenhum carro). Isso faz com que os pedestres adotem um modo de drible dos veículos e atenção redobrada (até porque é preciso estar atento ao corredor, por onde podem passar motos, bicicletas e, mais recentemente, patinetes elétricos, estes dois últimos na mão e na contramão).

O CLIMA

Dos vários elementos ambientais a influenciarem no tráfego, aquele que mais determinadamente produz situações de atravancamento é o clima. Desde a luz ofuscante do sol que prejudica a visibilidade ao temporal de proporções bíblicas que não apenas faz o mesmo como ainda deixa a pista escorregadia ou a inunda impedindo o tráfego, passando pela neblina e pelo vento, as intempéries ocupam um lugar importante nessa galeria. Ao longo da pesquisa, a chuva se tornou um elemento típico da necessidade de redefinição: como metodologicamente havia sido estabelecido o compromisso de, nas saídas programadas – em veículos de conhecidos ou

alugados com motoristas conhecidos, de modo que cumpríamos sempre a mesma rota –, seguir um percurso que nos ocupava toda a manhã e o começo da tarde ou o fim da tarde até o meio da noite, algumas vezes fomos pegos de surpresa pela chuva. Isso, ao mesmo tempo que redefine planos de condução – dirigir mais devagar, optar mais fortemente pela direção defensiva, utilizar os limpadores de para-brisa –, também estabelece um comportamento mais aberto ainda às circunstâncias do que o habitual: como de momentos de viradas no tempo pode se esperar “qualquer coisa”, em certa medida o condutor se comporta como se não soubesse o que esperar, tornando-se tateante.

Por exemplo, em vários momentos em que nos deparamos com chuvas fortes na observação, notei nos outros veículos uma mecânica de aceleração/desaceleração: se na pista seca a tendência é à “velocidade de cruzeiro”, sendo esta a máxima possível para se chegar ao destino em segurança, na pista molhada entra em cena uma oscilação entre baixa velocidade para a prudência e alta velocidade para a fuga. Como o aparente maior terror dos condutores nessa situação é o alagamento, vê-se muitas vezes uma série de manobras para escapar da via em que se está. Assim, o motorista freia para evitar os obstáculos e acelera para deixar o mundo atravancado. Ao mesmo tempo, no entanto, a poça d’água parece se instalar como um dispositivo lúdico: é recorrente ver os veículos cruzarem pontos de concentração de água a velocidade suficiente para erguê-la, produzindo ondas de espalhamento. Eventualmente, ela chega a acertar pedestres ou ciclistas com a água (o que pode soar como agressão ou objetivo do jogo), mas em geral não há qualquer efeito além do de pura passagem expressiva pelo bolsão – ação que por vezes torna a unidade também obstáculo para outros veículos, implicando manobras evasivas.

A LEI DE TRÂNSITO

Em um ambiente de busca por liberdade é evidente que uma normatização limitadora se torna obstáculo. Mas a norma tem que ser pensada em perspectiva, já que as observações de práticas e críticas mostraram que os atores tratam a lei de trânsito de duas maneiras: 1) como esse elemento ambiental atrapalhador – algo que se interpõe a seu movimento *mais rápido possível* e, portanto, a ser objeto de um sistema de enfrentamento situado; e 2) como dispositivo acusatorial (MISSE; WERNECK, 2012) – ferramenta para criticar o outro motorista quando necessário. O outro condutor é recorrentemente acusado de estar errado, de não respeitar o código legal, embora o desrespeito praticado pelo crítico seja autodesculpado (WERNECK, 2012) tão

recorrentemente quanto. Ora, a ideia de que os motoristas aceitam a legislação de trânsito é um pressuposto desnecessário do funcionamento do trânsito; eles só precisam, lucidamente, reconhecer sua existência (já que ela, como normatividade legal, tem meios para intervir sobre sua agência) e a respeitar na medida em que ela *precise* ser acatada inelutavelmente. Além disso, esse cumprimento não é tão autoimposto quanto resultante de uma forma estratégica de lidar com os dispositivos coercitivos¹⁰. Desse modo, vê-se uma mecânica de investigação perene da letra da lei para operar nos seus limites. Não que os motoristas demonstrem conhecer textualmente seus termos; o que se manifesta claramente é um constante movimento de busca de janelas de circunstância nos princípios gerais propostos pela norma para falar de si e mobilizações situadas para se falar dos outros. Assim, vemos em determinados momentos o estabelecimento de novas leis como a que tornou obrigatório o uso do cinto de segurança, em 1997, e a de proibição do beber e dirigir, em 2008, produzir hábitos que se tornaram imiscuídos no cotidiano dos motoristas como, no primeiro caso, esticar o cinto, mas o deixar solto sobre si, travado no alto, mas sem encaixe na cintura, a fim de parecer usá-lo diante de agentes da lei, ou, no outro caso, consultar uma rede social que informa pontos de fiscalização do consumo de bebidas alcoólicas a fim de, tendo bebido, construir uma rota para evitá-los¹¹.

Considerados esses principais obstáculos, o encontro com eles (isto é, a definição da situação como de atravancamento) a considerável velocidade implica uma nova definição da situação: a da *forma* da evitação, em um movimento rumo a uma nova ação, concebida criativamente a partir do obstáculo imposto, em uma transição do tratamento da norma legal: ela deixa de ter a agência determinadora como normal e passa a ser tratada como gramática gerativa, isto é, como ideal a ser operado da forma mais competente possível, mas não a ser estritamente obedecido, tornando-se adaptável.

A OCUPAÇÃO DA PISTA LIVRE

10 Sistema esse que parece ele mesmo ter incorporado esse funcionamento “realista” (WELLS, 2011). Por exemplo, no citado caso dos radares, sistemas automatizados situados em pontos estratégicos das vias para detectar infrações – em geral de velocidade, desrespeito a sinais e, mais raramente, ultrapassagens indevidas. Por conta de uma lei que obriga a informar onde se localiza o “pardal” (como o aparelho é conhecido popularmente), ele acaba se tornando mais um *dispositivo de cumprimento situado da regra*, um aparato de *controle* (DELEUZE, 2013), do que um dispositivo de disciplina panóptica (FOUCAULT, 1975).

11 Essa navegação também se estabelece é na relação com multas e pontos na carteira, segundo a qual os condutores não apenas recorrem das punições com base em evidências de conveniência e recorrentemente “trocam” pontos, transferindo a culpa para parentes ou amigos a fim de não perderem a carteira.

As observações de campo ao longo de toda a pesquisa indicaram que a ideia de *pista livre*, como disse, parece ocupar o lugar de princípio geral da *lei do trânsito* no Rio de Janeiro: os motoristas mostraram objetivar ter diante de si uma via o máximo possível sem obstáculos, com um espaço completamente deles isento. Como forma geral, então, esse princípio guiou as outras formas de ação *ad hoc*, indicando um forte engajamento industrial (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020) e planejado (THÉVENOT, 2006) dos motoristas: ter o horizonte livre diante de si parece indicar que o objetivo do deslocamento será alcançado com a maior eficiência possível. Ao mesmo tempo, no entanto, tão importante quanto essa liberdade espacial parece ser a sensação (também industrial) de não desperdício de espaço: se no horizonte da pista liberada houver um outro veículo, o esforço das unidades veiculares passa a ser depositado em alcançá-lo. O movimento se manifesta desde no deslocamento em uma via reta, na qual se enxerga ao longe o próximo pelotão, quanto na percepção do sinal fechado à frente, quando se chega a mudar de faixa para se ocupar o espaço mais adiantado possível, além de quando por algum motivo se cria um intervalo imprevisto entre um veículo e o da frente (por exemplo, porque um outro deixou aquele espaço ao ultrapassar o de sua frente). Em todos esses casos, acelera-se para se preencher o espaço entre si e aquilo mais à frente. Trata-se da antítese da “direção defensiva” das autoescolas: o objetivo parece ser ganhar cada centímetro, ficando-se o mais próximo possível do próximo veículo. Inúmeros exemplos dessa operação foram observados no campo, inclusive o da criação de uma “faixa extra” ao lado do pelotão estacionado diante de um sinal ao final de uma curva, com um automóvel “embicando” ao lado do mais à esquerda, para ocupar ao limite o espaço ainda disponível.

A CORRIDA

Evidentemente, os mais primários movimentos de evitação no trânsito são o desvio e sua versão avançada, a ultrapassagem. Os veículos fazem isso em inúmeros momentos de seu percurso e há mesmo um regramento para tal previsto na lei oficial. O ponto a ser destacado é, então, a ultrapassagem quando elemento de uma disputa pela pista livre, iniciada quando outro veículo mais lento se impõe, definindo um “vazio” adiante dele. A *corrida* iniciada nessa situação diz respeito a um movimento de mudança de velocidade e traçado para promover a ultrapassagem, o que não reconhece lado preferencial: a via de passagem será o lado disponível, seja ele pela esquerda (como reza o CTB) ou pela direita. E envolve quaisquer movimentos ne-

cessários para tal, de cruzar a pista mantendo uma velocidade minimamente maior em relação ao veículo a ser ultrapassado ou usar a buzina ou as luzes para pressioná-lo a “abrir passagem”. Por exemplo, como estávamos fazendo observações e, portanto, desenvolvendo velocidades mais lentas (e nos mantendo na pista adequada para isso), fomos inúmeras vezes objeto dessa operação e, além de ouvir algumas buzinas, algumas vezes percebi carros “vindos do nada” a nos ultrapassar. Ao mesmo tempo, será essa a forma de evitação na qual as diferenças entre modelos de veículo farão a diferença: unidades mais potentes ultrapassam com mais facilidade e igualmente podem evitá-las com menos esforço. E muito embora situações de “apostar corrida” (isto é, a disputa de velocidade em ultrapassagem) não sejam a rotina no tráfego, elas são dignas de nota de um tipo de redefinição acelerada em torno da pista livre, podendo ser causa de acidentes e se tornarem obstáculos para outras unidades em torno.

A BANDALHA

A criação de caminhos alternativos para o deslocamento é a base da chamada “bandalha”. Da marcha a ré no meio do tráfego à travessia por sobre um canteiro ou uma calçada, passando-se por conversões não permitidas no código oficial, transformações de vãos em agulhas e pelo uso do acostamento para trafegar, ela é a máxima expressão do comportamento *ad hoc*: o motorista se vê diante do que considera um obstáculo e “inventa” um caminho alternativo. Assim, por exemplo, em um viaduto ligando uma avenida de enorme movimento a outra, na hora do rush matutino, um automóvel se paralisa na pista da direita e, tendo ingressado no elevado por engano, engata a ré e, pisca-alerta ligado, retorna lentamente pela estreita agulha de acesso (em declive) vinda da via lateral, a fim de acessar a avenida perdida. Nesse momento, meu veículo se aproximava, a velocidade reduzida, de maneira que pudéssemos acompanhar todo o tenso percurso para trás e lentamente e a tensa expectativa de que um veículo oriundo da outra via tomasse a agulha e se chocasse com ele ditava o tom do momento. O motorista, cabeça ora para fora da janela ora voltada para o retrovisor interno, movia-se freneticamente, administrando a manobra.

Promovida a evitação *ad hoc*, a unidade veicular poderá prosseguir seu caminho rumo ao destino, estabelecendo nova rotina de pista livre. Isso, até o próximo encontro com um potencial obstáculo e a definição da situação como de atravancamento.

COM A CRÍTICA NO RETROVISOR: O NÃO SABER DIRIGIR E O IRREALISMO DA LEI DE TRÂNSITO

Ao mesmo tempo que o compromisso analítico estabelecido para esta fase da pesquisa se fundou na observação das ações e dos comportamentos – buscando nas regularidades deles próprios os quadros abstratos a eles subjacentes –, sem um compromisso com a análise dos motivos oferecidos pelos atores, as observações etnográficas, ao adquirirem a feição praxiológica, me deixaram mais atento a como os atores julgam os comportamentos uns dos outros. Hirschman (1973), ao analisar os comportamentos de consumidores diante de problemas com produtos e serviços e extrapolar essa relação a qualquer forma na qual se espere o fornecimento de algo por alguém a outrem (tornando possível analisar pelas mesmas ferramentas analíticas desde a relação entre eleitores e eleitos àquelas entre integrantes de casais), explicita uma característica paralinguística da crítica: ela por vezes independe da expressão clara e linguisticamente explícita como tal para ser crítica – isto é, para produzir as consequências dessa definição – e muitas vezes independe mesmo da reflexividade do crítico para tal – por vezes, alguém pode inconscientemente fazer uma crítica (sendo entendido ou não como tal) ao se comportar de certa maneira, ainda que não tenha controle sobre isso, como por exemplo, ao virar os olhos, soltar um suspiro ou simplesmente – considerando-se a ideia de crítica *exit* (saída) de Hirschman (1973) – ao romper a relação, omitindo-se de se relacionar com a prestação de “serviço ou produto”. Além disso, como mostramos eu e Loretto (2018), a crítica, para ser o que é, é tributária de uma *matriz formal* e poderá assumir uma vasta gama de formatos, conforme se componham elementos de um protocolo gramatical da mesma.

No que diz respeito ao trânsito, o que interessará aqui dessa mecânica é que comportamentos nele podem representar críticas, ainda que não sejam expressados linguisticamente. Ao mesmo tempo, se a expressão explícita da crítica pode não ser necessariamente seu momento privilegiado – veja-se, por exemplo, a *insinuação* (LORETTI, 2016; WERNECK; LORETTI, 2018) e a *sugestão* –, duas possibilidades interpretativas oriundas do campo me pareceram enormemente significativas: a primeira delas é que a crítica mais recorrentemente mobilizada pelos atores no tráfego, nas entrevistas realizadas lateralmente e nas falas dos motoristas com que circulei, não é que o outro não respeita as leis de trânsito e sim que *ele* “*não sabe dirigir*”¹², o que significa, nas falas dos atores, que esse outro não entende/não é capaz de operar o regra-

¹² Desenvolvo esse atributo como uma rotulação em outro artigo, no prelo (WERNECK, 2020).

mento situado aqui chamado de *lei do trânsito*, seja em sua dimensão generalizada (baseada em *generalizações, justificações*), seja em sua dimensão metapragmática (WERNECK, 2012) (baseada em *circunstâncias, desculpas*). Em um encontro entre duas unidades móveis, um espera do outro que este interaja sem se tornar obstáculo, que o outro não o obrigue a reduzir a velocidade contra sua vontade, traçar um curso a sua revelia ou adotar uma ação não prevista – isto é, que o outro não o faça perder tempo. Se o faz, é porque “não dirige direito”. Por outro lado, a segunda observação diz respeito ao que está impresso claramente na fala que abre este texto, uma crítica ao *irrealismo da lei de trânsito*: ela não seria realista, se apartaria do mundo real, das reais necessidades das pessoas, para se concentrar em uma normatividade idealizada, pouco atenta às circunstâncias específicas impostas às situações. O que foi possível perceber é que essas críticas eram expressadas como formas abstraídas das experiências desses atores e que ao mesmo tempo estão expressadas nas ações observadas.

Se retornarmos à descrição de Goffman (1971) para a lei de trânsito, veremos que para ele essa normatividade permite “às unidades veiculares um uso independente de uma série de vias com o propósito de se mover de um ponto a outro”. Dois elementos dessa apresentação são centrais. O primeiro, o reconhecimento da mobilidade objetiva como pressuposto central. O outro, mais relevante aqui, é a ideia de “uso independente”. Esse pressuposto diz respeito ao movimento supostamente sem interferência de um veículo sobre o outro. Pois as observações de campo indicaram que os motoristas imaginam uma coordenação entre seus movimentos e os dos outros com base prioritariamente no “saber dirigir”, isto é, na administração gramaticalmente competente do fundamento da *lei do trânsito* – o que significa ser capaz de operar o veículo na maior velocidade necessária, com o maior grau de evitação dos obstáculos possível e, evidentemente, sem imprevistos ou prejuízos, como em uma coreografia, em que cada um sabe seus passos. Está inscrito recorrentemente nas críticas verbalizadas: se todo mundo “dirigisse direito”, todo mundo poderia se conduzir sem perda de tempo e sem prejuízo e é justamente o fato de que isso não ocorre que torna o trânsito algo problemático.

E esse “dirigir direito” leva em conta tanto a crítica ao outro, ao este não demonstrar habilidade para não atravancar e, ao mesmo tempo, para resolver situações contingentes, quanto à própria lei de trânsito, quando esta se impõe como metafísica irrealista: quem obedece demais à norma oficial pode se tornar um obstáculo, ao reduzir velocidades, parar em sinais “onde não se para” ou demorar demais para fazer uma manobra por desempenha-la “de forma preciosista”. Assim, é possível perceber que, em um plano em que o trânsito seja pensado como conjunto de ações em um regime de justiça (BOLTANSKI, 1990) – o bem comum dos envolvidos –, os condutores promovem um compromisso entre uma gramática industrial (baseada na eficiência)

e uma inspirada (baseada na criatividade) (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020): saber dirigir, vê-se nas críticas, tem a ver com mostrar uma capacidade de, ao mesmo tempo, encontrar a solução mais ajustada “tecnicamente” para a situação e a mais inovadora para o momento.

Por outro lado, os atores em várias situações mobilizarão a crítica de que o outro não obedece à lei de trânsito. Isso indica, por um lado, uma tendência a operar segundo diferentes regimes morais, ora como metafísica razoável – no que ela é tratada como uma espécie de pauta mínima, a ser obedecida sempre que possível e cujos desrespeitos não justificados pelo saber dirigir não serão tolerados – e ora como obstáculo evitável. Imiscuem-se nesse caso tanto um moralismo acusatorial (MISSE; WERNECK, 2012; WERNECK; LORETTI, 2018), segundo o qual se ocupa uma posição moral superior ao se criticar o outro (WERNECK, 2012), quanto um realismo utilitarista, segundo o qual a obediência à regra e a interpelação das ações segue conveniências práticas.

Mas se o tratamento no interior de uma questão sobre a interpelação das *ações* sociais como fenômeno a ser respondido por alguma competência, definindo regimes de ação (BOLTANSKI, 1990), permite pensar as críticas como reveladoras de uma constante avaliação da justiça/justiça (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020) dos comportamentos, o tratamento praxiológico permitiu enxergar um outro tratamento analítico para compreender outras dimensões do trânsito: pensar nele na chave dos *engajamentos* em uma *gramática do comum no plural* (THÉVENOT, 2006) tornou possível enxergar os comportamentos na ordem de seu papel indicial da integração/coordenação dos atores em determinada sociabilidade.

O TRÂNSITO COMO ENGAJAMENTO MISTO E A LEI DO TRÂNSITO COMO GRAMÁTICA DE AÇÃO COMUM NO PLURAL ENTRE O PLANO, A EXPLORAÇÃO E A CIRCUNSTÂNCIA

Uma forma enormemente criativa e produtiva de pensar as movimentações agenciais dos atores rumo a movimentações sociais é proposta por Laurent Thévenot, que chama essas movimentações de *ações no plural*. Em sua interpretação, resultante de desenvolvimentos posteriores a seu trabalho no modelo das *economias da grandeza* (EG) (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020.), descrever como as pessoas ingressam, se *envolvem* em (e *sejam envolvidas* por) comportamentos comuns (no plural), coordenando-se entre si, engajando-se nessas “ações em comum no plural”, passa por compreender que esse engajamento é desenvolvido segundo

diferentes gramáticas, definindo diferentes *regimes de engajamento*. Ele sugere inicialmente três desses regimes: engajamento *no próximo*, engajamento *no plano* e engajamento *justificado* (THÉVENOT, 2006).

Com base no trabalho de Thévenot, Auray (2011) propõe, influenciado pela noção de *investigação*, de John Dewey (1938), um outro regime de engajamento, que nomeia de *exploratório*: ele seria centrado no processo investigativo que, segundo Dewey, os humanos empreendem ao se depararem com situações indefinidas, buscando justamente sua definição. Relembremos: conforme Thomas (1969, p. 42), uma “definição de situação” é “um estágio de exame e deliberação (...) preliminar a qualquer ato comportamental autodeterminado” e que diz *o que está acontecendo ali*, permitindo aos homens tratarem as situações como “reais em suas consequências” (THOMAS; THOMAS, 1938, p. 572). Minha aposta aqui é que o trânsito explicita a possibilidade de se falar em uma forma de engajamento com uma complexificação ulterior à sugerida por Auray: se o regime exploratório é fundamentado na busca pela definição, tenho em mente um engajamento fundado naquilo que descrevo como *indefinição da situação*. Sugiro que os atores podem se beneficiar – e costumam fazê-lo – de uma evitação/postergação dessa definição, estabelecendo com o mundo indefinido uma fricção produtiva, nos moldes do que Stark (2009) chama de *dissonância*: sem se qualificar claramente estados ocupados situacionalmente, pode-se empreender um agenciamento contingente, fortemente *ad hoc*, que permite aos atores, na antípoda de um engajamento no plano, se desengajar de qualquer porvir e, com isso, valorizar os elementos surgidos a partir de não haver uma colonização do presente pelo futuro – ou, neste caso, de haver uma colonização leve.

Falar em postergação em uma interação a alta velocidade pode parecer contraditório, já que a aceleração tenderia a impor a definição, mas essa hipótese colabora para uma fricção produtiva fundamental observada em campo: aquela entre um engajamento no plano – um engajamento com se chegar ao destino – e um engajamento que chamarei aqui de *circunstancial* – com a forma escolhida para se chegar, justamente a de ingressar no mundo do trânsito; nele, está-se aberto para um perene estado de contingência e surpresa, na medida das circunstâncias que vão se impondo *ad hoc*, coordenando-se com os outros de forma também concebidas para o momento. Ao se ingressar em uma via como operador de uma unidade veicular, o ator ao mesmo tempo que tem um objetivo no horizonte, não é projetado para ele em todos os seus passos; em vez disso, mantém-se em um presente prolongado, comprometendo-se temporariamente com *aquilo que importa aqui e agora*, sem que *aqui e agora* precisem ser algo além da contingência. Essa indefinição é fundamental para que o veículo prossiga sem ingressar em uma teleologia de seu percurso.

Nesse sentido, parece de fato se tratar dessa outra forma de engajamento. Ela seria fundada naquilo que já chamei (WERNECK, 2012) de *capacidade metapragmática*, isto é, uma faculdade intrínseca dos atores sociais segundo a qual se toma consciência da distância entre abstração valorativa (moral, dimensão metafísica) e situações práticas (ação, dimensão pragmática), valorizando-se as efetivações circunstanciais. Nesse regime de engajamento, a ação no plural é possível graças a uma forma de coordenação segundo a qual os atores compreendem que eles e os outros estão todos submetidos a um imperativo metapragmático, sendo necessária a tomada de consciência das circunstâncias específicas das situações para delas dar conta. Com isso, muito embora os atores estejam engajados no comum, esse comum não conta com um princípio de conteúdo de base; pelo contrário, evita-se se definir um princípio, para tirar proveito de não ter que se definir, aceitando-se os desafios contingentes.

Um regime como esses, no entanto, não pode ser pensado simplisticamente como engajamento “irresponsável”. O regime de circunstância permite aos atores estarem abertos para experiências sem que elas precisem estar atreladas a uma base de sociabilidade fundada em princípios de conteúdo, enfatizando-se a forma, como no regime exploratório, mas sem ainda que precisem definir claramente o que está acontecendo *vis-à-vis* a demonstração de uma compreensão da realidade. Essa produtividade pode estar presente justamente na necessidade de desatrelamento de um acordo estruturado em torno da lei de trânsito em favor de um acordo gramatical em torno da lei do trânsito: os que verdadeiramente “sabem dirigir” são aqueles capazes de demonstrar desenvoltura metapragmática, atuando criativamente e eficientemente a cada desafio, seguindo esse princípio de desatravancamento do tráfego seu e dos outros. Em qualquer caso assim conduzido, a indefinição oferece ao ator a possibilidade ao mesmo tempo de dizer que foi fazer qualquer coisa e que o que foi fazer não importa e de se beneficiar de quaisquer uma dessas definições de forma eventual.

Assim, percebeu-se nas observações um conjunto de comportamentos, fundados em um engajamento ao mesmo tempo variante (passando-se de um a outro) e misto (coordenando-se entre si) nessas três formas, engajamento no plano, engajamento exploratório e engajamento circunstancial: o plano é representado por um conjunto de comportamentos visando se chegar a um destino, e em relação ao qual outros elementos desse cenário são tratados como obstáculos a serem evitados; a atividade exploratória determina um fluxo tateante entre crítica industrial (a lei de trânsito não é realista) e crítica inspirada (o outro “não sabe dirigir”, isto é, não é hábil e criativo para desviar dos obstáculos e não se tornar um); e o engajamento circunstancial pressupõe uma coordenação com o mundo e com os outros em termos das contingências à medida que se colocam.

A ideia deste texto foi demonstrar que o elemento central da operacionalização do tráfego são menos as “restrições ao movimento” contidas em uma prescrição gramatical como a lei de trânsito do que, ora, o tráfego em si. Pensar uma lei do trânsito é pensar que seu funcionamento busca a *efetivação* dos movimentos *possíveis e cabíveis* das unidades naquele mundo, considerados seus fins últimos: uma moral do trânsito não é, então, um conjunto de formas de impedir que os atores se desloquem; é, antes, um conjunto de formas de se mover levando-se em consideração a copresença de outras unidades móveis – o que nos conduz a uma definição weberiana de ação social, a partir da qual se “leva em conta” os “comportamento dos outros” (WEBER, 1947, p. 88). Isso não significa que ela seja capaz de garantir a segurança de todos os seus participantes: uma vez que essa copresença exige de seus participantes uma competência para *interações aceleradas* – o cruzamento de unidades a altas velocidades – sem que elas venham a se tocar, as possibilidades de conflito são evidentes. Mas a aposta analítica aqui é que será apenas com a compreensão desses elementos que uma compreensão do tráfego será completa¹³

REFERÊNCIAS

1. AURAY, Nicolas. Les technologies de l’information et le régime exploratoire. *In*: VAN ANDEL, Pek; BOURSIER, Danièle (Org.). **La sérendipité: Le hasard heureux**. Paris: Hermann, 2011, p. 329-343.
2. BERGMANN, Sigurd; SAGER, Tore. **The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment**. Hampshire: Ashgate, 2008.
3. BOLTANSKI, Luc. **Les usages sociaux de l’automobile: Concurrence pour l’espace et accidents**. Actes de la Recherche en Sciences Sociales. vol. 1, n. 2, p. 25-49, 1975. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1975_num_1_2_2456. Acesso em: 02 jul. 2019.
4. BOLTANSKI, Luc. L’encombrement et la maîtrise des ‘biens sans maître’. **Actes de la Recherche en Sciences Sociales**. v. 2, n. 1, p. 102-109, 1976. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1976_num_2_1_3385. Acesso em: 15 jul. 2020.
5. BOLTANSKI, Luc. **L’amour et la justice comme Compétences: Trois essais de sociologie de l’action**. Paris: Métailié, 1990.

¹³ Minha aposta é também que melhores legislações de trânsito precisam levar em conta essas observações, a fim de calibrar seus dispositivos de governo aos comportamentos efetivos dos atores.

6. BOLTANSKI, Luc. **De la critique**: Précis de sociologie de l'émancipation. Paris: Gallimard, 2009.
7. BOLTANSKI, Luc; THÉVENOT, Laurent. **A justificação**: Sobre as economias da grandeza. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2020.
8. BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro** - Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso: 02 jun. 2019.
9. BURKE, Kenneth. **A Grammar of Motives**. Berkeley: University of California Press, 1945.
10. BÜSCHER, Monika; URRY, John. Mobile Methods and the Empirical. **European Journal of Social Theory**. v. 12, n. 1, p. 99-116, 2009. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/249710569_Mobile_methods_and_the_empirical_European_J_Soc_Theor. Acesso em: 05 jun. 2019.
11. BÜSCHER, Monika; COULTON, Paul; HEMMENT, Drew; MOGENSEN, Preben Holst. Mobile, Experimental, Public. *In*: BÜSCHER, Monika; URRY, John; WITCHGER, Katian (Org). **Mobile Methods**. Londres: Routledge, 2011, p. 119-137.
12. CANZLER, Weert; KAUFMANN, Vincent; KESSELRING, Sven. **Tracing Mobilities**: Towards a Cosmopolitan Perspective. Hampshire: Ashgate, 2008.
13. CICOUREL, Aaron V. **Method and measurement in sociology**. Nova York: The Free Press, 1964.
14. CONLEY, Jim; MCLAREN, Arlene Tigar. **Car Troubles**: Critical Studies of Automobility and Auto-Mobility. Farnham: Ashgate, 2009.
15. COOPER, James; MUNDY, Ray; NELSON, John. **Taxi!** Urban Economies and the Social and Transport Impacts of the Taxicab. Surrey: Ashgate, 2010.
16. DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábu**a: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
17. DEWEY, John. **Logic**: The Theory of Inquiry. New York: Henry Holt and Company, 1938.
18. DELEUZE, Gilles. Post-scriptum sobre as sociedades de controle. *In*: DELEUZE, Gilles. **Conversações**. São Paulo: Editora 34, 2013, p. 223-230.
19. FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel; URRY, John. **Automobilities**. Londres: Sage, 2005.
20. FREUDENDAL-PEDERSEN, Malene. **Mobility in Daily Life**: Between Freedom and Unfreedom. Surrey: Ashgate, 2009.

21. FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**: nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 1975.
22. GAMBETTA, Diego; HAMMIL, Heather. **Streetwise**: How Taxi Drivers Establish Their Customers Trustworthiness. New York: Russel Sage Foundation, 2005.
23. GLASER, Barney G.; STRAUSS, Anselm. **The Discovery of Grounded Theory**: Strategies for Qualitative Research. Piscataway. New Jersey: Aldine Transaction, 1967.
24. GOFFMAN, Erving. **Relations in Public**: Microstudies of the Public Order. New York: Basic Books, 1971.
25. GRIECO, Margaret; URRY, John. **Mobilities**: New Perspectives on Transport and Society. Surrey: Ashgate, 2011.
26. GUSFIELD, Joseph R. **The Culture of Public Problems**: Drinking-Driving and the Symbolic Order. Chicago: The University of Chicago Press, 1981.
27. HENRIQUES, Sandra Mara Garcia. **Etnografia móvel**: uma proposta metodológica para os estudos da mobilidade na comunicação. 2016. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
28. HIRSCHMAN, Alfred. **Saída, voz e lealdade**: reações ao declínio de firmas, organizações e Estados. São Paulo: Perspectiva, 1973.
29. HORTON, Dave; ROSEN, Paul; COX, Peter. **Cycling and Society**. Hampshire: Ashgate, 2007.
30. IGLESIAS, Fabio. **Desengajamento moral**: Um estudo com infrações de trânsito. 2002. Dissertação de mestrado não publicada. Rio de Janeiro.
31. JOSEPH, Isaac. **Le passant considérable**. Paris: Librairie des Méridiens, 1984.
32. LATOUR, Bruno. **Ciência em ação**: Como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora. São Paulo: Unesp, 1997.
33. LATOUR, Bruno. **Reagregando o social**: Uma introdução à teoria do ator-rede. Salvador: Edufba, 2012.
34. LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Moares, 1991.
35. LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.
36. MARCUS, George. Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. **Annual Review of Anthropology**. v. 24, p. 95-117, 1995. Disponível em: <https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev. an.24.100195.000523>. Acesso em: 18 jun. 2019.
37. MISSE, Michel; WERNECK, Alexandre. “O interesse no conflito”. In: MISSE, Michel;

- WERNECK, Alexandre (Org). **Conflitos de (Grande) Interesse**: Estudos sobre Crimes, Violências e outras Disputas Conflituosas. Rio de Janeiro: Garamond, 2012, p. 7-25.
38. OHNMACHT, Timo; MAKSIM, Hanja; BERGMAN, Manfred Max. **Mobilities and Inequality**. Surrey: Ashgate, 2009.
39. PEIRCE, Charles Sanders. Algumas consequências de quatro incapacidades. *In*: PEIRCE, Charles Sanders. **Semiótica**. São Paulo: Perspectiva, 1977, p. 259-282.
40. RUSSO, Maurício Bastos. **Violência no trânsito à “moda brasileira”**: Insegurança, letalidade e impunidade. 2012. Tese. (Doutorado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal do Ceará.
41. SCOTT, Marvin B.; LYMAN, Stanford M. Accounts. **Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, v. 1, n. 2, p. 46-62, 2008. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/dilemas/article/view/7155>. Acesso em: 03 jul. 2020
42. STARK, David. **The Sense of Dissonance**: Accounts of Worth in Economic Life. Princeton: Princeton University Press, 2009.
43. THÉVENOT, Laurent. **L'action au pluriel: Sociologie des régimes d'engagement**. Paris: La Decouverte, 2006.
44. THOMAS, William I. **The Unadjusted Girl**: With Cases and Standpoint for Behaviour Analysis. Monclair: Patterson Smith, 1969.
45. THOMAS, William I; THOMAS, Dorothy Swaine. **The Child in America**: Behavior Problems and Programs. New York: A.A. Knopf, 1938.
46. URRY, John. **Mobilities**. Londres: Polity, 2007.
47. VANDERBILT, Tom. **Traffic**: Why We Drive the Way We Do (and What it Says About Us). New York: Alfred A. Knopf, 2008.
48. VIVANCO, Luis Antonio. **Reconsidering the Bicycle**: An Anthropological Perspective on a New (old) Thing. New York: Routledge, 2012.
49. WEBER, Max. A ‘objetividade’ do conhecimento na ciência social e na ciência política. *In*: WEBER, Mar. **Metodologia das ciências sociais**. São Paulo: Cortez, 2001.
50. WEBER, Max. **The Theory of Social and Economic Organization**. Glencoe: The Free Press, 1947.
51. WELLS, Helen. **The Fast and The Furious**: Drivers, Speed Cameras and Control in a Risk Society. Boca Raton: CRC Press, 2011.
52. WERNECK, Alexandre. **A desculpa**: As circunstâncias e a moral das relações sociais. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

53. WERNECK, Alexandre. Sociologia da moral, agência social e criatividade. *In*: WERNECK, Alexandre; CARDOSO DE OLIVEIRA, Luis Roberto (Org.). **Pensando bem**: Estudos de sociologia e antropologia da moral. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2014, p. 21-43.
54. WERNECK, Alexandre. O ornitorrinco de criminalização: A construção social moral do miliciano a partir dos personagens da ‘violência urbana’ do Rio de Janeiro. **Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, v. 8, n. 3, p. 429-454, 2015. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/dilemas/article/view/7300>. Acesso em: 15 jun. 2019.
55. WERNECK, Alexandre. Dar uma zoada, botar a maior marra: Dispositivos morais de jocosidade como formas de efetivação em situações de crítica. **Dados: Revista de Ciências Sociais**, v. 58, n. 1, p. 221-287, 2015. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0011-52582015000100187&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 14 jun. 2019.
56. WERNECK, Alexandre. Rotulação a alta velocidade: O ‘não sabe dirigir’ como identidade social e a interação como caso especial do situacionismo. **(Syn)thesis: Cadernos do Centro de Ciências Sociais da Uerj**, [2020], no prelo.
57. WERNECK, Alexandre; LORETTI, Pricila. Critique-Form, Forms of Critique: The Different Dimensions of the Discourse of Discontent. **Sociologia & Antropologia**. v. 8, n. 3, p. 973-1008, 2018. Disponível em: http://www.sociologiaeantropologia.com.br/wp-content/uploads/2018/10/8_v08n03_AlexandreWerneck-PricilaLoretti.pdf. Acesso em: 3 jun. 2019.
58. WERNECK, Alexandre; TALONE, Vittorio da Gama. A ‘sociabilidade violenta’ como interpretante efetivador de ações de força: Uma sugestão de encaminhamento pragmático para a hipótese de Machado da Silva. **Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, v. 12, n. 1, p. 24-61, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/dilemas/article/view/20613>. Acesso em: 04 jun. 2019.
59. WERNECK, Alexandre; TEIXEIRA, Cesar Pinheiro; TALONE, Vittorio. An Outline of a Pragmatic Sociology of ‘Violence’. **Sociologias**. v. 22, n. 54, p. 286-326, 2020. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S151745222020000200286&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 07 jul. 2019.
60. WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report on Road Safety 2018**. Genebra: World Health Organization, 2018.

Alexandre Werneck

Professor do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Pós-

doutorado (FAPERJ) na Universidade Federal Rio de Janeiro. Coordenador efetivo de pesquisas do Núcleo de Estudos da Cidadania, Conflito e Violência Urbana da Universidade Federal Rio de Janeiro. ID ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7529-7633>. E-mail: av.werneck@ifcs.ufrj.br.